



Byplanudvalget 2018-2021

Referat

13. marts 2019 kl. 08:00

Udvalgsværelse 1

Indkaldelse

Simon Pihl Sørensen
Sigurd Agersnap
Gitte Kjær-Westermann
Karsten Lomholt
Søren P. Rasmussen
John Tefke
Martin Vendel Nielsen

Søren P. Rasmussen er udtrådt midlertidigt som medlem af Byplanudvalget.
Tommy Wedel er indtrådt i Byplanudvalget for marts 2019.

Fra forvaltningen deltog
Søren Hansen (pkt. 1-10)
Lisbeth Røgind (pkt. 1-2)
Sidsel Poulsen
Anna Thun
Søren Suhr-Virranniemi
Bodil Sandbjerg Frich (ref.)



Indholdsfortegnelse

Pkt.Tekst	Side
1 Godkendelse af dagsorden	3
2 Status på udvikling af Lyngby Idrætsby (Orientering)	4
3 Budget 2020 - emner til omprioritering (Drøftelse)	7
4 Høring af Idræts- og Bevægelsesstrategi (Drøftelse)	9
5 Den nye erhvervsfremmelov (Beslutning)	12
6 Høring af forslag til Fingerplan 2019 (Beslutning)	15
7 Proces og emner i Planstrategi 2019 samt program for "Åbent hus" (Beslutning)	17
8 Proces- og tidsplan for udviklings- og helhedsplan for Sorgenfri (Beslutning)	19
9 Borgerdialog om bebyggelse i Taarbæk forud for ny lokalplan (Beslutning)	22
10 Lukket punkt: Ejendomssag	24
11 Fornyet høring af Lokalplan 271 (Beslutning)	25
12 Tilbygning til bevaringsværdig bygning på Furesøvænget 8 (Beslutning)	27
13 Genopførelse af enfamiliehus på Nordlyvej 8 (Beslutning)	30
14 Om- og tilbygning i to etager til enfamiliehus på Chr. Winters Vej 20A (Beslutning)	33
15 Isætning af nye vinduer i bevaringsværdigt hus Ved Smedebakken 4 (Beslutning)	35
16 Ændring af facader på Strandvejen 660A (Beslutning)	37
17 Nedlæggelse af bolig på Rustenborgvej 15 (Beslutning)	39
18 Anvendelsesændring til fitnesscenter på Virumvej 96 (Beslutning)	40
19 Kommende sager	42
20 Meddelelser	43





Punkt 1
Godkendelse af dagsorden

Beslutning
Byplanudvalget, den 13. marts 2019
Godkendt.



Punkt 2**Status på udvikling af Lyngby Idrætsby (Orientering)****Resumé**

Sagen præsenterer scenarier for en mulig udbygning af opvisningsstadion med studieboliger og tilgrænsende idrætsrelaterede funktioner. Fagudvalgene orienteres om de tekniske forslag i henhold til deres respektive ressortområder.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at de fremlagte tekniske scenarier tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Økonomiudvalget besluttede den 27. september 2018 at undersøge muligheden for at opføre ca. 250 studieboliger omkring opvisningsstadion i Lyngby Idrætsby. På den baggrund har forvaltningen via rådgivere fået udarbejdet et teknisk notat (bilag), som beskriver en udbygning af Idrætsbyen med 2-300 studieboliger samt erhverv og publikumsorienteret service. Herudover har forvaltningen foretaget egne undersøgelser særligt angående drift og de nuværende anvendelser i Lyngby Idrætsby, og de mulige konsekvenser for Idrætsbyen, en udbygning af opvisningsstadion med studieboliger kan have.

Placering af studieboliger

Notatet fra teknisk rådgiver analyserer mulige beliggenheder af studieboliger i fire scenarier: Ét scenarie med opførelse inden for gældende lokalplaner (lokalplan 243 og 247) samt tre scenarier for henholdsvis 300, 250 og 200 studieboliger omkring opvisningsstadion, som vil kræve ny lokalplanlægning for området. Der analyseres ud fra en række parametre som arkitektur, trafik, drift og sikkerhed. Notatet konkluderer, at en beliggenhed i én samlet bygningskrop, syd for stadion, er mest hensigtsmæssig. Dette understøttes parallelt af forvaltningens egne undersøgelser hvori det ligeledes, ud fra parametre omkring pleje og drift, tilgængelighed til boligerne under højrisikokampe, støj- og lysgener fra boldbaner og hensyn til lette trafikanter, konkluderes, at en samlet placering syd for opvisningsstadion vil være mest hensigtsmæssig. Hertil kommer spørgsmålet om areal til værksted og maskinpark (til den daglige drift af arealerne i Idrætsbyen), som p.t. er placeret umiddelbart nord for opvisningsstadion. Såfremt der bygges boliger i den nordlige ende af stadion, vil der skulle reetableres areal til disse driftsfaciliteter. Udgifter forbundet hermed vurderes at være ca. 4 mio. kr.

Som det fremgår af skitserne af byggeriet i det tekniske notat, arbejdes der med, at stadion skal opfylde DBU's seneste krav til superligastadions, hvor der for "lukkede" stadionkonstruktioner (sammenhængende tribuner med overdækning) gives mulighed for at opfylde kravet til tilskuerpladser allerede ved 6.000 pladser, frem for 10.000 pladser, som har været det hidtil gældende krav. En lukket stadionkonstruktion giver samtidig mulighed for at skærme mere effektivt for støj og lys, og generelt opnå en pænere bygningskonstruktion.

Trafik

Trafikanalysen har benyttet sig af kommunens trafikmodel og har analyseret, hvordan situationen vil komme til at se ud i år 2030. Det står klart, at i 2030 vil trafikken på de omgivende veje og kryds (Lundtoftevej og Sorgenfrigårdsvej) være en del mere belastet end i dag, men at denne stigning fortrinsvis skyldes andre projekter end studieboligerne i Idrætsbyen. Tilsvarende er der ifølge notatet meget lille forskel på, om der etableres 200, 250 eller 300 studieboliger. Der anbefales som strategi for trafikafviklingen til og fra området, at stikvejen fra Sorgenfrigårdsvej, som løber langs det vestlige skel til villaområdet mod vest, udvides.

Det tekniske notat viser ikke p-løsning med p-hus, da p-kravet til boliger foreslås løst ved parkering på terræn. Notatet fra teknisk rådgiver viser, at den nordlige del af Badeparken kan tages i anvendelse til parkering, sådan som det også er udlagt i den gældende lokalplan 247. I

en situation med en udstykning af opvisningsstadion foreslås det som angivet på vedlagte kort (bilag), at denne del af Badeparken ikke inddrages i projektarealet, men at eventuel ny ejers parkeringsforpligtelse løses på den nordlige del af Badeparken via servitut. Omvendt foreslås det at lade vejen fra Sorgenfrigårdsvej langs det vestlige skel af området omfatte af projektarealet, idet vejen klassificeres som privat fællesvej. Herved overgår vedligeholdelsesforpligtelsen til den nye ejer, samtidig med at kommunen beholder kontrollen med adgangen til området.

Både det tekniske notat samt forvaltningens egne undersøgelser peger imidlertid på muligheden for, og fordelene ved, opførelse af et p-hus inden for området. Såfremt det sikres at p-huset kan fungere dels i relation til kommende studieboliger mv., dels som offentlig parkering i relation til den øvrige Idrætsby, vil den nuværende situation med mangel på p-pladser i spidsbelastningstimerne samt nedlæggelsen af rekreativt areal i Badeparken og potentielle konflikter mellem lette trafikanter og køretøjer foran opvisningsstadion kunne søges imødegået.

Af særlig relevans for Kultur- og Fritidsudvalget

På det forelæggende grundlag vurderer forvaltningen ikke, at etableringen af studieboliger omkring opvisningsstadion i Lyngby Idrætsby har direkte indvirkning på idrætsforeningernes anvendelse af idrætsfaciliteterne. Der må generelt forventes en øget aktivitet i området.

Det videre forløb

Forvaltningen fortsætter arbejdet med et udviklingsprojekt omkring opvisningsstadion, herunder afdækning af yderligere tekniske forhold og tilrettelæggelse af den videre proces, herunder et eventuelt kommende udbud. Der forelægges separat sag for Økonomiudvalget og kommunalbestyrelsen med henblik på beslutning om den videre proces.

Orienterende møde

Forvaltningen vil indkalde repræsentanter for breddeidrætten: Fællesrepræsentationen for idrætsforeninger i Lyngby-Taarbæk Kommune (FIL), samt repræsentanter for nærmeste naboer til et orienterende møde om sagen, med henblik på at eventuelle umiddelbare input kan forelægges ved Økonomiudvalgets møde.

Lovgrundlag

Ikke relevant.

Økonomi

Kommunalbestyrelsen godkendte den 15. marts 2018 en driftsbevilling på 3,0 mio. kr. Heraf er der p.t. anvendt honorar til teknisk rådgivning på 0,3 mio. kr. Udgift til anden ekstern rådgivning afholdes ligeledes af driftsbevillingen.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget fsva. byggeri, herunder antallet af studieboliger, jf. teknisk notat.
Teknik- og Miljøudvalget fsva. anbefalede vejforløb, jf. teknisk notat, herunder trafikafsnit.
Kultur- og Fritidsudvalget fsva. elementer om Idrætsbyens funktion i relation til breddeidrætten.

Beslutning

Kultur- og Fritidsudvalget, den 14. marts 2019

Taget til efterretning.

Charlotte Shafer (C) var fraværende.

Byplanudvalget, den 13. marts 2019

Taget til efterretning.

Med de faldne bemærkninger til Økonomiudvalget.





Teknik- og Miljøudvalget, den 13. marts 2019

Taget til efterretning.

Bilag

- Teknisk notat - Studieboliger i Lyngby Idrætsby
- Kort



Punkt 3**Budget 2020 - emner til omprioritering (Drøftelse)****Resumé**

Forvaltningens foreløbige ideer og emner til effektiviseringsforslag og budgetreduktioner til budget 2020-23 forelægges i fagudvalgene. Endvidere kan udvalget drøfte eventuelle budgetønsker og effektiviseringsforslag med henblik på yderligere belysning på udvalgets møde i juni 2019.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. foreløbige ideer og emner til effektiviseringsforslag og budgetreduktioner tages til efterretning,
2. budgetønsker og effektiviseringsforslag til budget 2020-23 drøftes.

Sagsfremstilling

Budgetprocessen for 2020 blev godkendt af Økonomiudvalget den 24. januar 2019, idet "Økonomiudvalget konstaterer, at arbejdet med effektiviseringer og budgetreduktioner er nødvendige for at overholde de af Folketinget fastlagte service- og anlægsrammer. Omprioriteringsforslagene fremlægges og behandles før sommerferien".

I henhold til den godkendte tids- og procesplan for budgetlægningen til 2020-23, skal der udarbejdes forslag til budgetreduktioner for mindst 1 pct. af serviceudgifterne årligt i 2020, 2021 og 2022, for at skabe et råderum til politiske (om-) prioriteringer og imødegå økonomiske udfordringer.

Forvaltningen fremlægger på mødet de foreløbige ideer og emner til omprioriteringer, effektiviseringer og budgetreduktioner, der kan indgå i budgetgrundlaget for 2020-23 til udvalgets orientering. Endvidere kan udvalget drøfte eventuelle budgetønsker og effektiviseringsforslag med henblik på at forslagene yderligere kan belyses på udvalgets møde i juni.

Den videre proces

Udkast til konkrete forslag til effektiviseringer, budgetreduktioner og omprioriteringer forelægges fagudvalgene den 14.-16. maj 2019, hvorefter der vil være en kort høringsproces ultimo maj. Fagudvalgene behandler de endelige forslag den 6. og 11.-12. juni 2019, herunder eventuelle budgetønsker, med henblik på, at de kan indarbejdes i budgetforslaget 2020-23 efter Kommunalbestyrelsens godkendelse den 27. juni 2019.

Lovgrundlag

Den kommunale styrelseslov.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Fagudvalgene.

Beslutning**Social- og Sundhedsudvalget, den 12. marts 2019**

Ad 1) Taget til efterretning.

Ad 2) Drøftet.

Beskæftigelses- og Integrationsudvalget, den 12. marts 2019

Ad 1) Taget til efterretning.

Ad 2) Drøftet.





Kultur- og Fritidsudvalget den 14. marts 2019

Ad 1) Taget til efterretning.

Ad 2) Drøftet.

Charlotte Shafer (C) var fraværende.

Byplanudvalget, den 13. marts 2019

Ad 1) Taget til efterretning.

Ad 2) Drøftet.

Teknik- og Miljøudvalget, den 13. marts 2019

Ad 1) Taget til efterretning.

Ad 2) Drøftet.



Punkt 4

Høring af Idræts- og Bevægelsesstrategi (Drøftelse)

Resumé

Kultur- og Fritidsudvalget besluttede den 6. oktober 2016 at udarbejde en Idræts- og Bevægelsesstrategi for Lyngby-Taarbæk Kommune. Kultur- og Fritidsudvalget drøftede den 7. februar 2019 udkast til Idræts- og Bevægelsesstrategi og besluttede at sende udkastet i høring i øvrige relevante fagudvalg. Strategien er sideløbende sendt i høring i relevante råd samt blandt idrætsaktører og borgere, herunder frivillige idrætsforeninger og samarbejdspartnere på idrætsområdet, med høringsfrist den 11. marts 2019.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at udkast til Idræts- og Bevægelsesstrategi drøftes med henblik på afgivelse af et høringssvar.

Sagsfremstilling

Forvaltningen har med afsæt i Idans undersøgelse af borgernes motions- og sportsvaner, borgerinddragelsesprocesser såsom StratEvent, workshops, interviews og konkrete input fra interne såvel som eksterne borgere og idrætsaktører udarbejdet et forslag til en ny Idræts- og Bevægelsesstrategi (bilag).

Strategien med overskriften "Aktiviteter for alle - Alle i aktivitet" indeholder en række fokusområder og målsætninger for udvikling af idræts- og bevægelseslivet i Lyngby-Taarbæk Kommune. Visionen er, at flest mulige borgere i Lyngby-Taarbæk er fysisk aktive hele livet. Allerede i 2024 er målsætningen, at 80 % af vores borgere er fysisk aktive. For at vi kan opnå målsætningen, skal vi se idræt og bevægelse i et bredt perspektiv. Idræts- og Bevægelsesstrategien sendes derfor i høring med henblik på at få udvalgenes input i forhold til at indfri visionen.

Særlig relevant for Social- og Sundhedsudvalget

I såvel Sundhedsstrategien som Ældrestrategien indgår også mål for fysisk aktivitet for alle borgere, herunder udsatte og ældre. Idræts- og Bevægelsesstrategien understøtter disse mål. Blandt andet indgår i Idræts- og Bevægelsesstrategiens fokusområde 2: "Varierede idræts- og bevægelsestilbud", som omhandler fleksible idræts- og bevægelsestilbud. Det skal være nemt at dyrke idræt og motion, og der skal være plads til alle. Rigtig mange børn og voksne i Lyngby-Taarbæk er allerede fysisk aktive i deres fritid, men vi skal have flere med. Vi kan blive endnu bedre til at nytænke vores motionstilbud, samt motivere og understøtte både nybegyndere og nystartere samt udsatte og motionsuvede borgere. Men har vi det rigtige udbud af idræts- og bevægelsesaktiviteter for at opnå vores målsætninger? Og hvad kan vi gøre for, at det bliver nemmere for den enkelte at begynde til en ny idrætsaktivitet?

Hvis vi skal have flere med i idrætsfællesskaberne og styrke borgernes motionsvaner, kræver det en fælles indsats. Idræts- og Bevægelsesstrategien lægger sig også her op ad kommunens Sundhedsstrategi, idet Idræts- og Bevægelsesstrategien sigter efter at gøre det nemt for alle at blive en del af et aktivt fællesskab, uanset psykiske eller fysiske udfordringer. Men hvordan kan vi bedst muligt understøtte de borgere, som har færre ressourcer og give dem en ekstra hjælpende hånd til at komme igang med idræt eller motion? Derudover lægger Idræts- og Bevægelsesstrategien sig op ad kommunens Ældrestrategi, idet Idræts- og Bevægelsesstrategien sigter efter, at flere borgere er aktive hele livet. Det skal være nemt for de ældre dels at finde og dels at blive en del af et aktivt fællesskab, hvor sociale relationer styrkes og dyrkes. Men hvordan kan vi målrette vores tilbud og aktiviteter, så de understøtter de ældres idræts- og bevægelsesvaner?

Særlig relevant for Byplanudvalget og Teknik- og Miljøudvalget

Byplanudvalget og Teknik- og Miljøudvalget kan med fordel tage udgangspunkt i strategiens fokusområde 1: "Attraktive idrætsanlæg og uderum", der omhandler øget tilgængelighed af

idræts- og bevægelsesfaciliteter, samt nytænkning og udvikling af bevægelsesrammer herunder naturområder og stier. De fleste voksne borgere foretrækker at dyrke motion i naturen, på veje og på stier. Idrætsanlæg er dermed ikke længere en forudsætning for at dyrke motion, og vi er derfor nødt til at udvikle vores byrum og grønne områder, så de inspirerer til bevægelse. Kan vi udnytte vores eksisterende udendørs faciliteter bedre? Hvad skal der til for, at et byrum kan understøtte bevægelse, og hvordan kan vi eventuelt inkorporere bevægelsesmuligheder i eksisterende byrum? Er det muligt at udnytte vores eksisterende udendørs arealer bedre, og er det de rigtige faciliteter vi har nu? Hvordan kan vi tænke endnu mere bevægelse ind i vores arealer, så de imødekommer en bred målgruppe?

Særlig relevant for Børne- og Ungdomsudvalget

Børne- og Ungdomsudvalget kan med fordel tage udgangspunkt i strategiens fokusområde 2: "Varierede idræts- og bevægelsestilbud", der omhandler fleksible idræts- og bevægelsestilbud. Det skal være nemt at dyrke idræt og motion, og der skal være plads til alle. Knap hvert femte barn i Lyngby-Taarbæk er ikke aktuelt fysisk aktiv. Det er flere end landsgennemsnittet og vidner om et behov for en særlig indsats, der bør starte tidligt i børnenes liv, da det er her de gode vaner etableres. Når børnene bliver teenagere, sker der et markant fald i idrætsdeltagelsen, særligt blandt pigerne. Spørgsmålet er derfor, hvad vi kan gøre for at fastholde denne aldersgruppe? Hvad skal der til for at få flere piger ind i idrætsfællesskaberne og hvordan kan vi udvikle vores eksisterende tilbud på bedste vis?

Derudover peger forvaltningen på, at udvalget tager udgangspunkt i fokusområde 3: "Stærke foreninger og samarbejde", der omhandler udvikling af idræts- og bevægelsesområdet i et samarbejde på tværs af interne såvel som eksterne idrætsaktører. Hvis vi skal have flere børn og unge med i idrætsfællesskaberne kræver det en fælles indsats. Men hvordan kan vi skabe flere attraktive tilbud og samtidig styrke samarbejdet omkring børn og unge?

Særlig relevant for Økonomiudvalget

Af særlig relevans for Økonomiudvalget er strategiens fokusområde 1: "Attraktive idrætsanlæg og uderum", der omhandler øget tilgængelighed af idræts- og bevægelsesfaciliteter, samt nytænkning og udvikling af bevægelsesrammer herunder naturområder og stier. Vi har en bred vifte af idrætsfaciliteter i Lyngby-Taarbæk, men borgerne efterspørger stadig flere idrætsanlæg, samtidig med at der ikke er mange ledige kvadratmeter tilbage at bygge på. Det er derfor nødvendigt, at vi tænker innovativt og kreativt, når vi udvikler og udbygger vores idrætsanlæg. Kan vi udvikle og udbygge eksisterende idræts- og bevægelsesfaciliteter, så idrætsmulighederne bliver bredere og den samme facilitet kan bruges til flere ting? Hvordan kan idrætsanlæggene blive mere tilgængelige?

Den videre proces

Efter Idræts- og Bevægelsesstrategiens høringsperiode bliver der tilføjet yderligere grafik, fotos og layout til dokumentet, så formen underbygger og fremhæver indholdet. Sideløbende med høringsperioden og den politiske behandling af høringsvarene, udarbejder forvaltningen oplæg til en handleplan gældende for 2019-2021, som med konkrete indsatser vil understøtte implementeringen af strategien. Både strategi og handleplan forventes forelagt Kultur- og Fritidsudvalget den 11. april 2019, Økonomiudvalget den 24. april og Kommunalbestyrelsen den 2. maj 2019.

Lovgrundlag

Ikke lovpligtig. Fokusområderne falder inden for Folkeoplysningsloven og Kommunalfuldmagten.

Økonomi

Som følge af budgetaftalen 2017-2019 er der afsat 200.000 kr. årligt på aktivitetsområde Fritid, Kultur og Idræt til Idræts- og Bevægelsesstrategien, herunder til udmøntning af en handleplan. I 2019 er budgetrammen på 600.000 kr., idet der er overført uforbrugte midler vedrørende strategien på 400.000 kr. fra 2018 til 2019, jf. 3. anslået regnskab 2018.

Beslutningskompetence

Social- og Sundhedsudvalget.
Byplanudvalget.
Teknik- og Miljøudvalget.
Børne- og Ungdomsudvalget.
Økonomiudvalget.

Beslutning**Social- og Sundhedsudvalget, den 12. marts 2019**

Drøftet. Et samlet udvalg anbefaler, at der sproligt arbejdes med afsnittet "Plads til alle" så den nuværende situation og ønske om flere tilbud til borgere med handicap og udsatte borgere bliver mere tydelig.

Byplanudvalget, den 13. marts 2019

Drøftet, idet udvalget i forbindelse med fremtidige lokalplaner indtænker idræts- og bevægelsesaktiviteter i det offentlige rum, i det omfang det er muligt.

Teknik- og Miljøudvalget, den 13. marts 2019

Drøftet.

Udvalget er enige i ambitionen om at skabe byrum der indbyder til bevægelse. Hertil ønsker udvalget at fremme transportformer der indeholder fysisk aktivitet.

Bilag

- Høringsudkast Idræts- og Bevægelsesstrategi



Punkt 5

Den nye erhvervsfremmelov (Beslutning)

Resumé

Den nye lov om erhvervsfremme er trådt i kraft ved årsskiftet. Den medfører en ny ramme for kommunernes arbejde med vækst- og erhvervsfremme. Med det nye erhvervsfremmesystem bliver det politiske ansvar for erhvervsudvikling entydigt forankret to steder, nationalt og kommunalt. Afledt af den nye lov har kommunerne aktuelt mulighed for at give input til den nationale strategi for erhvervsfremme. Denne sag omhandler indholdet af den nye lov, umiddelbare afledte lokale effekter samt forslag til indspil til det regionale kapitel i den nationale strategi for erhvervsfremme.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. orienteringen om den nye erhvervsfremmelov tages til efterretning,
2. Lyngby-Taarbæk Kommune meddeler Erhvervshuset, at kommunen ønsker, at et tema om understøtning af universiteternes rolle som vækstdriver indskrives i det regionale kapitel i den nationale strategi for erhvervsfremme.

Sagsfremstilling

Formålet med den nye lov om erhvervsfremme, som trådte i kraft den 1. januar 2019 er at skabe et enklere enstrengt system for virksomhederne, hvor antallet af aktører begrænses og overlap undgås.

Ny forenklet struktur

Regionerne afskæres ved lov fra at drive egne erhvervsfremmeindsatser. "Danmarks Erhvervsfremmebestyrelse" etableres og erstatter de seks regionale vækstfora og Danmarks Vækstråd. Midler til erhvervsfremmeprojekter samles under den nationale erhvervsfremmebestyrelse, som også får ansvar for udmøntning af regional- og socialfondsmidler fra EU's strukturfonde. KKR Hovedstaden har valgt borgmester i Hørsholm Kommune, Morten Slotved, som medlem af Danmarks Erhvervsfremmebestyrelse.

Kommunens roller

Kommunerne har en rolle på tre niveauer:

- Lokalt: Kommunerne vil fortsat være den nære indgang for virksomhederne. Kommuner kan varetage lokal erhvervsservice og yde 1:1 rådgivning, arrangere netværksarrangement, etablere erhvervsråd og henvise virksomhederne videre til fx erhvervshusene.
- Tværkommunalt: Et nyt Erhvervshus Hovedstaden med filialer i Hillerød og på Bornholm får en nøglerolle i hovedstadsområdet. Erhvervshuset skal hjælpe alle virksomheder i hovedstadskommunerne med specialiseret rådgivning og bliver indgang til de øvrige dele af erhvervsfremmesystemet. De nuværende ydelser i Iværksætterhuset bliver en del af Erhvervshuset.
- Nationalt: Kommunerne kan via KKR-samarbejdet og Erhvervshusets bestyrelse få indflydelse på det regionale kapitel i den nationale erhvervsfremmestrategi. Strategien vil være retningsgivende for fordelingen af midler til erhvervsfremme fra Danmarks Erhvervsfremmebestyrelse. Kommunerne vil ligeledes i partnerskaber med andre kommuner og aktører i Greater Copenhagen kunne søge Danmarks Erhvervsfremmebestyrelse om midler til erhvervs- og vækstaktiviteter.

Staten etablerer desuden (betalt af kommunerne) en digital erhvervsfremmeplatform, der skal gøre information, service og ydelser i erhvervsfremmesystemet let tilgængelige for virksomheder.



Den nationale strategi

Danmarks Erhvervsfremmebestyrelse får også ansvar for at lave en national strategi for erhvervsfremme, der skal være rammesættende for hele den offentlige erhvervsfremmeindsats. For 2019 har erhvervsministeren udarbejdet en strategi, som i høj grad bygger på de nuværende prioriteter i ReVUS. For 2020 og frem er det sekretariatet for Danmarks Erhvervsfremmebestyrelse, som skriver et udkast til det regionale kapitel for Hovedstaden i den nationale erhvervsfremmestrategi. Dette kommer til at ske i samarbejde med og på baggrund af input fra aktørerne i hovedstadsområdet.

Projektfinansiering og anden økonomisk støtte

Erhvervsfremmebestyrelsen vil udpege de erhvervs- og teknologiområder inden for hvilke, der skal bevilges støtte til klynger og strategiarbejde. Antallet af klynger og netværk skal reduceres til 10-12, og der vil fremover kun blive givet støtte til én aktør/klynge indenfor for hvert af de udpegede erhvervs- og teknologiområder.

For hovedstadsområdet betyder det nye erhvervsfremmesystem, at vigtige aktører som Copenhagen Capacity og Wonderful Copenhagen mister dele af deres nuværende projektfinansiering fra regionen. De vil fremadrettet skulle søge om projektfinansiering fra den nationale erhvervsfremmebestyrelse. For klyngeorganisationer som Gate 21 betyder ændringerne også nedgang i den nuværende regionale finansiering. Gate 21 vil fremadrettet skulle indgå i en kommende nationale klynge på det grønne område for at få adgang til at søge nationale midler.

Greater Copenhagen

Greater Copenhagen samarbejdet fortsætter i 2019 med regionale midler og midler fra finansloven. Hvordan den fremtidige finansiering og governance-struktur for Greater Copenhagen samarbejdet skal se ud, er der endnu ikke taget endelig stilling til.

Umiddelbar effekt af den nye lovgivning

Erhvervshusene har en bred vifte af tilbud til iværksættere, små- og mellemstore virksomheder. Kommunikationen af tilbuddene har tidligere været ujævn. Administrationen vurderer, at udmøntningen af den nye erhvervsfremmelov umiddelbart vil gavne dette forhold, idet Erhvervshusene tiltænkes en langt mere synlig rolle lokalt i forhold til at facilitere de virksomheder, der måtte ønske det.

Kommunen får ligeledes adgang til de tilbud, der er målrettet egentlige iværksættere. Det er en service, som kommunen tidligere har fravalgt. Forvaltningen vurderer desuden, at den nye lovgivning gør tildeling af projektmidler mere forståelig og brugervenlig.

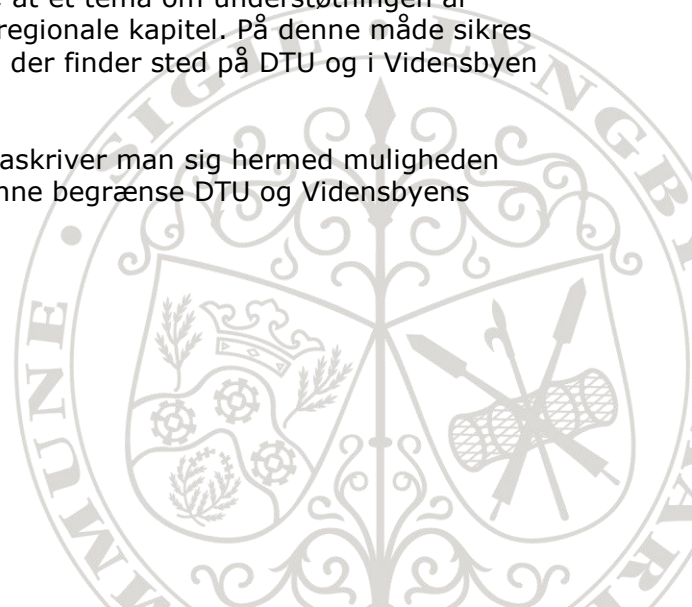
Input til den nationale strategi for erhvervsfremme

Erhvervshus Hovedstaden skal skrive det regionale kapitel i den nationale strategi 2020. Processen er præget af tidspres, og deadline er først blevet forvaltningen bekendt ved udgangen af januar måned. Deadline for input er medio marts. På den baggrund foreslår forvaltningen, at Lyngby-Taarbæk Kommune anbefaler, at et tema om understøtningen af universiteternes rolle som vækstdriver indskrives i det regionale kapitel. På denne måde sikres muligheden for at søge midler til det udviklingsarbejde, der finder sted på DTU og i Vidensbyen i 2020.

Kommer Lyngby-Taarbæk Kommune ikke med input, fraskriver man sig hermed muligheden for at præge den nationale strategi 2020, hvilket vil kunne begrænse DTU og Vidensbyens projektarbejde.

Lovgrundlag

Lov om erhvervsfremme.



Økonomi

Der blev i forbindelse med budget 2019 afsat 0,5 mio. kr. til at dække merbetalingen til de nye erhvervshuse på aktivitetsområdet "Administration". Et eventuelt restbeløb skulle tilgå kassen og omplaceres i forbindelse med første anslåede regnskab jf. procesplanen for udmøntningen af budgetaftalen 2019-2022. Ved betaling for Erhvervshusets ydelse 2019 har det vist sig, at afregningen stemmer overens med det afsatte beløb. Administrationen vurderer på nuværende tidspunkt at det ikke er muligt at omlægge erhvervsindsatsen for at frigive midler.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

Beslutning**Byplanudvalget, den 13. marts 2019**

- 1) Taget til efterretning.
- 2) Godkendt.



Punkt 6

Høring af forslag til Fingerplan 2019 (Beslutning)

Resumé

Regeringen har offentliggjort et udspil for "Danmarks Hovedstad" med en række initiativer til styrkelse af hovedstadsområdet. Det nye udspil giver anledning til ændringer i Fingerplanen. Derfor har regeringen sendt forslag til Fingerplan 2019 i høring frem til den 21. marts 2019.

Sagen beskriver de væsentligste ændringer fra den gældende Fingerplan 2017 til det fremlagte forslag til Fingerplan 2019. Forvaltningen foreslår, at høringssvar fra Lyngby-Taarbæk Kommune alene omfatter tekniske bemærkninger til et af Fingerplanens kortbilag.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at høringssvar fra Lyngby-Taarbæk Kommune alene omfatter tekniske bemærkninger til planens kortbilag P (overordnede veje).

Sagsfremstilling

Regeringen offentliggjorde den 24. januar 2019 et udspil for hovedstadsområdet 2030: "Danmarks hovedstad - initiativer til styrkelse af hovedstadsområdet" (bilag). Udspillet indeholder 52 initiativer, hvoraf nogle kræver ændringer af de særlige statslige rammer for den fysiske planlægning i hovedstadsområdet - Fingerplanen.

Regeringen har derfor samtidig med hovedstadsudspillet fremlagt forslag til revideret Fingerplan, jf. Erhvervsstyrelsens høringsbrev af 24. januar 2019 (bilag). Forslag til Fingerplan 2019 (bilag) er sendt i offentlig høring i 8 uger frem til den 21. marts 2019.

I forbindelse med revisionen har regeringen inviteret kommunerne i hovedstadsområdet til at indsende forslag til Fingerplanens fremtidige udformning. Der er kommet 150 forslag, hvoraf regeringen med forslag til Fingerplan 2019 lægger op til helt eller delvis at imødekomme 80 forslag, jf. vedlagte notat om Fingerplanrevision - imødekomne forslag (bilag).

Ændringer i forhold til gældende Fingerplan 2017

Forslag til Fingerplan 2019 fastholder stationsnærhedsprincippet, men med følgende justeringer:

- Begrebet "knudepunktsstationer" udgår, så der i princippet vil være ens byggemuligheder ved alle stationer på S-banerne, Vestbanen, Øresundsbanen, Metroen og letbanen i Ring 3.
- Det stationsnære kerneområde udvides dog omkring købstadsstationerne Helsingør, Hillerød, Frederikssund, Roskilde og Køge og ved stationen i Høje-Taastrup. Kerneområdet vil her fremover kunne afgrænses med udgangspunkt i maksimale gangafstande på 1.000 m (mod 600 m ved øvrige stationer). Ændringen sker for at fremme en afbalanceret udvikling i et hovedstadsområde med flere stærke centre.
- Det bliver generelt muligt at planlægge for større, offentlige institutioner med mange daglige brugere, selv om de ikke placeres i nærheden af en togstation. Det forudsættes, at der er tale om institutioner, som primært betjener kommunens egne borgere - fx rådhus.
- Som led i en forsøgsordning kan erhvervsministeren og transport-, bygge- og boligministeren godkende, at der afgrænses stationsnære kerneområder omkring standsningssteder for BRT-linjer (Bus Rapid Transport) fordelt på op til i alt 3 BRT-linjer i det indre og/eller ydre storbyområde med op til 3 standsningssteder pr. linje.

For de grønne kiler åbner forslag til Fingerplan 2019 generelt for følgende:

- Mulighed for at etablere cykelstier, herunder supercykelstier, hvis det sker under hensyntagen til natur, landskab, friluftsliv mv.

- Mulighed for at etablere støjvolde på grænsen mellem grønne kiler og støjende infrastrukturanlæg, hvis det både øger den rekreative værdi af grønne kiler og medfører støjreduktion af eksempelvis større boligområder.
- Mulighed for ændret planlægning for eksisterende ejendomme i grønne kiler. For eksempel vil nedlagte skoler eller herregårde kunne omdannes til erhverv, boliger eller institutioner, hvis de eksisterende bygninger repræsenterer en særlig samfundsmæssig, arkitektonisk eller kulturhistorisk værdi, og hvis den langsigtede fastholdelse vurderes at kræve en ændret planlægning.

Herudover vurderer forvaltningen, at forslag til Fingerplan 2019 især indeholder følgende ændringer af interesse for Lyngby-Taarbæk Kommune:

- For DTU's område i Lyngby udgår undtagelsesbestemmelsen om, at den allerede lokalplanlagte restrummelighed kan udnyttes, uanset at området ligger langt fra en station. Bestemmelsen er ikke længere relevant, da vedtagelsen af letbanen har medført, at hele DTU's område er udpeget som stationsnært kerneområde.
- Omkring Brül & Kjær-området i Nærum udpeges "Nærum Erhvervsby" som et særligt lokaliseringsområde, hvor der kan planlægges for større byggeri med mange daglige brugere. Området afgrænses som vist på Fingerplanens kortbilag M.1.
- DTU Diplom i Ballerup gives ligeledes mulighed for styrket erhvervsmæssig udvikling.

Fingerplanens kortbilag

Lyngby-Taarbæk Kommune sendte i november 2017 høringssvar vedr. tekniske justeringer til Fingerplanens kortbilag F, H, O, P, Q og R om henholdsvis stationer, letbane, kollektive trafik anlæg, overordnede vejanlæg, supercykelstier og rekreative stier. I forslag til Fingerplan 2019 er justeringerne indarbejdet, men kortbilag P om overordnede vejanlæg er usammenhængende i Lyngbyområdet og ikke i overensstemmelse med Kommuneplan 2017. Forvaltningen foreslår, at der udarbejdes høringssvar herom.

Miljøvurdering

Udspil om Hovedstaden 2030 og forslag til Fingerplan 2019 er omfattet af krav om miljøvurdering efter miljøvurderingsloven. Høringsmaterialet vedr. forslag til Fingerplan 2019 omfatter derfor en miljørapport (bilag). Et ikke-teknisk resumé fremgår af rapportens side 8-11.

Lovgrundlag

Planlovens kapitel 2c om "planlægning i hovedstadsområdet" samt miljøvurderingsloven.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Byplanudvalget, den 13. marts 2019

Anbefalet.

Bilag

- Danmarks hovedstad - initiativer til styrkelse af hovedstadsområdet
- Høringsbrev
- Forslag til Fingerplan 2019
- Fingerplanrevision - imødekomne forslag
- Miljørapport



Punkt 7**Proces og emner i Planstrategi 2019 samt program for "Åbent hus" (Beslutning)****Resumé**

Forvaltningen har udarbejdet proces for den resterende del af projektet om Planstrategi 2019. Byplanudvalget skal godkende proces og delemner til strategien. Samtidigt orienteres om proces og politikernes roller i forbindelse med åbent hus-arrangementet den 30. marts 2019.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at proces for forslag til Planstrategi 2019 godkendes.

Sagsfremstilling

Byplanudvalget godkendte den 5. december 2018, sag nr. 2, at borgerne skal inddrages tidligt i processen forud for udarbejdelse af forslag til Planstrategi 2019. Samtidig godkendte udvalget, at emnerne til dialog er byliv, bydele, boliger samt arkitektur og det grønne. Overskriften er Byudvikling i balance. Forvaltningen har udarbejdet program for åbent hus-arrangement på Lyngby Rådhus den 30. marts mellem kl. 10 og 13. Byplanudvalget fik den 16. januar 2019 en kort status på arbejdet med borgerinddragelsen. Økonomiudvalget har den 21. februar 2019 frigivet midler til afholdelse af borgerinddragelsesaktiviteten.

Proces for åbent hus-arrangement og politikernes roller på dagen

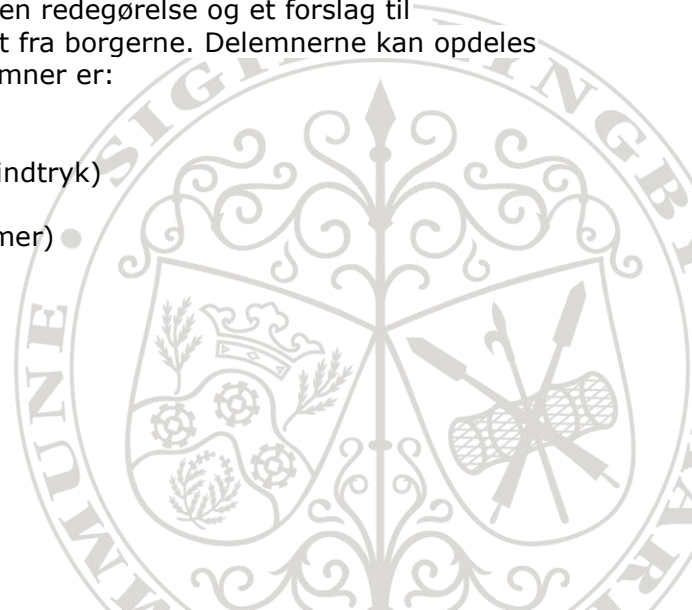
Åbent hus-arrangementet vil foregå på rådhusets reposer, hvor der bliver mulighed for dialog på de enkelte stande. Dørene åbner kl. 10.00. På 1. sal vil der være stande om emnerne bydele og boliger, 2. sal om arkitektur, 3. sal om byliv og 4. sal om det grønne. På hver stand er der plancher med spørgsmål til borgerne (bilag). Spørgsmålene gengives på kort, hvor borgerne kan svare på spørgsmålene eller stille forslag. På hver etage vil der blive opsat caféborde til "politikker-stand". Borgerne har her mulighed for at komme i dialog samt tilkendegive deres synspunkter i forhold til "Byudvikling i balance", de 5 overordnede emner samt øvrige emner. Der er mulighed for, at Kommunalbestyrelsens medlemmer kan cirkulere mellem de enkelte etager igennem de tre timer, arrangementet varer. De øvrige aktiviteter på etagerne er koordineret mellem centrenes øvrige aktiviteter med særlig relation til de fem emner og Byudvikling i balance (bilag). Via tilmelding (begrænset deltagerantal) vil der være mulighed for en fokuseret snak om "Min bydel". Derudover vil der i kantinen være et oplæg med fremtidsforsker Jesper Bo Jensen fra Center for Fremtidsforskning om fremtidens boliger og bosætning i Lyngby-Taarbæk. Der vil være særlige aktiviteter for børn. Rådhuset lukker igen kl. 13.00. Borgernes input fra dagen vil efterfølgende fremgå af notat, der planlægges forelagt for relevante udvalg i maj 2019.

Proces og delemner til forslag til Planstrategi 2019

Under åbent hus-arrangementet fokuseres på dialogen med borgerne om de valgte emner; byliv, bydele, boliger samt arkitektur og det grønne. Forslag til Planstrategi 2019 vil indeholde flere delemner end de valgte fokusemner. Udvalgssager om udvalgte delemner er planlagt forelagt relevante udvalg i maj og juni (bilag). Selve forslaget til Planstrategi 2019 forelægges august 2019 med efterfølgende høring og vedtagelse i december 2019. Delemnerne indeholder typisk en beskrivelse af en baggrund for valg af emne, en redegørelse og et forslag til delstrategi. Under delemner indarbejdes relevante input fra borgerne. Delemnerne kan opdeles i strategiske og strategisk/lovpligtige. De vigtigste delemner er:

Strategiske:

Boliger og erhverv ved indfaldsveje (anvendelse/grønt indtryk)
Tagboliger i Kgs. Lyngby (fortætning/boligstrategi)
P-normer*, definitioner og anvendelser (generelle rammer)
Grønt Danmarkskort, vejnet* og stier* (retningslinjer)



Strategisk/lovpligtige:
Detailhandel (udvikling)
Agenda 21-strategi
Oversvømmelse og erosion
Produktionserhverv

*Der er truffet politisk beslutning om, at der skal udarbejdes strategier for parkering, vejnet og cyklisme. Emner, der også indgår i retningslinjer i kommuneplanen. Forvaltningen sørger for koordination mellem processerne.

Status for arbejdet med de tre strategier:

Parkeringsstrategi: Arbejdet med parkeringsstrategien pågår. Der er gennemført undersøgelser af de eksisterende forhold, herunder hvorledes disse med en række forskellige virkemidler kan forbedres.

Strategi for vejnettet og strategi for cyklisme: Det er forventningen, at arbejdet vedrørende de to strategier påbegyndes sommeren 2019.

Ovenstående delemner vil blive nævnt på procesplanche til åbent hus-arrangementet som emner, der også indgår i arbejdet frem mod et forslag til en planstrategi.

Kommunikation om projektet og dets delemner

Kommunalbestyrelsen ønsker at nå ud til nye målgrupper. Forvaltningen benytter derfor flere forskellige metoder til at invitere og reklamere for åbent hus-arrangementet. Af samme årsag er der inviteret på en lørdag, og der er aktiviteter for børn. Der er udsendt 3000 invitationer til tilfældigt udvalgte borgere og til interesseorganisationer, annonceret i DGO og på hjemmesiden og øvrige sociale medier. Derudover planlægges der optaget små videoer af selve arrangementet, der som opsamling bliver lagt på hjemmesiden/facebook m.m. Relevante interessenter inddrages derudover under de forskellige emner i udarbejdelsen af forslag til planstrategi 2019 i løbet af processen, f.eks. i forbindelse med høringsfasen i løbet af efteråret 2019.

Lovgrundlag

Planloven, kap. 4 og 6.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser, idet Økonomiudvalget 21. februar 2019 har frigivet midler til åbent hus-arrangement.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

Beslutning

Byplanudvalget, den 13. marts 2019

Godkendt.

Bilag

- Spørgsmål til emnerne byliv, boliger, bydele, arkitektur og det grønne
- Aktivitetsoversigt
- Procesplan



Punkt 8**Proces- og tidsplan for udviklings- og helhedsplan for Sorgenfri (Beslutning)****Resumé**

I forlængelse af Kommunalbestyrelsens behandling den 29. november 2018 "Genforelæggelse af henvendelse om Sorgenfri Torv", har forvaltningen udarbejdet forslag til proces- og tidsplan for tidlig borgerinddragelse i forbindelse med, at der ønskes udarbejdet en ny udviklings- og helhedsplan for Sorgenfri, herunder Nord- og Sydtorvet. Byplanudvalget skal godkende proces- og tidsplan for den tidlige borgerinddragelse og efterfølgende udviklings- og helhedsplanen. Samtidigt orienteres om forslag til program for Sorgenfri Festival den 4. maj 2019.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forslag til proces- og plan for udarbejdelse af udviklings- og helhedsplan for Sorgenfri, herunder Nord- og Sydtorvet godkendes,
2. der igangsættes en borger-/dialogproces med en bred deltagelse af lokale aktører, herunder også interesserede borgere med henblik på at indsamle ideer til en udviklings- og helhedsplan som forventes færdig medio 2020,
3. der som led i borgerdialogproces tilknyttes en ekstern konsulent til at facilitere fremtidsværksted og borgerprocessen med arbejdsgrupper,
4. der afholdes Festival og Fremtidsværksted på Sorgenfri Torv lørdag den 4. maj 2019,
5. aktiviteterne på 315.000 kr. finansieres af budgettet til Kommune- og lokalplan mv. på aktivitetsområdet "Administration".

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen godkendte den 29. november 2018, sag nr. 2, at der igangsættes en proces med henblik på udarbejdelse af en ny og bæredygtig helhedsplan, herunder bebyggelse på Nordtorvet/Sydtorvet. Projektet skal ses i tæt sammenhæng med den øvrige bebyggelse i Sorgenfri og tage hensyn til bymiljø, handel og lokalområdet. Processen bør være tilendebragt første halvår 2019. Lokale borgere og interessenter skal inddrages i arbejdet.

Kommunalbestyrelsen besluttede desuden, at den gældende lokalplan fastholdes, indtil et nyt plangrundlag er vedtaget.

Borgerinddragelse

Borgerne i området har taget positivt imod Kommunalbestyrelsens forslag og er i januar 2019 vendt tilbage med et forslag til en borgerinddragelsesproces (bilag). Henvendelsen er fra Vores Sorgenfri, Afdelingsbestyrelsen Sorgenfrivang I, Afdelingsbestyrelsen Sorgenfrivang II, Afdelingsbestyrelsen Virumgaard og Ejerforeningen Breidablik. Foreningerne foreslår, at der tilknyttes en uvildig facilitator, som sørger for at igangsætte og fastholde arbejdet. Desuden stilles der forslag til organisering med en arbejdsgruppe og følgegruppe, samt procesindhold.

Forvaltningen foreslår, at der igangsættes en borgerproces med opstart i marts 2019 med en bred deltagelse af lokale aktører, herunder også øvrige interesserede borgere. Det foreslås, at der inviteres den samme kreds (se bilag), som deltog i Byplanudvalgets møde om Sorgenfri Torv onsdag den 19. september 2018. Desuden lægges der op til, at de unge inddrages (elever på Hummeltofteskolen), og Sorgenfri kirke, øvrige grundejere i Sorgenfri Stationscenter, Dansk cyklistforbund samt øvrigt interesserede borgere i Sorgenfri.

Tids- og procesplan

Den samlede proces for ny udviklingsplan for Sorgenfri inddeles i fire faser og forventes afsluttet ultimo 2020. Første fase omfatter en tidlig borger-/interessentinddragelse i processen frem til en samlet udviklingsplan for området, herunder også kortlægning, analyse og visionsproces. Formålet er at få input til visionen og arbejdet med udviklingsplanen. I anden fase undersøges de forskellige muligheder og scenarier, der er indkommet i første fase. I tredje fase træffer Byplanudvalget beslutning om udviklings- og helhedsplan som grundlag for

det viderearbejde frem mod en ny lokalplan for området. Fjerde fase omfatter den traditionelle planproces for lokalplanlægning. Alle faser fremgår af vedlagte tids- og procesplan (bilag). Første fase er mest detaljeret og planlægges afsluttes inden udgangen af 2019, mens de tre næste faser forløber frem til ultimo 2020.

Første fase (fordialog, kortlægning, analyse og vision)

Forvaltningen foreslår, at denne fase tilrettelægges og faciliteres med hjælp fra ekstern rådgiver og bl.a. indeholder workshops og evt. borgermøder samt inddragelse af andre interessenter undervejs gennem f.eks. interviews. Den eksterne facilitator vil sammen med forvaltningen stå for oplæg til og opsamling fra møderne og sikre fremdrift i processen. Der foreslås afholdt 2-4 workshops med en fast borgergruppe (interessenterne i området) samt 1-2 borgermøder/events som åbner processen for områdets øvrige borgere, herunder som en del af Sorgenfri Festivalen den 4. maj 2019 og evt. en gang senere i forløbet.

Det foreslås, at opstart af processen sker i marts 2019, umiddelbart efter den politiske behandling af sagen. På opstartssessionen drøftes potentialer og udfordringer i området, kortlægning af temaer i en kommende udviklingsplan, ideer til aktiviteter med borgergruppen samt laves aftaler om tidsplan, og hvad der skal nås i processen. I april 2019 laves interviews og der arbejdes med de forskellige temaer, og ønsker/udfordringer/muligheder og vision for området. Desuden arbejdes der med forberedelse til deltagelse i Sorgenfri Festival. Samtidig foreslås, at der nedsættes en styregruppe.

Efterfølgende arbejdes der mere konkret med at afdække mulige løsninger i form af fremtidsscenarier. Samtidig foreslås det, at der sker en bred inddragelse af borgerne i området f.eks. i form af et borgermøde. I efteråret 2019 sammenfattes processen og ønskerne konkretiseres.

Ungeinddragelse

Som en del af den brede inddragelse har forvaltningen intention om, at de unge inddrages i borgerprocessen om fremtidens Sorgenfri. Forvaltningen har indhentet tilbud fra en ekstern konsulent til at facilitere workshops for elever på Hummeltofteskolen. Processen tilrettelægges i samarbejde med Hummeltofteskolen. Der afventes fortsat endelig tilbagemelding fra Hummeltofteskolen herom.

Sorgenfri Festival

Det foreslås, at den brede borgerinddragelse skydes i gang med afholdelse af en Sorgenfri Festival med fremtidsværksted, boder og byvandring lørdag den 4. maj 2019 (bilag).

Planstrategi 2019

Processen bliver koordineret med Planstrategi 2019. De overordnede emner til debat og drøftelse er: byliv, bydele, boliger samt arkitektur og det grønne. Borgere inviteres til dialog om emnerne lørdag den 30. marts 2019 på Lyngby Rådhus.

Kommunikationsplan

Det foreslås, at der oprettes en hjemmeside (site), hvor borgerne og andre interesserede får mulighed for at følge med i processen, relevante møder og referater lægges på siden, ligesom relevante analyser og rapporter kan samles her. Efterhånden som processen skrider frem vil man også kunne se en opsamling af alle indkomne ideer og medio 2020, den endelige udviklingsplan.

Lovgrundlag

Planloven, kap. 6

Økonomi

Forvaltningen foreslår med denne sag, at der i 2019 anvendes 315.000 kr. til dækning af udgifter til ekstern facilitator til proces med borgerne. Herunder aktiviteten lørdag den 4. maj

2019 samt ekstern kunst- og arkitekturkonsulent til facilitering af workshops for elever på Hummeltofteskolen. Aktiviteterne finansieres af budgettet til Kommune- og lokalplan mv. på aktivitetsområdet "Administration".

Beslutningskompetence

Byplanudvalget pkt. 1-4

Økonomiudvalget pkt. 5.

Beslutning**Byplanudvalget, den 13. marts 2019**

Ad 1) Godkendt, idet udvalget gerne ser, at tidsplanen komprimeres, hvis processen giver mulighed for det.

Ad 2-4) Godkendt.

Bilag

- Vores Sorgenfri m.fl. Forventninger og forslag til borgerinddragelsesproces
- Oversigt over inviterede til Byplanudvalgets møde om Sorgenfri Torv 19.9.2018
- Udkast - Tids- og procesplan – Ny udviklings- og helhedsplan for Sorgenfri, herunder Nordtorvet og Sydtorvet



Punkt 9**Borgerdialog om bebyggelse i Taarbæk forud for ny lokalplan (Beslutning)****Resumé**

Forvaltningen fremlægger emner til drøftelse på gåtur med beboere i Taarbæk forud for ny lokalplan for den centrale del af Taarbæk. Udvalget skal beslutte, om der skal afholdes en byvandring i den centrale del af Taarbæk med fokus på at drøfte regulering af sammenhængende bebyggelse, tagterrasser og hegning.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der afholdes en byvandring tirsdag den 26. marts 2019 kl. 16 i den centrale del af Taarbæk med primært fokus på at drøfte regulering af "sammenhængende bebyggelse", tagterrasser og hegning,
2. indbydelse til byvandring sendes til beboere i den mest centrale del af Taarbæk, som vil være omfattet af de regulerende bestemmelser.

Sagsfremstilling

Byplanudvalget godkendte den 7. november 2018 lokalplangrundlaget for en ny lokalplan for den centrale del af Taarbæk. Grundlaget beskrev mulighed for at regulere den "sammenhængende bebyggelse" (bilag) i Taarbæk mere restriktivt, i det disse huse har en tydeligere fiskerlejekarakter, og hvoraf enkelte har en central placering. Reguleringen kunne f.eks. indebære, at ny bebyggelse opføres med samme omfang, placering og højde som tidligere, men at husene i øvrigt ikke udpeges som bevaringsværdige, da de er blevet ændret en del gennem tiden, jf. fotos af "sammenhængende bebyggelse" (bilag).

Forvaltningen har på baggrund af lokalplangrundlaget udarbejdet udkast til lokalplanforslag og drøftet disse med grundejerforeningens bestyrelse. Et tilbagevendende emne i disse drøftelser er graden af regulering af den "sammenhængende bebyggelse", herunder særligt regulering af omfang og udformning af glaspartier. Men også muligheden for at udpege flere bevaringsværdige bygninger i lokalplanområdet har været vendt.

Forvaltningen vedlægger bilag, som viser variationen af glas i gavle mod Øresund (bilag). De viste bygninger er både "almindelig" bebyggelse og enkelte er del af "sammenhængende bebyggelse" (foto 2 og 6). En stor del af bebyggelsen er kun mulig at se fra vandet, idet de private matrikler går helt ned til vandet. Det giver derfor også mening at vurdere, om der er anledning til at skelne mellem husenes beliggenhed og deres regulering. Forvaltningen mener umiddelbart, at lokalplanens bestemmelser ikke bør være særligt restriktive mht. glaspartiernes udformning og placering, i det der ikke er tale om bevaringsværdig bebyggelse.

Forvaltningen finder, at det vil være en fordel, at få problemstillingerne bredt ud i lokalområdet, inden der fastsættes bestemmelser i et lokalplanforslag, så emnerne belyses bedst muligt. Forvaltningen foreslår derfor, at der indbydes til en byvandring, hvor emnet "regulering af særlig bebyggelse" drøftes. Forvaltningen mener også, at byvandringen kan være en god anledning at drøfte mulighed for mindre tagterrasser og omfanget af hegning i området.

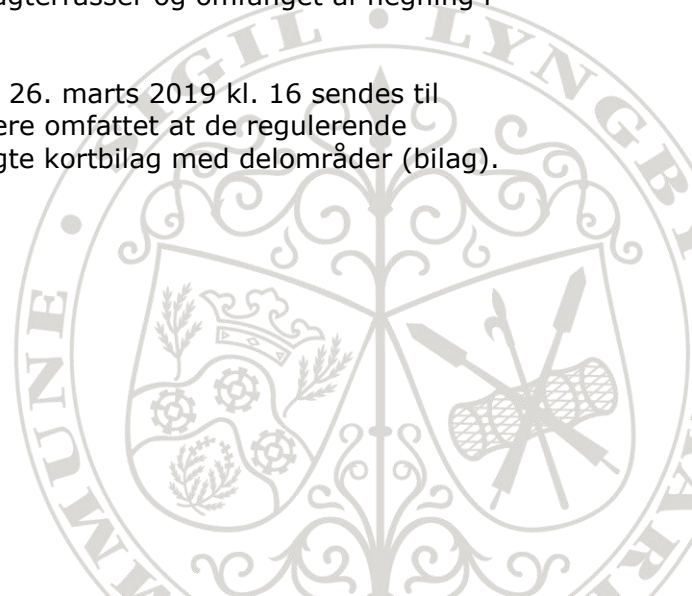
Forvaltningen foreslår, at indbydelse til byvandring den 26. marts 2019 kl. 16 sendes til beboere i den mest centrale del af Taarbæk, som vil være omfattet af de regulerende bestemmelser. Dvs. delområde 1, som er vist på vedlagte kortbilag med delområder (bilag).

Lovgrundlag

Planloven.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.





Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

Beslutning

Byplanudvalget, den 13. marts 2019

Ad 1) Godkendt, idet byvandringen forsøges kalendersat d. 8. maj 2019.

Ad 2) Godkendt.

Bilag

- Sammenhængende bebyggelse - oversigtskort
- Fotos fra Øresund vinduer
- Eksempler på sammenhængende bebyggelse - fotos
- Kortbilag visende delområder





Punkt 10

Lukket punkt: Ejendomssag (Beslutning)

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at punktet godkendes.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

Beslutning

Byplanudvalget, den 13. marts 2019

For stemte: 4 (3 (C), 1 (V))

Imod stemte: 3 (1 (B), 1 (F), 1 (A))

Godkendt.



Punkt 11 Fornyset høring af Lokalplan 271 (Beslutning)

Resumé

Lokalplanforslag 271 for et område ved Danmarksvej har været fremlagt i offentlig høring fra den 7. november 2018 til den 2. januar 2019. Der er indkommet 13 høringssvar. Nogle af høringssvarene giver anledning til, at der foreslås ændringer til lokalplansforslaget og at der derfor foretages en kortere fornyset høring i en del af lokalplanområdet.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. byggelinje på Kulsvierv nget og Kulsviertoften ændres fra at være 10 m fra vejmidte til at være 5 m fra vejskel,
2. servitut af 30.09.1967 ikke aflyses,
3.  ndringer af byggelinjer på Kulsviertoften og Kulsvierv nget samt fastholdelse af servitut 30.09.1967 udsendes i fornyset høring i tre uger

Sagsfremstilling

Forslag til lokalplan 271 for et område ved Danmarksvej (bilag) har været i 8 ugers offentlig høring fra den 7. november 2018 til den 2. januar 2019. Der var borgermøde den 26. november 2018, referat er vedlagt (bilag). I løbet af høringsperioden har kommunen modtaget 13 høringssvar til planforslaget. Resumé af høringssvar og forvaltningens kommentarer kan l ses i høringsnotat af 03. januar 2019 (bilag).

Høringssvar, der giver anledning til ændringer

På baggrund af høringen foreslår forvaltningen, at der i lokalplanen foretages følgende ændringer i lokalplanen:

1: Byggelinje 10 m fra vejmidte af Kulsvierv nget og Kulsviertoften ændres til en byggelinje 5 m fra vejskel eller "udlagt vejskel".

Begrundelse:

Ændringen vil betyde, at der i næsten hele lokalplanområdet gælder en byggelinje på 5 m fra vejskel. Ændringen af byggelinje 10 m fra vejmidte til en byggelinje 5 m fra vejskel vil dels være en administrativ lettelse, dels ikke betyde en væsentlig ændring af bebyggelsens placering over tid.

2: Servitut af 30.09.1967 – l benr.:10981-04, lyst på 7dk, 7kz og 7im aflyses *ikke*.

Begrundelse:

Servitutten fastsætter, at bebyggelse kun må opføres i  n etage og er således skærpende i forhold til lokalplanforslaget, som fastsætter et etageantal på max. 1 .

Da ændringerne er væsentlige i forhold til det udsendte lokalplanforslag, skal de sendes i høring hos de berørte. Forvaltningen foreslår, at de berørte på Kulsvierv nget og Kulsviertoften samt de berørte af servitut af 30.09.1967 høres i tre uger.

Øvrige høringssvar

Høringssvarene omhandler derudover særligt forslag til stramning af lokalplanens regulering af grønt mod vej. Danmarks Naturfredningsforening har fx fremsendt forslag til udpegning af bevaringsværdige træer i området. Forslag til plantning af nye vejtræer er fremsendt til kommunens relevante forvaltning, som lader dem indgå i deres tr strategi for området. Forvaltningen mener derudover ikke, at der er grundlag for at udpege bevaringsværdige træer i villaområdet, idet byggelinjerne vil være med til at sikre mulighed for, at ejer kan plante mod vej.

Et andet høringssvar foreslår at lempe byggelinjerne, så man kan placere småbygninger tættere på vej. Det er forvaltningens vurdering, at især nye garager og carporte er væsentligt større end det ses hos ældre bebyggelser, hvor behovet for plads til oplag og biler var mindre. Risikoen for at få mere lukkede og bebyggede vejprofiler er derfor større i dag, selv hvis det kun er skure, garager og carporte, som opføres tæt på vej. Forvaltningen mener derfor, at der ikke bør lempes på byggelinjerne.

Enkelte beboere foreslår, at lokalplanens bestemmelser vedr. byggelinjer skelner mellem eksisterende bebyggelse og ny bebyggelse. Forvaltningen mener, at der ikke bør skelnes mellem nyt og eksisterende byggeri, da det således vil være vanskeligt at opfylde lokalplanens formål over tid, fordi løbende udvidelser af bebyggelse tættere mod vejskel strider mod lokalplanens hensigt.

Lovgrundlag

Planlovens § 27, stk. 2.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

Beslutning

Byplanudvalget, den 13. marts 2019

Ad 1-3) Godkendt.

Bilag

- Lokalplanforslag 271 for et område ved Danmarksvej
- Referat af borgermøde den 26.11.2018
- Høringsnotat til lokalplanforslag 271 for et område ved Danmarksvej 11



Punkt 12**Tilbygning til bevaringsværdig bygning på Furesøvænget 8 (Beslutning)****Resumé**

Forvaltningen har modtaget ansøgning om tilbygning mm. på ejendom udpeget bevaringsværdig jf. lokalplan 195. Byplanudvalget skal beslutte, om der kan meddeles tilladelse til det ansøgte.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at forvaltningen bemyndiges til at meddele tilladelse til det ansøgte.

Sagsfremstilling

Lyngby-Taarbæk Kommune har modtaget en ansøgning om tilladelse til opførelse af tilbygning på ejendom, som er udpeget bevaringsværdig i lokalplan 195 for Furesøkysten i Virum

Lokalplanens §§ 7.2 og 7.3 fastsætter følgende: § 7.2 Alle bygninger, som på kortbilag 3A og 3B er markeret som bevaringsværdige, må ikke nedrives, ombygges eller på anden måde ændres i den ydre fremtræden uden kommunalbestyrelsens tilladelse. § 7.3 Eventuelle ændringer af den ydre fremtræden af en bevaringsværdig bygning, herunder også tilbygninger og udestuer, skal ske med respekt for husets oprindelige byggeskik. Ændringer skal udføres, så den bevaringsværdige bygning tydeligt fremstår som den væsentligste bygning i forhold til bygningsændringen.

Ejendommen ligger i anden række fra Furesøen og er opført i 1952. I 1964 blev ejendommen om- og tilbygget på facade mod vest med en overdækket balkon ved gavl og tilføjelse af dørparti i kælderplan og vindue- og dørparti fra gulv til loft i stueplan inden for eksisterende murhuller.

Ejendommen er opført i 1952 af arkitekten Niels Rohweder, som ét af fire ens huse beliggende Furesøvej 47, Furesøvænget 4, 6 og 8. Det er alene Furesøvænget 8, som er udpeget bevaringsværdigt jf. lokalplan 195, kortbilag 3B idet de øvrige huse er væsentligt ombygget i forhold til de oprindelige huse.

Arkitekt Niels Rohweder og ejendommen er beskrevet i Slots- og Kulturstyrelsens Kunstindeks Danmark og Weilbachs Kunstnerleksikon med følgende: "Niels Rohweder tegnede i 30'erne og 40'erne funktionelle villaer, sommerhuse og rækkehuse, hvor fællesnævneren er hensyn til placering, proportioner og praktisk indretning med vægt på materialerne, som gulstensvillaen ved Svendborgsund i forskudte blokke på et skrånende terræn og huset på Hundesøvej i pudsede gasbetonblokke med røde klinker på vestgavlen. Kvalitet, harmonisk formsprog, gule sten og tegl kendetegner R's 2-etages dobbelthuse på Vangedevej, enfamiliehuse anlagt efter en samlet plan i Furesøvænge omkring en sø".

Ejendommen Furesøvænget 8 har bevaret 50'ernes kendetegn, den fint dimensionerede og knappe sluttede bygningskrop, hvor taget slutter tæt til facade og gavl og kun danner udhæng ved terrasse, karnap, indgang og skur, enkelt velproportionerede facader med helrammede vinduer, blankmur med mursten i brændte sten med partier i træ som del af gavlen mod vest. Huset er placeret på tværs af grundens kurvatur, hvorved huset får sin høje gavl mod vest, der sammen med taget, der trækkes ud over terrasse, karnap, indgang og skur er med til at karakterisere huset, ligesom husets velproportionerede facader er med til at danne husets arkitektoniske udtryk. Huset er et fint eksempel på funktionel tradition (murstensperioden).

Ansøgning

Ejernes rådgiver har søgt om opførelse af tilbygning på 33 m² med kælder, som sker ved en forlængelse i ejendommens længde mod vest. Derudover opføres en cykelkælder på 30 m² mod sydvest med overliggende terrasse hvorfra der skabes adgang til have og altan på 10,6 m² mod vest. (bilag)

Mod nord ligger tilbygningen mellem 2,5 m - 2,8 m fra naboejendommens sydvestlige hjørne og mod syd ligger cykelkælder 2,5 m fra vejskel ud mod vendepladsen på Furesøvænget. Målt vinkelret på tilbygningens facade mod vest ligger hushjørne mod nordvest cirka 10,5 m fra naboskel mod Birkevej 9 og hushjørne mod sydvest cirka 18 m fra gangsti til Furesøen.

Der er søgt om dispensation fra lokalplan 195, §§ 6.1.2 og 6.1.4 der fastsætter følgende: § 6.1.2 Bebyggelse må ikke opføres nærmere end 5 m fra vejskel. § 6.1.4 Det maksimale etageantal må ikke overstige én med udnyttelig tagetage.

Da tilbygningen forlænges mod vest, fremstår den lig eksisterende enfamiliehus i to etager, og cykelkælder med overliggende terrasse er overskrider byggelinjen på 5 m med en beliggenhed på 2,5 m fra vejskel.

Endvidere er der søgt om overskridelse af byggeretten i forhold til det skrå højdegrænseplan mod nabo.

Ansøger har blandt andet begrundet ansøgningen om dispensation fra lokalplanens §§ 6.1.2 og 6.1.4.; "Bebyggelsens udformning som i to fulde plan - Da længden af tilbygningen kun udgør 3 meter, er den del af bygningen som fremtræder i to plan begrænset. Da grunden samtidig stiger i alle andre retninger ud fra tilbygningen, vil det visuelle indtryk af huset som værende i to plan være begrænset", "Bebyggelsens placering ift. vej - Da det vejstykke bygningen ligger nærmere ved end 2,5 meter alene er en lille del af Furesøvængets vendeplads mod nord og da cykelkælderen på det pågældende sted ligger helt under terræn og dermed ikke er synlig, er det vores vurdering, at den planlagte tilbygnings overskridelse af 6.1.2 er minimal".

Forvaltningen har foretaget en forudgående høring til de omkringboende naboer, grundejerforening og Bygningskultur Foreningen i Lyngby-Taarbæk Kommune.

Kommunen har modtaget høringssvar fra Bygningskultur Foreningen i Lyngby-Taarbæk Kommune, som oplyser, at "hvis den skitserede tilbygning på 3,4 meter opføres med bygningsdele som eksisterende, samme materialer og farver, mener Bygningskultur Foreningen ikke, at den vil være skæmmende i bybilledet".

Endvidere har kommunen modtaget høringssvar fra Birkevej 3 og 9, som er lagt på sagen.

Forvaltningens vurdering

Det er forvaltningens vurdering, at ejendommens oprindelige formsprog og gavlmotiv med den ansøgte tilbygning søges bevaret. Dette gøres ved at gentage de samme karaktergivende elementer – den knappe sluttede bygningsform, tagets udformning, facadens proportionering og den delvise træbeklædning af gavlen samt ved anvendelse af tilnærmelsesvis samme materialer; gult murværk med brændte sten og rødt tegltag. Dog tilføjes der indenfor eksisterende murhuller større vinduespartier fra gulv til loft i kælderplan. Værn ved altan forudsættes udført i transparent materiale.

Det bemærkes, at den ny tilbygning mod vest fremstår i to etager lig eksisterende enfamiliehus, og der er tale om en forholdsvis mindre tilbygning.

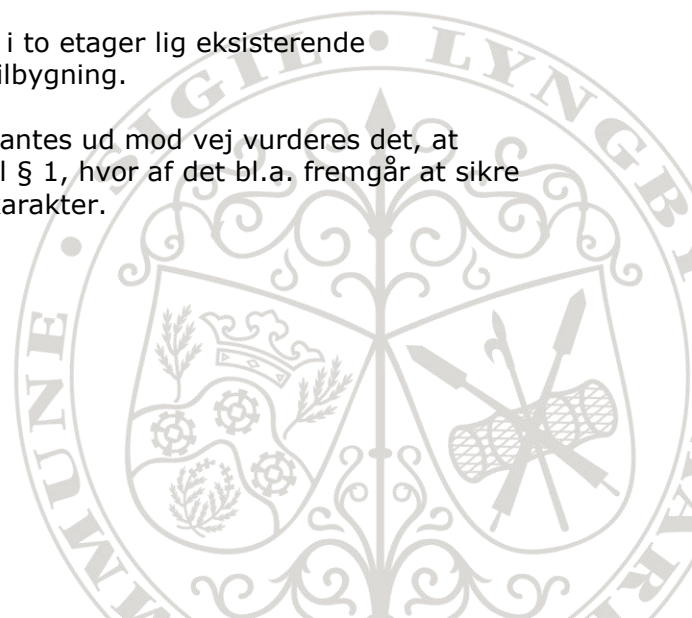
Idet cykelkælder delvis ligger under terræn og der beplantes ud mod vej vurderes det, at områdets grønne karakter fastholder med henvisning til § 1, hvor af det bl.a. fremgår at sikre områdets landskabelige karakter og områdets grønne karakter.

Lovgrundlag

Lokalplan 195 for Furesøkysten i Virum.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.





Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

Beslutning

Byplanudvalget, den 13. marts 2019

Godkendt.

Bilag

- Ansøgning
- Furesøvænget 8 - høring
- Høringssvar fra Birkevej 3
- Høringssvar fra Birkevej 9



Punkt 13**Genopførelse af enfamiliehus på Nordlyvej 8 (Beslutning)****Resumé**

Forvaltningen har modtaget en ansøgning om at genopføre et hus på Nordlyvej 8 i Taarbæk. Det ansøgte hus er en genopførelse af det eksisterende hus med få ændringer. Ændringerne medfører, at det ansøgte kræver dispensation fra lokalplan 233 for Taarbæk. Byplanudvalget skal beslutte, om der kan dispenseres til genopførelsen med ændringerne.

Indstilling

Forvaltningen forslår, at forvaltningen bemyndiges til at meddele dispensation til det ansøgte.

Sagsfremstilling

Forvaltningen har modtaget en ansøgning om dispensation fra lokalplan 233 til at genopføre det eksisterende hus på Nordlyvej 8 i Taarbæk (bilag). Huset genopføres med mindre ændringer. Ejerne ønsker at genopføre huset, da bygningen er opført med teknisk dårlige løsninger, der giver mange kuldebroer og svage konstruktioner. Endvidere ønsker ejerne at foretage ændringerne i forbindelse med genopførelsen således huset fremstår mere harmonisk og får et enklere udtryk.

Enfamiliehusets nuværende etageareal er opmålt af en landinspektør til 171 m². Efter genopførelsen forbliver etagearealet det samme, samt bebyggelsesprocenten vedbliver med at være 65 %.

Forvaltningen har forholdt sig til den samlede ansøgning med de mindre ændringer og vurderer samlet set, at det ansøgte projekt, virker harmonisk og fint tilpasset i forhold til omgivelserne, samt at være i overensstemmelse med karakteren i kvarteret.

Herunder oplistes de enkelte ændringer opfulgt af forvaltningens vurdering (bilag).

1. Toetagers sidebygning rykkes 12 cm mod syd.
Ændringen vurderer forvaltningen at markere hovedhuset bedre, så husets oprindelige form står tydeligere frem. Samtidig set på afstand vil ændringen knap være synlig.
2. Ny havestue på 10 m² i stueplan. Havestuen lægges ind mellem toetagers sidebygning og den resterende sidebygning i skel mod syd. I det konkrete tilfælde vurderer forvaltningen, at havestuen falder godt ind i byggeriet og, at der i det konkrete tilfælde ikke syner væsentligt i forhold til omgivelserne, da det er lagt ind mellem eksisterende bygningsdele og kun er i et plan samt er bag havemur i sydøstlig naboskel.
3. Ved siden af genopført midterkvist mod vej tilføjes to kviste, som er identiske med midterkvisten. Samlede kviste på tagfladen vurderer forvaltningen at være af normalt omfang for et hus i 1½ etage, hvor eventuelt indblik eller lignende til naboer også vurderes at være af normalt omfang.
4. Tagterrasse genopføres med samme placering men i en mindre størrelse. Nuværende tagterrasse er 22,8 m² og fremtidige tagterrasse er 13,63. Forvaltningen vurderer, at tagterrassens nye størrelse vil være med til at fremhæve husets oprindelige form, set i sammenhæng med punkt 1. Endvidere vurderer forvaltningen, at den mindre terrasse vil medføre mindre indbliksgener.
5. Kvist mod øst genopføres, som en mindre kvist, svarende til kvistene mod vest. Forvaltningen vurderer, at den reducerede kvist, syner af mindre end den nuværende i forhold til omgivelserne og dermed også er med til at fremhæve husets oprindelige form.
6. Del af eksisterende bygning i skel mod syd og øst på 10 m² genopføres ikke. Forvaltningen konstaterer, at bygherre har valgt at nedrive denne del for at benytte etagearealet et andet sted.
7. Inden for bygningens aftryk etableres en kælder. Der er en nuværende kælder på 7 m² under sidebygningen. Ny kælder vil have et areal på 101 m².

Ejendommen er omfattet af lokalplan 233 for Taarbæk. Lokalplanen fastsætter at "eksisterende boligbebyggelse kan uanset foranstående erstattes med ny bebyggelse i op til samme højde, omfang, herunder tagudformning og etageantal, når den placeres inden for eksisterende bygnings aftryk" (§ 5.4.6).

Da enfamiliehuset ikke genopføres eksakt, som det nuværende enfamiliehus kræver huset dispensation fra følgende i lokalplanen (bilag):

"Etagearealet på den enkelte ejendom må ikke overstige: -150 m² for ejendomme med grundstørrelse fra 200-299 m²." (§ 5.4.1). Dispensation kræves på grund af punkt 1, 2, 4, 6 og 7.

"Der må ikke etableres tagterrasser." (§ 5.4.9). Dispensation kræves på grund af punkt 5.

Forvaltningen har i forbindelse med sagsbehandlingen afholdt partshøring og naboorientering (bilag).

1. Der har været et par bemærkninger om indbliksgener. Kvistene og tagterrassen vurderer forvaltningen at passe med områdets karakter og områdets øvrige bebyggelse. Dermed vurderer forvaltningen ikke at ændringerne medfører indbliksforskel uvant for området. I forhold til partshøringen for nabo i nr. 6, har bemærkningerne været forholdt ansøger, der oplyser at eksisterende havemur beholder sin nuværende højde og såfremt den nedrives i byggeprocessen, genopføres den til sin oprindelige form (bilag).
2. I forbindelse med naboorientering har en del beboere og Taarbæk Borgerforening udtrykt bekymring om byggeriets omfang har indvirkning på deres vej og huse.

Forvaltningen vurderer at dette er omfattet af byggeloven: "Ved fundering, udgravning, ændring af terrænhøjde eller anden terræændring på en grund skal, uanset om arbejdet i øvrigt er omfattet af loven, træffes enhver foranstaltning, der er nødvendig for at sikre omliggende grunde, bygninger og ledningsanlæg af enhver art." (§ 12). Dette vil ligeledes være et vilkår i en byggetilladelse.

I øvrigt etableres en kælder inden for bygningens aftryk. Der er en nuværende kælder på 7 m² under sidebygningen.

Forvaltningens vurdering

Forvaltningen vurderer, at der bør meddeles tilladelse til de ansøgte, da der stort set bliver opført et hus, som ligner det eksisterende. Der vil i langt de fleste tilfælde ved genopførelse af byggeri, ske en tilpasning af byggeriet, således at nybebyggelse optimeres og tilpasses i forhold til det byggeri, der erstattes.

Lovgrundlag

Lokalplan 233, delområde 3.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

Beslutning

Byplanudvalget, den 13. marts 2019

Godkendt.





Bilag

- Oversigtskort
- Ansøgning og opmåling
- Tegninger
- Indsigelser
- Indsendelse: 5, Ansøgning om byggetilladelse - Svar på indsigelser



Punkt 14**Om- og tilbygning i to etager til enfamiliehus på Chr. Winters Vej 20A (Beslutning)****Resumé**

PRO arkitekter har, på vegne af ejendommens ejere, ansøgt om byggetilladelse til en om- og tilbygning i to etager til eksisterende enfamiliehus på Chr. Winthers Vej 20A. Byplanudvalget skal beslutte, om der skal meddeles tilladelse til det ansøgte.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. ansøgningen vedr. om- og tilbygningen af enfamiliehuset til to etager godkendes, og at forvaltningen bemyndiges til at gå videre med behandling af byggetilladelsen, eller
2. forvaltningen bemyndiges til at nedlægge et forbud mod om- og tilbygningen efter planlovens § 14.

Sagsfremstilling

Lyngby-Taarbæk Kommune har modtaget en ansøgning om om- og tilbygning i to etager til et enfamiliehus.

Lidt over halvdelen af det eksisterende saddeltagshus ombygges til to etager med fladt tag. Herudover tilbygges der i to etager mod nordlige hjørne - mod vest er en del af tilbygningen i én etage med tagterrasse på 18 m². Mod øst forøges etagearealet ved, at huset her ombygges til to etager i stedet for at have saddeltag. Tagterrassen betragtes som byggeri i to etager. Ligeså medfører omfanget af kviste på tagfladen mod syd af det eksisterende hus, at huset her fremstår i to etager. Ansøger oplyser, at der tilbygges med 61 m² etageareal. Ejendommen vil med den ansøgte om- og tilbygning få en fremtidig bebyggelsesprocent på 22,7.

Om- og tilbygningen udføres med tagpap på taget og vægge som henholdsvis murede vægge og vægge i sort pladebeklædning.

Den ansøgte om- og tilbygning har en højde på ca. 5,8 m og tætteste afstand fra naboskel er ca. 4,10 m, fra naboskel mod nord. Om- og tilbygningen overholder byggeretten i Bygningsreglementet.

Ejendommen ligger i Kommuneplanens rammeområde 2.2.62. Området er udlagt til boligområde, åben-lav med en maksimal bebyggelsesprocent på 30 og maksimalt 1½ etage. Ejendommen er ligeledes omfattet af Partiel Byplan Nr. 9, der blandt andet fastsætter, at området, hvor ejendommen er beliggende, anvendes til åben og lav boligbebyggelse i maksimalt to etager, og at bygninger skal opføres i en afstand af 3 m fra naboskel, dog kan udhuse herunder garager placeres i naboskel eller nærmere naboskel end 3 m.

En mindre del af ejendommen er omfattet af søbeskyttelseslinje fra Lyngby Sø, Naturbeskyttelseslovens § 16, og skovbyggelinje, Naturbeskyttelseslovens § 17. Det ansøgte er placeret udenfor beskyttelseslinjerne.

Ejendommen Chr. Winthers Vej 20A er en koteletgrund, se luftfoto (bilag). Ejendommen har et matrikulært areal på 1044 m² og er i dag i følge BBR bebygget med et enfamiliehus på 176 m² og en carport med indbygget udhus på i alt 47 m² - tegninger af eksisterende enfamiliehus er lagt på sagen (bilag). Den eksisterende bebyggelsesprocent er i følge BBR på 16 procent. Det eksisterende enfamiliehus er opført i 1996.

Det ansøgte er sendt i høring til de nærmeste ejendomme og grundejerforeningen. Der er ikke indkommet indsigelser ved høringen af de nærmeste ejendomme og grundejerforeningen.

Forvaltningens vurdering

Forvaltningen vurderer, at om- og tilbygningen i to etager ikke vil være fremmed for området. Rammeområde 2.2.62, som huset er beliggende i, er karakteriseret ved ganske store villaer, hvor en del er i to etager, og hvor tagterrasser ikke er et ukendt fænomen. Der henvises tillige til, at der i 2010 og 2014 er givet tilladelse til opførsel af huse i to etager på naboejendommene Chr. Winthers Vej 20B og Chr. Winthers Vej 22B og i 2017 Chr. Winthers Vej 14A. Alle nævnte huse har tagterrasser, Chr. Winthers Vej 20B har en tagterrasse på 18 m², Chr. Winthers Vej 22B har 2 tagterrasser på henholdsvis 10 m² og 15 m² og Chr. Winthers Vej 14A har en tagterrasse på 14 m². Endvidere er der i 2014 givet tilladelse til to tagterrasser på V. Stuckenberg's Vej 21A på henholdsvis 10 m² og 15 m².

Forvaltningen vurderer, at det skitserede hus ikke medfører ændringer i forholdene for naboerne og området, der er udover, hvad der må forventes i et villaområde.

Forvaltningen finder, at den ansøgte om- og tilbygning bør godkendes, idet byggeri i to etager ikke er fremmed for området. Det lægges op til udvalget at diskutere det konkrete projekt og samtidig drøfte om udvalget vil nedlægge forbud mod det ansøgte i henhold til Planlovens § 14. I følge Planlovens § 14 kan Kommunalbestyrelsen nedlægge forbud mod, at der retligt eller faktisk etableres forhold, som kan hindres ved en lokalplan. Forbuddet kan højst nedlægges for et år.

Lovgrundlag

Kommuneplanens rammer - delområde 2.2.62, Partiel Byplan Nr. 9.
Planlovens § 14.

Økonomi

Forslaget finansieres inden for aktivitetsområdet administration.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

Beslutning

Byplanudvalget, den 13. marts 2019

Ad 1) Godkendt.

Ad 2) Afvist.

Bilag

- Ansøgning
- Tegninger - fremtidige forhold
- Tegninger - eksisterende forhold
- Luftfoto



Punkt 15**Isætning af nye vinduer i bevaringsværdigt hus Ved Smedebakken 4 (Beslutning)****Resumé**

Ved henvendelse fra Bondebylauget er forvaltningen blevet bekendt med, at der er isat nye vinduer i det bevaringsværdige hus "Albertinelyst" på Ved Smedebakken 4. Efterfølgende har forvaltningen modtaget en ansøgning fra ejeren, om udskiftning af vinduerne. Byplanudvalget skal beslutte, om der kan gives tilladelse til det ansøgte.

Indstilling

Forvaltningen foreslår at, de nye isatte vinduer og dør, samt udskiftning af øvrige vinduer til samme vinduestype, godkendes.

Sagsfremstilling

Bondebylauget og Bygningskultur Foreningen har i mails (bilag) gjort forvaltningen opmærksom på isætningen af nye vinduer i det bevaringsværdige hus.

Bondebylauget finder ikke, at de isatte vinduer er i overensstemmelse med lokalplan 258 for Bondebyen, som ejendommen er omfattet af.

Bondebylauget finder, at vinduerne skulle have været udført med kitkant og finder samtidigt, at de originale vinduer skal bevares og ikke uden videre kan udskiftes med nye typer af vinduer. Bondebylauget mener, at de nye vinduer er udført med enten indfarvede aluminiums lister eller plastlister, både forneden på rammerne og som dækliste over sprosserne.

Ejer af ejendommen har indsendt en redegørelse (bilag) om de nye vinduer. Herefter har Werkt ApS på vegne af ejer indsendt en ansøgning, hvori der ansøges om en planmæssig tilladelse til lovliggørelse af de isatte vinduer og tilladelse til isætning af de øvrige vinduer i ejendommen, billeder af de isatte vinduer og de tidligere vinduer er lagt på sagen (bilag).

Ejendommen er omfattet af lokalplan 258 for Bondebyen og er beliggende indenfor delområde A i lokalplanen. Ejendommen er udpeget som bevaringsværdig i Lokalplanen, jf. lokalplanens kortbilag 3 og § 8.1 i lokalplanen, og er registreret med bevaringsværdi 3 (høj bevaringsværdi) i FBB (Slots- og Kulturstyrelsens database over fredede og bevaringsværdige bygninger). FBB-registreringen er lagt på sagen (bilag).

Lokalplanens § 7.1.1 fastsætter, at ombygning og ydre ændringer af alle bygninger indenfor delområde A skal godkendes af Kommunalbestyrelsen. Jf. note.

Note til § 7.1.1: Lokalplanen indeholder en vedligeholdelsesvejledning, som beskriver Bondebyens bebyggelse samt, hvilke materialer, der bør benyttes.

Lokalplanens § 8.1 fastsætter bl.a., at ændringer på den ydre fremtræden på de bevaringsværdige bygninger kun må ske med Kommunalbestyrelsens tilladelse. Eventuelle ændringer af den ydre fremtræden, herunder også tilbygninger, skal ske med respekt for bygningens oprindelige byggeskik.

Forvaltningen har besigtiget huset. Der er stadig godt halvdelen af de eksisterende vinduer tilbage i huset, som vurderes ikke at være de oprindelige, men nyere termovinduer, hvilket også er anført i den indsendte redegørelse (bilag) fra ejer og i redegørelsen (bilag) i ansøgningen. De nye isatte vinduer er med samme opdeling og en enkelt vandret sprosse i de nederste vinduesfelter som de eksisterende vinduer og med udvendige dimensioner på karm og ramme svarende til de eksisterende, dog er sprossen mere spinkel på de nye. De nye vinduer vurderes at være udført i træ, herunder også vindueslisterne, dog er bundlisten udført i aluminium ligesom den vandrette sprosse umiddelbart vurderes udført i aluminium. De nye vinduer fremstår hvidmalede mens de eksisterende er mørkeblå.

Ved Smedebakken 4 er et fint klassicistisk hus, som var hovedhus til lyststedet "Albertinelyst". Huset er tilbagetrukket fra vej, og med gavlen vendt mod denne. Huset er enkelt med en knap og veldimensioneret bygningskrop og med velproportionerede facader med gesims og søjleportal over dør på haveside – formentlig den tidligere hoveddør. Huset opleves fra vej, Ved Smedebakken, som et hus med en vis tyngde i sit udtryk.

Forvaltningens vurdering

Forvaltningen vurderer, at de isatte vinduer ikke ændrer på husets hovedtræk og de væsentligste bevaringsmæssige værdier i huset. Vinduerne er ikke ændret væsentligt i forhold til de eksisterende og på grund af husets placering, et godt stykke fra vej, opleves vinduerne ikke tæt på. Der er desuden ikke bestemmelser i lokalplanen om, at nye vinduer skal være med kitfals, som de oprindelige formentlig var, men der er en vedligeholdelsesvejledning i lokalplanen, der anviser, hvordan husene i Bondebyen bedst bevares, herunder udførelsesmåde og materialer. Der er derimod bestemmelser om, at Kommunalbestyrelsen skal godkende ændringer på den ydre fremtræden af bygninger indenfor delområde A og på bevaringsværdige bygninger.

Forvaltningen finder med baggrund i ovenstående, at der kan meddeles tilladelse til de nye isatte vinduer og dør og til udskiftning af øvrige nye vinduer til samme type vindue, som de nye isatte vinduer.

Lovgrundlag

Lokalplan 258 for Bondebyen - § 7.1.1 og § 8.1

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

Beslutning

Byplanudvalget, den 13. marts 2019

Godkendt.

Bilag

- Mails fra Bondebylauget og Bygningskultur Foreningen
- Redegørelser fra ejer og ansøger
- Fotos før isætning af nye vinduer
- Fotos efter isætning af nye vinduer
- Detaljer af nye vinduer
- FBB-registrering
- Luftfoto



Punkt 16**Ændring af facader på Strandvejen 660A (Beslutning)****Resumé**

Der ansøges om tilladelse i henhold til lokalplan 233 til ændring af facade mod øst på et bevaringsværdigt hus ved udførelse af balkon.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at forvaltningen bemyndiges til at meddele dispensation fra lokalplanen til udførelse af balkon, såfremt der ved parts- og naboorientering ikke kommer væsentlige indsigelser og på betingelse af, at det sikres ved tinglysning, at arealet under balkonen ikke må lukkes.

Sagsfremstilling

Der søges om tilladelse til at ændre facaden mod øst ved udførelse af en balkon på 21,6 m² (bilag/bilag/bilag). Ændringen er en forøgelse af etagearealet. Balkonen, som er rektangulær og understøttet af søjler, er placeret symmetrisk i forhold til det oprindelige hus før tilbygning i 1955. Der sker ikke andre ændringer af facaden. De indsendte facadetegninger viser - udover den ansøgte ændring - en ikke godkendt indretning af tagetagen. Udvalget har tidligere den 10. oktober 2018 behandlet denne sag, og der er meddelt afslag til indretningen. Sagen er påklaget. Derudover har udvalget den 7. november 2018 behandlet en sag vedr. swimmingpool (tilladelse).

Ansøger oplyser, at ændringen ønskes for at forbedre udeopholdet og finder, at facaden ved ændringen vil fremstå mere homogen og i tråd med den nyklassicistiske stil. Endvidere henvises til, at naboejendommen mod nord har en tilsvarende konstruktion. Ansøger finder ikke, at der sker ændringer vedr. indblik mod naboejendomme. Forvaltningen kan oplyse, at balkon på naboejendommen fremgår af tegninger fra 1925.

Lokalplan 233 gælder for området. Heraf fremgår, at der ikke må ske ændringer, der alene må udføres sekundær bebyggelse § 10.5.1 "Alle beboelsesbygninger er udpeget som bevaringsværdige, jf. kortbilag 3 og 4. Bygningerne må ikke nedrives, ombygges eller på anden måde ændres på den ydre fremtræden uden kommunalbestyrelsens tilladelse". Derudover fremgår det af § 10.4.2, at der ikke må etableres tagterrasser.

Ved udførelse af ny balkon fjernes eksisterende altan (bilag) i samme niveau på ca. 3 m². Idet balkonen udgør tag for arealet under balkonen, kan balkonen anses som tagterrasse.

Ændring af altan til balkon vil forøge opholdsarealet med 18,6 m². Ændringen vil ikke ændre på husets harmoni, er ikke fremmed for bygningens arkitektur, vil ikke have væsentlig indflydelse på husets bevaringsværdier og sker med respekt for den oprindelige arkitektur. Der lægges vægt på, at terrassen ikke er placeret i bygningens tag.

Forvaltningen foreslår, at der meddeles dispensation fra lokalplanens § 10.5.1 og § 10.4.2, da ændringen er tilpasset huset og ikke sker i husets tag. Inden der kan træffes endelig beslutning i sagen, skal der foretages parts- og naboorientering. Forvaltningen foreslår derudover, at det sikres ved tinglysning, at arealet under balkonen ikke må lukkes.

Lovgrundlag

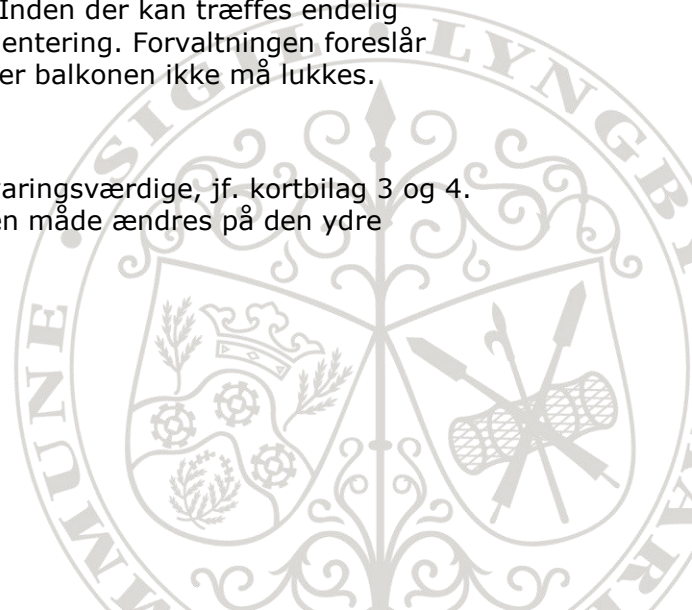
Lokalplan 233

§ 10.5.1 - Alle beboelsesbygninger er udpeget som bevaringsværdige, jf. kortbilag 3 og 4. Bygningerne må ikke nedrives, ombygges eller på anden måde ændres på den ydre fremtræden uden kommunalbestyrelsens tilladelse".

§ 10.4.2 - Der ikke må etableres tagterrasser.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.



Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

Beslutning**Byplanudvalget, den 13. marts 2019**

Godkendt efter afstemning.

For stemte: 6 (3 (C), 1 (A), 1 (F), 1 (B)).

Imod stemte: 1 (V).

Bilag

- Indsendelse: 1, 20181025 - Strandvejen 660_A_Ansøgning_Balkon.pdf
- Indsendelse: 2, 20181126_Svarbrev _LTK _MF.pdf
- Indsendelse: 1, 20181025 - BILAG 7B - CC Opstalt - Facade Øst.pdf
- Indsendelse: 1, 20181025 - BILAG 5B - AA Opstalt - Facade Nord.pdf
- Indsendelse: 1, 20181025 - BILAG 2B - Situationsplan, Nye forhold.pdf
- Indsendelse: 1, 20181025 - BILAG 9B - Opstalt Øst, Eksisterende.pdf

Punkt 17**Nedlæggelse af bolig på Rustenborgvej 15 (Beslutning)****Resumé**

Ejendomskontoret har ansøgt om indretning af administration på Rustenborgvej 15 st. I den forbindelse skal der nedlægges en bolig. Byplanudvalget skal beslutte, om der skal meddeles tilladelse til det ansøgte.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at forvaltningen bemyndiges til at meddele tilladelse til det ansøgte.

Sagsfremstilling

Ejendomskontoret ønsker at indrette deres administration i stueetagen på Rustenborgvej 15. Ejendommen er i dag én bolig, men to lejemål. Boligen på første sal bibeholdes.

Ejendommen er beliggende indenfor Kommuneplanramme 1.1.80, som udlægger området til åben-lav boligbebyggelse. Kommunen har mulighed for at tilsidesætte kommuneplanens rammer, hvis der er tale om mindre afvigelser.

Ifølge ansøgningen vil den kommende erhvervsdel kun blive benyttet af ejendomskontorets faste medarbejdere. Der vil ikke ske borgerbetjening fra ejendommen. Det vil være muligt for de ansatte at parkere på den offentlige parkeringsplads på naboejendommen.

Forvaltningens vurdering

Det er forvaltningens vurdering, at der kan meddeles tilladelse til det ansøgte, da det kun i mindre grad vil have indflydelse på områdets karakter. Området vil som helhed fortsat fremstå som et åben-lav boligområde.

Lovgrundlag

Boligreguleringsloven.

Planloven.

Kommuneplanramme 1.1.80

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

Beslutning

Byplanudvalget, den 13. marts 2019

Godkendt.

Bilag

- Ansøgning



Punkt 18**Anvendelsesændring til fitnesscenter på Virumvej 96 (Beslutning)****Resumé**

Forvaltningen har modtaget en ansøgning om at anvende de eksisterende bygninger på Virumvej 96 til fitnesscenter. Fitnesscentret skal være for lokalsamfundets borgere. Anvendelsesændringen vil være i strid med anvendelsesbestemmelserne i lokalplan 165 for et område omkring Virumgade i Virum bydel. Byplanudvalget skal beslutte, om der kan gives tilladelse til det ansøgte.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at forvaltningen bemyndiges til at meddele tilladelse til det ansøgte.

Sagsfremstilling

Forvaltningen har modtaget en ansøgning om at anvende de eksisterende bygninger på Virumvej 96 til fitnesscenter (bilag). Ansøger ønsker, at fitnesscentret skal have fokus på aktiviteter, som tiltaler lokalsamfundets borgere og mener, at det kan underbygge Lyngby-Taarbæk Kommunes sundhedsstrategi ved at skabe sunde rammer og fremme det sunde valg for borgerne i Virum (bilag).

Fitnesscentret vil være placeret i stue- og kælderplan. Boligen på 1. sal er ikke en del af ansøgningen. I dag er der på ejendommen en autoforhandler (udover boligen på 1. sal).

I forbindelse med anvendelsesændringen vil de væsentlige ombygninger ske indendørs. Langs vejskel mod Virumvej plantes ét nyt træ og eksisterende træer og plantebede bevares. Langs vejskel til Kongestien plantes ny ligusterhæk foran træhegn. I naboskel bevares eksisterende plankeværk (bilag).

Ansøger forventer, at der ved spidsbelastning er maksimalt 90-95 personer på samme tid. Åbningstiden vil være kl. 06-22, og der vil være personale i hele åbningstiden.

Støj

Der installeres et nyt ventilationsanlæg med lyddæmpende afkast, som muliggør, at vinduer vil være lukkede i hele dets åbningstid. De "larmende" aktiviteter vil foregå i holdsalene i kælderen, som er placeret under terræn. Herudover vil loftet mod boligen på 1. sal blive lydisoleret.

Parkeringspladser

Der er i ansøgningen angivet 24 parkeringspladser. Ansøger beskriver, at der kun er behov for 21 p-pladser i spidsbelastning.

Kommuneplanen eller lokalplanen fastsætter ikke et bestemt krav til parkeringspladser ved fitnesscentre.

Forvaltningen vurderer, at 24 parkeringspladser er meget tæt på det krav andre kommuner stiller til antal af p-pladser ved fitnesscentre. Kravet er her 1 parkeringsplads per 50 m² eller 1 parkeringsplads per 5 personer. Arealet af kælder og stueplan er 1277 m², hvilket svarer til 26 parkeringspladser (25,5) ved 1 pr. 50 m² og 20 parkeringspladser ved maksimalt 100 personer.

Forvaltningen har tidligere stillet krav om 1 parkeringsplads pr. 3 personer ved mindre træningscentre til maksimalt 20 personer.

Forvaltningen vurderer, at anvendelsesændringen vil kræve dispensation fra lokalplan 165 § 3.3: "Område C1 må kun anvendes til erhvervsformål, håndværk samt anden publikumsorienteret service og boliger. Inden for området må der kun opføres eller indrettes bebyggelse til mindre produktionsvirksomheder, værksteder, håndværkspræget detailhandel

(selvbetjeningsvaskeri, frisør etc.), anden detailhandelslignende funktion (detailhandel med biler trævarer, etc.), liberale erhverv (klinik, kontor, tegnestue, etc.), restauranter og lignende formål, der efter Kommunalbestyrelsens skøn falder naturligt ind i området. Inden for området må der indrettes beboelse på 1. sal.”

Forvaltningen har i forbindelse med sagsbehandlingen foretaget naboorientering. Høringsfrist var den 18. februar 2018. Der har været flere indsigelser vedrørende:

1. Antallet af parkeringspladser. Borgere har udtrykt bekymring om, hvorvidt parkeringsantallet er tilstrækkeligt og i så fald, om biler vil holde parkeret på de nærliggende sideveje til Virumvej.
2. Støj. Borgere har udtrykt bekymring om, hvorvidt fitnesscentret vil medføre støj fra brugere, biler, musik og ventilationsanlæg.
3. Åbningstider. Borgere har udtrykt bekymring om åbningstiderne, da de er udenfor almindelig arbejdstid.
4. Formålet i lokalplan 165. Flere borgere har nævnt, at det ansøgte er i strid med lokalplanens formål.

Den nævnte formålsparagraf vurderer forvaltningen ikke at være gældende for den pågældende ejendom.

Enkelte har herudover udtalt sig om, at adgangen til ejendommen er placeret tæt på flere sideveje til Virumvej, boliger er placeret i naboskel til ejendommen, fitnesscentret vil øge trafikmængden på Virumvej og indblik.

Alle indsigelser (bilag). Forvaltningen har forelagt ansøger indsigelserne. Ansøgers svar (bilag).

Forvaltningens vurdering

Forvaltningen vurderer, at der kan meddeles tilladelse til det ansøgte, da placeringen af fitnesscenteret falde naturligt ind i området.

Lovgrundlag

Lokalplan 165 for et område omkring Virumgade i Virum bydel.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

Beslutning

Byplanudvalget, den 13. marts 2019

Tommy Wedel (V) deltog ikke under punktet.

Godkendt.

Bilag

- Tegninger
- Ansøgning
- Oversigtskort
- Indsigelser
- Indsendelse: 3, 190221 Bemærkninger til naboorientering.pdf



Punkt 19

Kommende sager

Resumé

Udvalget orienteres om kommende sager, der er planlagt til behandling.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Listen over sager på vej er et planlægningsredskab for kommende møder.

Forvaltningen bemærker, at de nævnte sager kan flytte datoer, nye sager kan komme til og varslede sager kan blive uaktuelle og udgå.

Følgende sager er planlagt til det kommende møde:

- Forslag til Skilteguide for Kongens Lyngby Bymidte
- Orientering om sagsbehandlingstider
- Ridecenter Frederiksdal - Hummeltoftevej 187
- Ny antennemast samt midlertidige panelantenner

Lovgrundlag

Det er valgfrit for kommunerne, om udvalget skal orienteres om kommende sager.

Økonomi

Ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Byplanudvalget.

Beslutning

Byplanudvalget, den 13. marts 2019

Taget til efterretning.



Punkt 20

Meddelelser

Sagsfremstilling

1. Årsrapport 2018 fra Bygningskultur Foreningen

Bygningskultur Foreningen takker for samarbejdet i 2018 og har i den forbindelse fremsendt årsrapport 2018 med beskrivelse af foreningens fokuspunkter i 2018 (bilag). Herunder foreningens høringssvar til en række lokalplaner samt udtalelser til dispensationssager mv. Årsrapporten beskriver derudover det årlige møde med borgmesteren og efterfølgende Byplanudvalget.

2. Landsplanredegørelse 2019

Erhvervsministeren har den 23. januar 2019 udstedt Landsplanredegørelse 2019: "Vækst og udvikling gennem fysisk planlægning - Bedre rammer for virksomheder, borgere og kommuner i hele landet", jf. link.

<https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/landsplanredegørelse-2019>

Landsplanredegørelsen redegør for de væsentligste elementer i den nye planlov, der trådte i kraft i juni 2017, og skaber afsættet for, at kommunerne kan følge op på regeringens visioner på planområdet. Redegørelsen var i offentlig høring i 3. kvartal 2018. Lyngby-Taarbæk Kommune havde ingen bemærkninger til høringsforslaget.

Beslutning

Byplanudvalget, den 13. marts 2019

Taget til efterretning.

Bilag

- Årsrapport 2018



HØRINGSUDKAST

AKTIVITETER FOR ALLE – ALLE I AKTIVITET

Idræts- og Bevægelsesstrategi

VORES AMBITION FOR IDRÆT OG BEVÆGELSE – FORORD

Idræt og bevægelse har stor betydning for vores sundhed, trivsel og identitet. Motion giver os fysisk velvære, holder sygdomme fra døren og giver gode oplevelser og mulighed for leg. Vigtigst af alt giver det mulighed for at indgå i værdifulde fællesskaber. I Lyngby-Taarbæk vil vi arbejde for, at flest mulige er fysisk aktive hele livet.

I Lyngby-Taarbæk dyrker vi allerede i dag idræt og motion i stor stil. Når vi formulerer en fælles retning for udvikling af idræt og bevægelse, er det ikke mindst for at anerkende de mange aktører, der allerede i dag gør en unik indsats for idrætten og bevægelsen.

Der er således masser at bygge videre på – men også nye potentialer, vi skal stræbe efter og ambitioner, vi skal skærpe.

Vi skal blive skarpere på at udvikle vores idrætsanlæg, så der bliver plads til flere. Vi skal fokusere meget mere på de attraktive uderum og de mange grønne områder, der er i vores kommune. Vi skal arbejde på,

at flere af de inaktive børn og voksne får lyst til bevæge sig. Og vi skal blive endnu bedre til at inddrage og understøtte samarbejde med alle de aktører, der er på idræts- og bevægelsesområdet.

Det kræver vilje og prioritering at indfri ambitionerne inden for både de fysiske og økonomiske rammer.

Idræts- og Bevægelsesstrategien er formuleret i tæt dialog med kommunens borgere og foreninger, som på workshops og events har bidraget med input og ideer.

Idræts- og Bevægelsesstrategien fastlægger en vision for vores idræts- og bevægelsesliv. Derudover indeholder strategien konkrete målsætninger, der primært skal fungere som prioriterings- og styringsredskab for kommunens arbejde med at understøtte gode rammer for borgernes aktive udfoldelse. Sammen med Kulturstrategien sætter Idræts- og Bevægelsesstrategien en retning for et samlet kultur-, fritids- og idrætsliv i Lyngby-Taarbæk.

Vi er helt afhængige af borgernes engagement for at få flere aktive. Vi skal derfor række ud, turde stille krav til os selv og hinanden og bringe alle kræfter i spil.

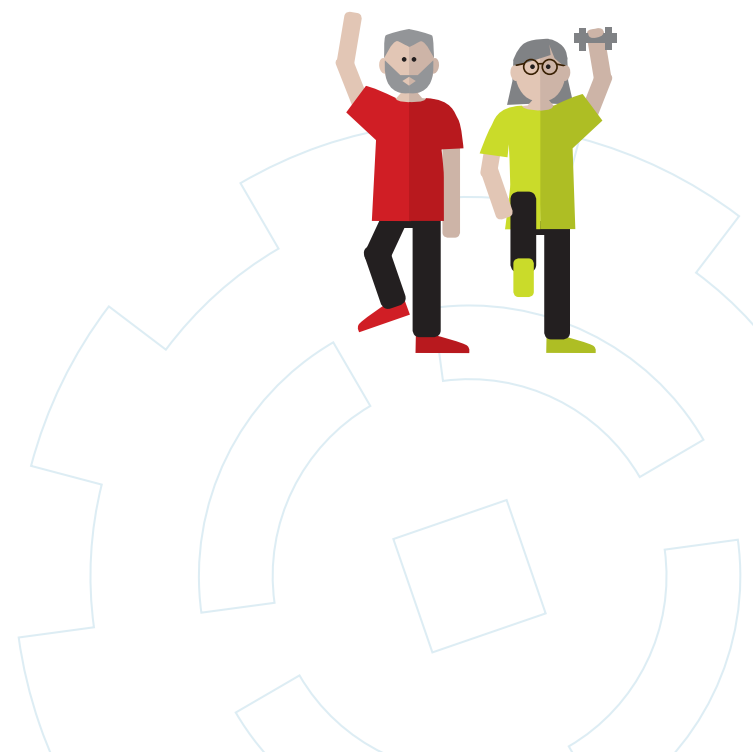
Februar 2019

Sofia Osmani,

Borgmester

Mette Schmidt Olsen,

Formand for Idræts- og bevægelsesudvalget



VORES KENDETEGN OG POTENTIALER

Lokale karakteristika, nationale tendenser samt en analyse af borgernes motions- og sportsvaner fra 2018 peger på en række potentialer, som giver afsæt for at udvikle idræts- og bevægelseslivet i de kommende år.

AKTIVE BORGERE

Borgerne i Lyngby-Taarbæk er generelt set meget aktive. 72 % af de voksne og 81 % af børnene dyrker motion eller idræt hver uge. Dermed er borgerne i Lyngby-Taarbæk tæt på Kulturministeriets nationale målsætning om, at 75 % skal være fysisk aktive i 2025.

Knap 60 % af kommunens aktive børn og unge er aktive mere end tre gange i løbet af en uge og oftest i en forening. Fodbold er mest populært blandt drenge, mens dans og gymnastik er det blandt pigerne. I teenageårene skifter interessen til styrketræning eller andre former for individuel træning. Mange falder også fra, fordi tiden prioriteres til venner, lektier og fritidsarbejde.

De voksne er generelt aktive hele livet, men aktiviteten falder, når der kommer småbørn i familien. Til gengæld bliver de voksne igen mere aktive, når børnene flytter hjemmefra, og de allermest aktive er over 70 år med hele 77 % aktive.

Trods de mange aktive borgere er der stadig plads til forbedring. Skal vi have flere aktive, skal vi sætte fokus

på de inaktive børn, unge og forældre, samt de motionsvante, som skal støttes i at komme i gang.

GODE MULIGHEDER FOR IDRÆT OG BEVÆGELSE

Idræt og bevægelse er for de fleste borgere en naturlig del af hverdagslivet. Knap 44 % af kommunens borgere er aktive i en forening. Samtidig er der i dag mange andre arenaer og fællesskaber, man kan udfolde sit idrætsliv i, fx ældre- og patientforeninger, aftenskoler og motionsklubber på arbejdspladsen. Mange vælger også at motionere på egen hånd i naturen og byens rum eller i private fitnesscentre, hvor fleksibiliteten i forhold til træningstidspunkter er høj.

GODE FACILITETER

Med udbygningen og renoveringen af Lyngby Idrætsby har Lyngby-Taarbæk fået et flot nyt anlæg stort set midt i kommunen med nyt stadion, ny multihal, nyt atletikstadion, nye omklædningslokaler og en række andre nye idræts- og fælleslokaler. Også i lokalområderne er der i de senere år kommet nye baner mv. Hertil kommer, at foreningerne benytter skolernes haller og baner i stor stil.

Selvom der i Lyngby-Taarbæk er mange idrætshaller, -baner og -anlæg spredt ud over hele kommunen og tæt på boligområderne, efterspørges endnu flere både traditionelle og specialdesignede anlæg. Da der ikke er mange ubebyggede kvadratmeter i kommunen, udfordrer det både vores prioriteringer og måden, vi er vant til at bygge og drive anlæg på.

EN RIG NATUR MED GODE UDFOLDELSESMULIGHEDER

Kommunen rummer mange unikke naturområder fra området omkring Furesøen, gennem Mølleådalen til Dyrehaven og Øresund. Særligt voksne foretrækker byens rum og de nærliggende naturområder til at dyrke motion i, fordi det er fleksibelt og let tilgængeligt. Nye former for åbne motions- og legerum som fx shelter- og naturlegepladser, udendørs fitnessområder, ridentier, klatrevægge, skaterbaner, multibaner, kanopladser, hav- eller søbade mv. kan både supplere og aflaste de traditionelle anlæg – og inspirere flere borgere til at være aktive.

EN KOMMUNE I STÆRK UDVIKLING

Lyngby-Taarbæk er i rivende udvikling. Nye virksomheder og boligområder kommer til, og der bliver stadig flere uddannelsesinstitutioner. Samtidig ændres store dele af kommunens infrastruktur med ny letbane og trafikomlægning i de kommende år.

Vi har i disse år derfor en unik mulighed for at tænke bevægelse ind i byudviklingen. Det kan være med nye streetfaciliteter, nye motionsstier eller ved at understøtte aktive transportformer som cykling, gang og løb.

DIGITAL MOTIVATION OG PLATFORME

Pulsuret er for længst erstattet af apps, som gør det muligt at følge egen fremgang i konkurrence med os selv eller andre. De digitale platforme og sociale medier udfordrer den traditionelle foreningskultur, fordi vi nu kan mødes i digitale træningsfællesskaber på tværs af landet uden at mødes fysisk. Omvendt giver det nye muligheder for at få kontakt til helt nye borgere, som ikke ellers er tiltrukket af foreningslivets faste tilbud. Samtidig er flere og flere unge begyndt at dyrke e-sport, hvilket udfordrer den gængse forståelse af sport og giver mulighed for at udnytte de mange digitale muligheder til at gøre endnu flere aktive.

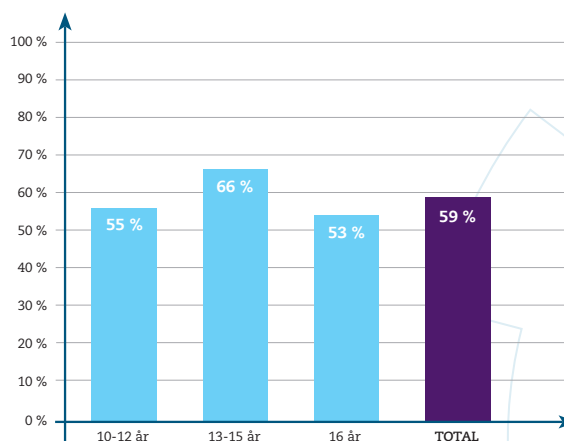
FÆLLESSKAB OG TRIVSEL I CENTRUM

Forskning har for længst dokumenteret, hvordan fællesskaber omkring idræt, leg og bevægelse kan

fremme sociale relationer, tolerance og forståelse mellem mennesker.

Med folkeskolereformen er der kommet større fokus på bevægelse i skolen i erkendelse af, at mere bevægelse i løbet af skoledagen fremmer børns læring, trivsel og sundhed. Stigningen i antallet af ældre, der lever længere, har vist vigtigheden af at holde sig rask og rørig hele livet, og mange ældre mødes i ældreforeninger eller patientforeninger for at dyrke motion og holde de sociale relationer ved lige.

Endelig bidrager idræt til sammenhængskraften og et fælles engagement i lokalsamfundet, når borgere fin-

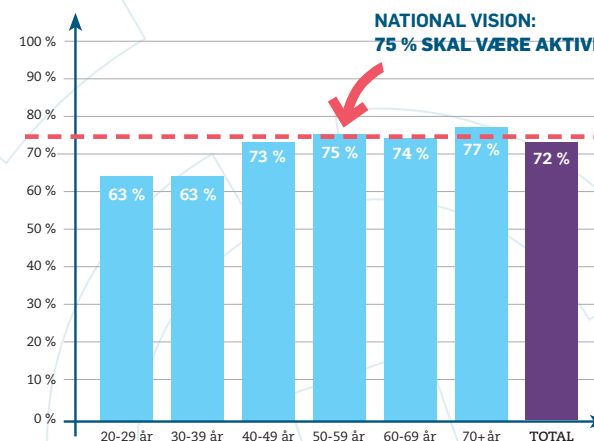


Figur 1: Andelen af børn og unge der er idrætsaktive 3-4 gange om ugen eller mere (n= 2.671). Kilde: Idrættens Analyseinstitut. Rapporten "Motions- og Sportsvaner i Lyngby-Taarbæk Kommune" 2018.

der sammen i nye fællesskaber, eller når man sammen deltager i en større lokal idrætseven.

SAMMEN OM BEVÆGELSE

Flere af Lyngby-Taarbæk Kommunes politikker og strategier sigter mod at give borgerne de bedste muligheder for at leve et godt, sundt og aktivt liv. Det gælder fx Sundhedsstrategien, Ældrestrategien, Skoleudviklingsstrategien, Kommuneplanstrategien og Handleplan for Frivillighed og Medborgerskab og Folkeoplysningspolitikken. Det tydeliggør, at det er en fælles opgave at fremme og understøtte mere fysisk aktivitet.



Figur 2: Andelen af voksne der dyrker idræt, sport eller motion (n=1.022). Kilde: Idrættens Analyseinstitut. Rapporten "Motions- og Sportsvaner i Lyngby-Taarbæk Kommune" 2018.

EN AMBITIØS VISION, DER UDVIKLER LYNGBY-TAARBÆKS IDRÆTSLIV, OG RUMMER ALLE IDRÆTTENS AKTØRER

Lyngby-Taarbæks Idræts- og Bevægelsesstrategi skaber en fælles retning for udvikling af området på tværs af kommunen og i samarbejde med foreningslivet, erhvervslivet, uddannelsessteder og kommunens mange andre aktører.

Det er hensigten at favne flest mulige borgere i alle aldre og understøtte udviklingen af et inspirerende idræts- og bevægelsesliv med fokus på fleksibilitet, tilgængelighed, inspiration og engagement.

Visionen er ambitiøs.

” Allerede i 2024 sigter vi efter, at 80% af vores borgere er fysisk aktive.

Visionen tager afsæt i input fra kommunens borgere såvel som foreningsliv, og er bygget op om tre fokusområder:

1. Attraktive idrætsanlæg og uderum
2. Varierede idræts- og bevægelsestilbud
3. Stærke foreninger og samarbejde

Under hvert fokusområde er beskrevet dels den forandring for borgerne, som indfrielse af strategien skal føre til, dels mål for kommunens handlinger for at indfri strategien.



1 ATTRAKTIVE IDRÆTSANLÆG OG UDERUM

Det skal være nemt for borgerne i Lyngby-Taarbæk at dyrke idræt og bevæge sig i hverdagen.

NYTÆNKNING AF IDRÆTSANLÆG

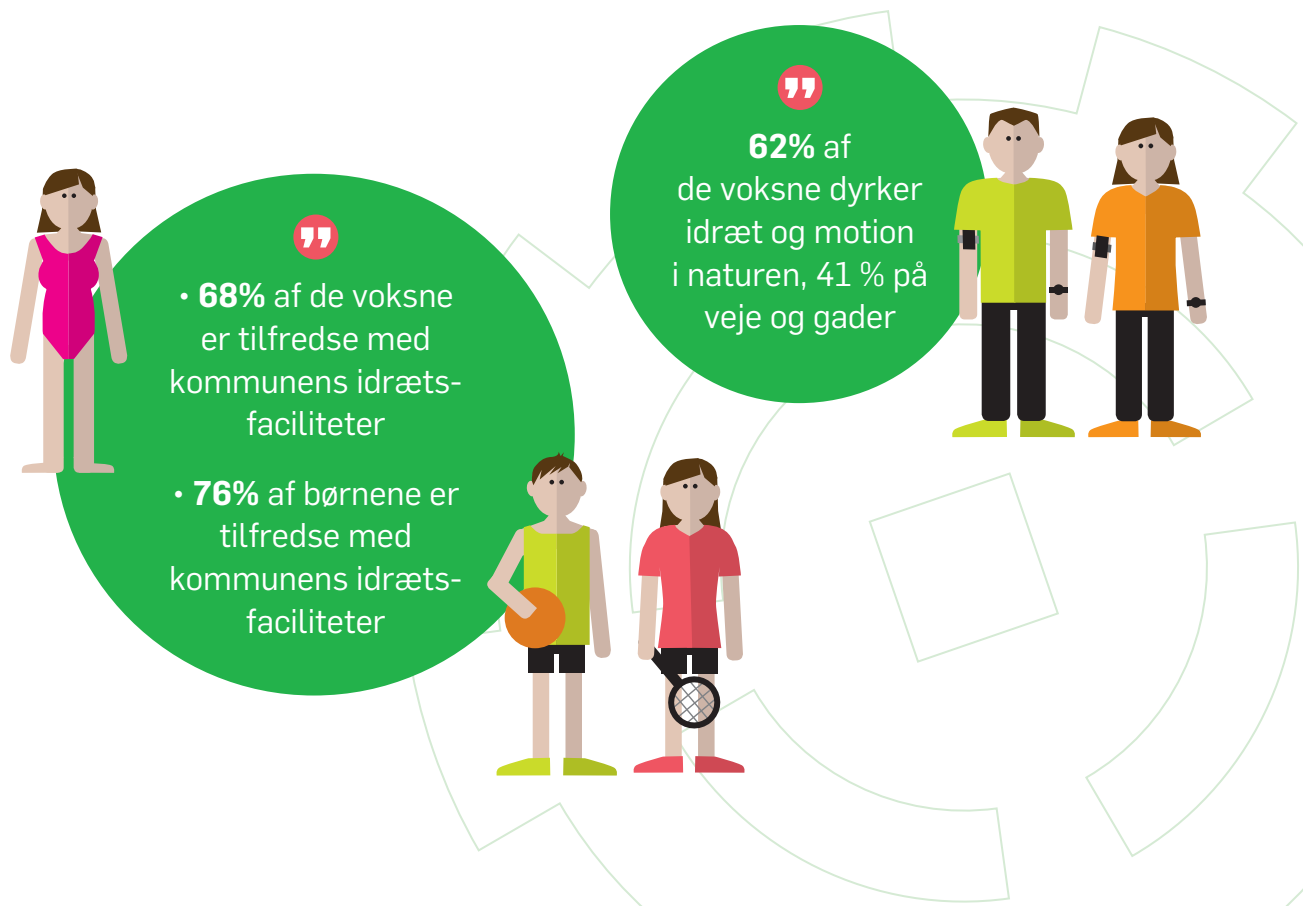
Idrætsanlæg, haller og anlæg skal inspirere og give borgerne lyst til at bevæge sig. Der er ikke mange ledige kvadratmeter i Lyngby-Taarbæk, så vi skal tænke innovativt, når vi udvikler og udbygger vores idrætsanlæg. Fleksible haller og anlæg skal give plads til flere sportsgrene, fx ved at anvende digitalt lys til optegning af baner. Anlæggene skal summe af liv med motions- og legerum, der aflaster og supplerer haller og baner, når foreningerne varmer op, eller når familien vil bevæge sig. Det er ofte borgerne og foreningerne, der ved hvor "skoen trykker". Derfor vil vi lytte til foreningernes ønsker og inddrage dem i udviklingen af anlæg. Visionen om flere aktive betyder, at vi først og fremmest prioriterer børn og bredden, når vi udvikler vores fælles anlæg.

Lyngby-Taarbæk er geografisk en lille kommune, og selvom der er idrætsanlæg tæt på alle boligområder, kan alt ikke være overalt. Der er derfor et basistilbud til de populære sportsgrene med haller og fodboldbaner i alle lokalområder, mens de der dyrker en smallere sportsgren, som forudsætter et special-designet anlæg, må køre lidt længere.

ØGET TILGÆNGELIGHED

Trods de mange idrætsanlæg efterspørger borgere og foreninger flere idrætsanlæg. Derfor skal borgerne kende idrætsanlæggene og bruge dem hele dagen.

Bedre udnyttelse af anlæg og større synlighed giver plads til flere foreninger og flere brugere. Kommunens anlæg tilhører os alle, og vi skal derfor dele vores haller, klubhuse og anlæg.



UDERUM SKAL INSPIRERE TIL BEVÆGELSE

Vi ser dem overalt: Cyklister i skoven eller på landeveje. Løbere, der overhaler os på fortovet. Unge skater op og ned ad stationens trapper og bænke. Ældre motionerer sammen i parken. Idrætsanlæg er ikke længere en forudsætning for bevægelse. Derfor skal uderum, stier, motionspladser og løbe- og vandruter få os ud i naturen.

EFFEKT

VI ØNSKER, AT BORGEREN SKAL OPLEVE

- Inspirerende idrætshaller, baner og anlæg med plads til flere.
- Let tilgængelige idrætshaller, baner og anlæg i nærmiljøet.
- Natur, stier, boligområder og bymiljøer, der inspirerer til bevægelse.

MÅL

HVAD GØR VI?

- Vi nytænker, udvikler og udbygger vores idræts- og bevægelsesfaciliteter med plads til flere.
- Vi skaber flere kendte, tilgængelige og fleksible idræts- og bevægelsesfaciliteter.
- Vi bruger flere digitale løsninger i vores idræts- og bevægelsesfaciliteter.
- Vi fremmer bevægelse, når kommunale, statslige og private byrum og grønne områder indrettes.
- Vi udvikler uderum til motion, cykling, streetaktiviteter, leg, udefitness mv.



2 VARIEREDE IDRÆTS- OG BEVÆGELSESTILBUD

Alle skal have mulighed for at være fysisk aktive og indgå i et træningsfællesskab.

FLERE BØRN OG UNGE SKAL BEVÆGE SIG

Rigtig mange børn og voksne i Lyngby-Taarbæk er fysisk aktive i deres fritid. Men en mindre gruppe af både børn og voksne kommer aldrig i gang eller stopper igen. Knap hvert femte barn er ikke aktuelt aktiv – det er flere end landsgennemsnittet og vidner om behov for en særlig indsats. Vi ved nemlig, at gode vaner fra barndommen har nemmere ved at holde ved. Særligt teenagerne falder fra, når de på ungdomsuddannelserne møder en hverdag med lektier og fritidsarbejde, som er uforenelig med de stadig mere tidskrævende sportsaktiviteter. Også foreningernes stigende fokus på talenter og hyppig træning gør det svært for de unge at finde attraktive, men mindre ambitiøse tilbud. Især mange unge piger holder op i foreningslivet. Stort set alle børn og unge fremhæver sjov og kammeratskab som hovedårsag til, at de er aktive – ikke konkurrencen.

IDRÆT OG MOTION SKAL INDPASSES I EN TRAVL HVERDAG

Også yngre voksne har svært ved at finde plads til idræt og motion i en hverdag fyldt med uddannelse, karrierestart og familieliv. Her er let tilgængelige og fleksible idræts- og motionstilbud ofte løsningen. Derfor dyrker mange motion på egen hånd i fitnesscentret

eller i naturen. Over halvdelen af borgerne efterspørger mere åbne haller og anlæg. Derfor har borgere i dag mulighed for at anvende kommunens idræts-

faciliteter via en app, der giver let adgang til at se og booke ledige faciliteter. I fremtiden skal vi blive bedre til at indtænke digitale muligheder i vores tilbud.



For nogle er fællesskabet afgørende for at komme i gang og holde ved. Og det er ikke nemt at være nybegynder i en forening, hvis man ikke har dyrket idrætsgrenen før. Derfor kommer mange borgere ikke ind i træningsfællesskaberne.

PLADS TIL ALLE

Mange med fysiske eller psykiske handicaps eller sygdomme finder fællesskaber med andre i samme situation gennem idræt og motion. Her er både be-

vægelsen og fællesskabet afgørende for den enkeltes livskvalitet. Det er dog ikke alle borgere med særlige behov, der har brug for særlige tilbud. Mange foreninger har erfaret, at med åbenhed og velvilje kan udsatte borgere være en del af de ordinære foreningstilbud. For nogle motionsuvante kan det være uoverskueligt selv at komme i gang med at dyrke idræt eller motion. Her er der brug for støtte og et ekstra skub for at komme ud ad døren og væk fra sofaen, TV'et eller computeren og blive aktiv.

EFFEKT

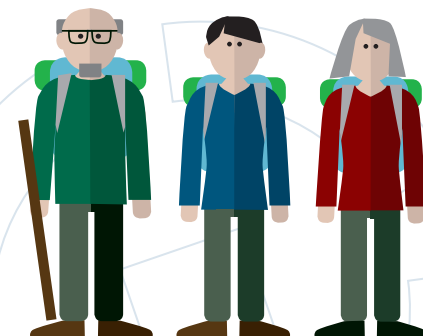
VI ØNSKER, AT BORGEREN SKAL OPLEVE

- Det er nemt at blive en del af et aktivt fællesskab.
- Adgang til fleksible idræts- og bevægelsestilbud tilpasset en travl hverdag.
- Personlige eller fysiske udfordringer er ikke en hindring for at være fysisk aktiv.

MÅL

HVAD GØR VI?

- Vi fastholder unge og yngre voksne i idrætsfællesskaberne med et særligt fokus på piger og kvinder.
- Vi understøtter flere idræts- og bevægelsestilbud for senstartere og nybegyndere.
- Vi gør det nemmere at dyrke motion både på egen hånd og i træningsfællesskaber.
- Vi skaber flere idræts- og bevægelsestilbud med plads til motionsuvante og udsatte borgere.



3 STÆRKE FORENINGER OG SAMARBEJDE

Stærke fællesskaber og partnerskaber på tværs af idrætsaktører åbner for nye perspektiver og potentialer for idræt og bevægelse.

VELFUNDERENDE FORENINGER SKABER FÆLLESSKABER

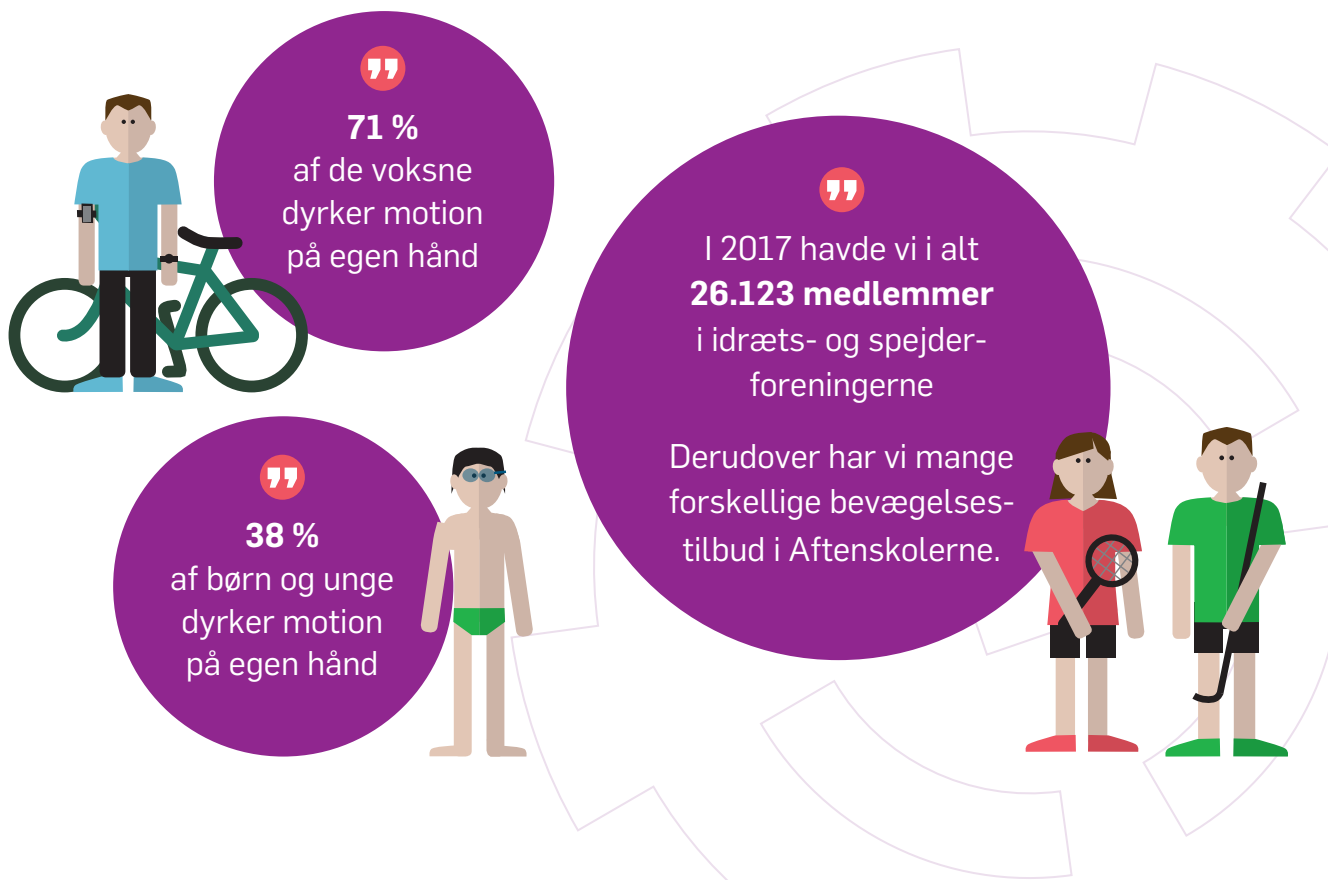
Lyngby-Taarbæk huser mere end 100 idrætsforeninger, der gennem borgernes store og frivillige indsats skaber et flot samlet idræts- og bevægelsestilbud. Et velfungerende samarbejde med foreningerne er en forudsætning for at skabe aktivitet for alle. Kommunen skal vedblive med at anerkende og understøtte foreningernes udvikling og udfoldelse af idræts- og motionstilbud til børn og voksne. Det skal både ske i det direkte samarbejde med foreningerne og gennem samarbejdet med Fællesrepræsentationen for Idrætsforeninger (FIL), som tæller 70 idrætsforeninger.

Også andre foreninger bidrager værdifuldt med idræts- og bevægelsestilbud og rækker ofte ud mod andre borgergrupper. Det gælder fx spejderne, aftenskolerne og ældre- og patientforeninger. Tilsammen bidrager foreningslivet med et bredt og mangfoldigt idræts- og bevægelsestilbud. Kommunen vil i fremtiden understøtte endnu flere varierede bevægelsesmuligheder.

FÆLLES INDSATS SKAL STYRKE BORGERNES MOTIONSVANER

Idræt og bevægelse er ikke kun forbeholdt forenings- og fritidsområdet. Allerede i vuggestuen og børnehaven understøtter vi børns motoriske bevægelses-

udvikling og vaner – ligesom bevægelse efter folkeskolereformen i langt højere grad er en integreret del af børns skoledag. Også på aktivitetscentrene på ældreområdet dyrkes i dag motion.



Mange borgere dyrker motion i fitness- og træningscentre, som med deres individuelle tilbud og lange åbningstider, ofte er nemmere at passe ind i en travl hverdag. Også Lyngby-Taarbæks mange virksomheder og uddannelsessteder tilbyder idræts- og motionsmuligheder til ansatte og studerende. Samarbejde mellem kommunens sektorer, foreningsliv, virksomheder og private idrætsaktører skal i fremtiden skabe større grundlag for at udvikle nye og anderledes bevægelsestilbud.

IDRÆTSBEGIVENHEDER OG TALENTARBEJDE SKAL MOTIVERE OG ENGAGERE

Større idræts- og motionsbegivenheder sætter fokus på bevægelse. Lyngby-Taarbæk har en lang tradition for at huse store idrætsbegivenheder – både når motionisterne deltager i fx Eremitageløbet og Den Grønne Mil, og når de bedste udfolder sig til fodboldkampe i idrætsbyen eller kapsejlads på Rostadion ved Bagsværd Sø. Sådanne begivenheder og events samler mange mennesker og danner fællesskaber på

tværs. Dysten er en vigtig del af foreningernes hverdag, når idrætsudøvere i alle aldre og på alle niveauer mødes til kampe, stævner og opvisninger. Her knyttes venskaber og fællesskaber, som skaber grundlag for foreningernes videre engagement og motivation. Derfor vil kommunen fremover understøtte partnerskaber om idrætsevents.

Talentudvikling er en naturlig del af mange klubbers hverdag – og gennem Team Elite vil kommunen fortsat støtte og anerkende lokale talenter udvikling.

EFFEKT

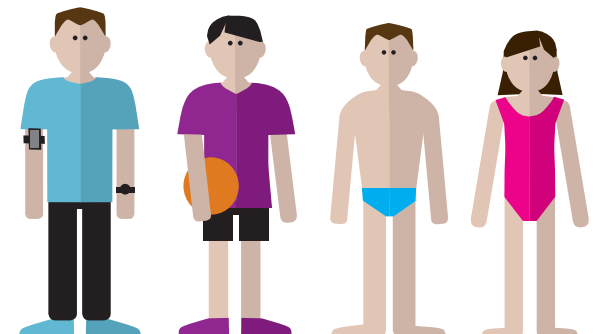
VI ØNSKER, AT BORGEREN SKAL OPLEVE

- Velfungerende idrætsforeninger og andre foreninger, der tilbyder et bredt og varieret idræts- og bevægelsesudbud.
- Mulighed for at dyrke idræt og motion i og på mange arenaer.
- Inspirerende og interessante idrætsbegivenheder og events.

MÅL

HVAD GØR VI?

- Vi understøtter idrætsforeninger og andre foreninger i at skabe attraktive tilbud.
- Vi prioriterer samarbejde om børn, unge og seniorers idræts- og bevægelsesvaner.
- Vi skaber gode rammer for større idrætsarrangementer og events.
- Vi støtter foreningers arbejde med særlige talenter.



FRA ORD TIL HANDLING

Ildræts- og Bevægelsesstrategien træder i kraft i 2019 og følges løbende frem til 2024 med henblik på fortsat vurdering af relevans og mål.

Strategien er tværgående og skal derfor løftes på tværs af kommunens centre og i et vist omfang af eksterne samarbejdspartnere. Center for Kultur, IT, Politik og Organisation har en koordinerende rolle i forhold til at sikre fremdrift i arbejdet.

Derudover forudsætter store dele af strategien et samarbejde med kommunens mange idrætsaktører. Det gælder selvfølgelig særligt foreningslivet.

Også eksterne samarbejdspartnere kan bidrage til at gennemføre strategien, fx i partnerskab mellem kommunen og (private) idrætsaktører omkring events eller

samarbejde med idrættens organisationer og nabo-kommunerne om udviklingsprojekter, der fremmer strategiens mål.

For at sikre at strategiens ord bliver omsat til handling udarbejdes en handleplan med konkrete indsatser i 2019, som opdateres hvert andet år. Samtidig giver Motions- og Sportsvaneundersøgelsen fra 2018 en god mulighed for at følge udviklingen i de opstillede mål.

Kultur- og Fritidsudvalget vil årligt følge udviklingen og sammen med forvaltningen skabe et stadigt fokus på idræts- og bevægelseslivet i dialog med idrættens aktører. Strategien er ikke statisk, men skal hele tiden fornyes, følges op og justeres, så visionen kan nås.

SPØRGSMÅL OG KONTAKT

Har du spørgsmål til Ildræts- og Bevægelsesstrategiens proces eller indhold kan du kontakte Center for Kultur, IT, Politik og Organisation på fritid@ltk.dk.

Kilder: *Motions- og Sportsvaner i Lyngby-Taarbæk Kommune 2018* - Idrættens Analyseinstitut, kum.dk,





REGERINGEN

Danmarks hovedstad

Initiativer til styrkelse af hovedstadsområdet

JANUAR 2019

Indhold

Danmarks hovedstad frem mod 2030	5
Visioner for hovedstadsområdet	8
Initiativer til styrkelse af hovedstadsområdet	10
Plads til alle	12
Flere boliger i den centrale del af hovedstaden	12
Byudvikling i hele hovedstadsområdet	14
Gode rammer for vækst, viden og virksomheder	16
Konkurrencedygtige vilkår for vækst og viden	16
Bedre erhvervsklima	18
Smart og effektiv mobilitet	20
Mere plads på vejene	20
Øget kapacitet i den kollektive trafik	22
Ny organisering af den offentlige transport i hovedstaden	24
Udvikling af Københavns Lufthavn	26
Aktiv, levende og grøn hovedstad	28
Mindre støj- og luftforurening	28
Klimasikring	30
Natur og grønne områder	32
Byliv, kultur og turisme	34
Fingerplan 2019 – nye udviklingsmuligheder i hele hovedstadsområdet	37



Danmarks hovedstad frem mod 2030

Regeringen ønsker, at det skal være godt og attraktivt at bo, leve og arbejde i hele landet, og at erhvervslivet alle steder skal have gode rammer for at skabe vækst og udvikling til gavn for Danmark.

Regeringen har iværksat en lang række initiativer for at understøtte vækst og udvikling i hele Danmark og skabe et Danmark i bedre balance. Som led heri igangsatte regeringen i 2016 en revision af Fingerplanen, der sætter særlige planlægningsmæssige rammer for udvikling af hovedstadsområdet, som ikke gælder i resten af landet, og nedsatte i maj 2018 et ministerudvalg, der skulle kigge på udviklingen af hovedstadsområdet, som er i konkurrence med andre nordeuropæiske storbyer.

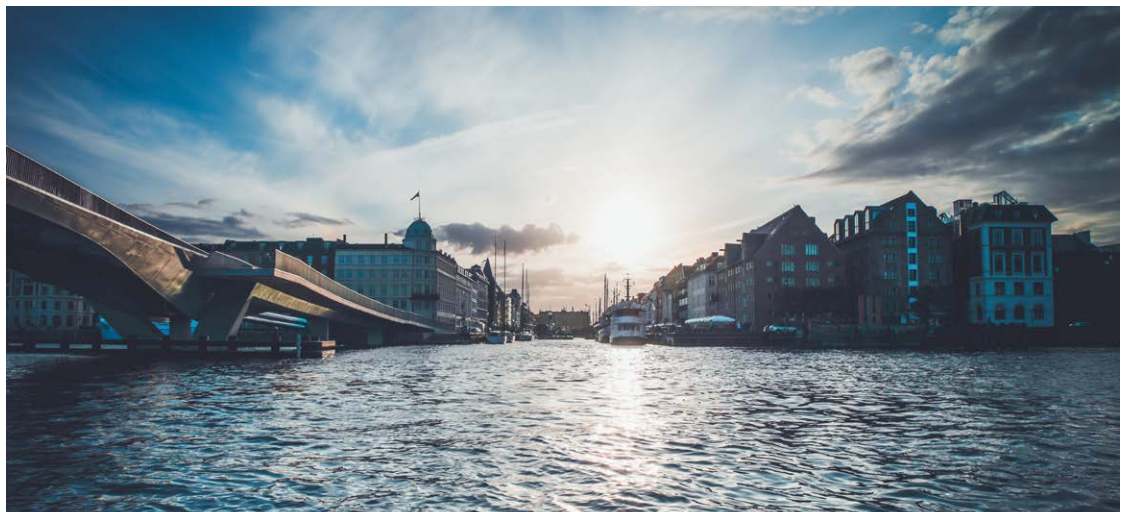
I internationale målinger står hovedstaden stærkt, både når der måles på livskvalitet og på vækstvilkår, og hovedstadsområdet har stor betydning for Danmarks økonomi.

Det er dog ingen naturlov. Vi skal ikke mange årtier tilbage, før billedet var et helt andet – hvor udviklingen stort set var gået i stå med tilbagegang i indbyggertallet, nedslidt infrastruktur, og hvor virksomheder og investeringer flyttede ud. Hvis det også fremover skal være attraktivt at bo og drive virksomhed i hovedstaden, er der behov for, at en række større udfordringer adresseres tidligt.

Med Danmarks hovedstad lanceres nu en række initiativer til styrkelse af hovedstadsområdet, herunder en revision af Fingerplanen. Arbejdet med at adressere de udfordringer, hovedstaden står overfor frem mod 2030, er dog et løbende arbejde, som kræver aktive, politiske beslutninger også i årene fremover, både på nationalt og lokalt niveau. Det er derfor væsentligt, at vi fortsat adresserer de udfordringer, hovedstaden står over for de kommende år, så vi også fremover har en velfungerende og konkurrencedygtig hovedstad, hvor der er plads til flere, et godt miljø, gode arbejdspladser og et stærkt erhvervsliv, der kan være en vækstmotor for dansk økonomi.

34

Så mange kommuner består hovedstaden af.



Regeringens hovedstadsudspil har fokus på fire centrale udfordringer:

- Hvordan skaber vi plads til 200.000 flere borgere i hovedstadsområdet i 2030, og hvordan sikrer vi balance mellem udbud og efterspørgsel af boliger?
- Hvordan håndterer vi, at flere borgere og større erhvervsaktivitet fører til øget trængsel i hovedstadsområdet?
- Hvordan skaber vi internationalt konkurrencedygtige rammer for virksomheder og videninstitutioner, så hovedstaden fortsat kan være en af de mest attraktive storbyer i Nordeuropa at investere og drive virksomhed i?
- Hvordan fastholder vi hovedstaden som en af de mest aktive, attraktive og grønne hovedstæder i Nordeuropa, der giver høj livskvalitet til borgerne og begejstrer de mange besøgende?

Det er regeringens vision, at hovedstaden også fremover skal være en af de bedste storbyer i Nord-europa at bo, leve, arbejde og drive virksomhed i.

Med Danmarks hovedstad adresserer regeringen en lang række væsentlige udfordringer i hovedstadsområdet frem mod 2030 til gavn for både nuværende og kommende borgere og virksomheder. Regeringen fremlægger således 49 konkrete initiativer, der skal gennemføres i et tæt samarbejde med hovedstadens kommuner, virksomheder, organisationer, videninstitutioner m.v.

Initiativerne bidrager samtidig til indfrielse af FN's verdensmål, herunder verdensmål nr. 11 om bæredygtige byer og lokalsamfund.



Det er regeringens vision, at hovedstaden også fremover skal være en af de bedste storbyer i Nordeuropa at bo, leve, arbejde og drive virksomhed i.

→ Fingerplanen

Hovedstaden er ét stort sammenhængende erhvervs-, arbejds- og uddannelsesområde med en langt større udstrækning end København. Derfor har hovedstaden været underlagt særlige rammer udover planloven siden 1947, nemlig Fingerplanen. Den giver de 34 kommuner i hovedstaden mulighed for at vokse på en måde, hvor grønne og miljømæssige hensyn går hånd i hånd med udvikling af erhverv, bolig og transport – koncentreret inden for "håndfladen" (den centrale del) og "byfingrene" (mod Helsingør, Hillerød, Frederikssund, Roskilde og Køge). Fingerplanen har gennemgået tilpasninger løbende, men har bevaret hovedprincipperne for lokalisering af byudvikling.

Det indre storbyområde

- Håndfladen

Det ydre storbyområde

- Byfingrene
- Landområde

De grønne kiler

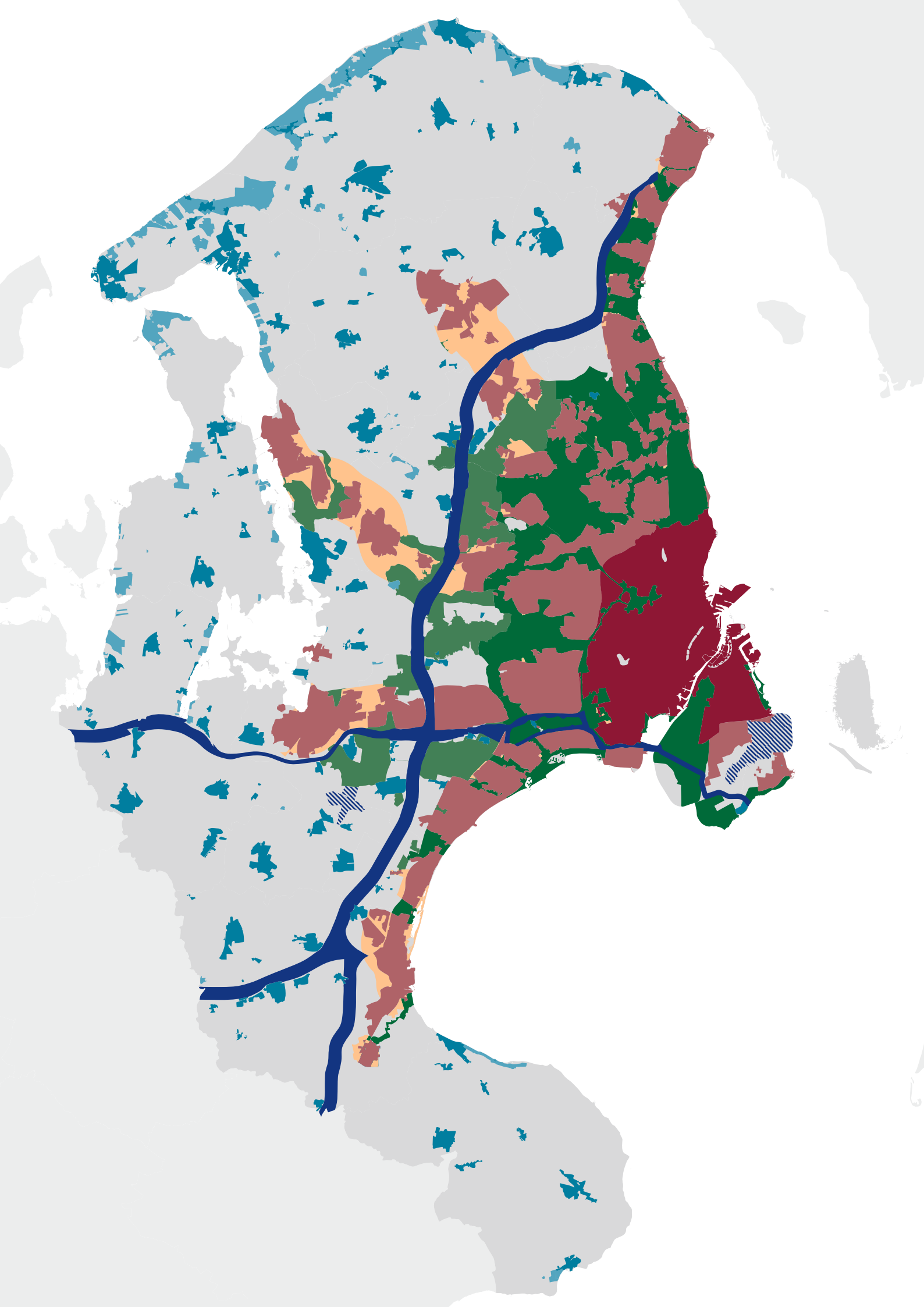
- Indre kiler og kystkiler
- Ydre kiler

Andet

- Transportkorridor
- Lufthavne

Det øvrige hovedstadsområde

- Byområde
- Sommerhusområde



Visioner for hovedstadsområdet



Plads til alle



**40
pct.**

af Danmarks BNP står
hovedstaden for.

Frem mod 2030 forventes der 200.000 nye borgere i hovedstadsområdet.

Det stiller krav om flere boliger, hvis udviklingen i boligpriserne skal holdes på niveau med resten af landet, og hvis alle befolkningsgrupper skal have mulighed for at bosætte sig i hovedstaden.

Frem mod 2030 er der behov for at øge boligudbuddet med ca. 67.000 boliger i Københavns og Frederiksberg kommune og ca. 31.000 boliger i de øvrige kommuner. Det svarer til, at der skal opføres op til 7.500 flere boliger om året i hovedstaden.

Det kræver en stor indsats af mange parter at muliggøre opførelsen af så mange boliger frem mod 2030 og at sørge for, at hovedstaden har boligtilbud til alle befolkningsgrupper.

Der er bl.a. behov for at tilvejebringe rammerne for, at kommunerne kan skabe nye frie arealer til byudvikling i den centrale del af hovedstaden, uden at det går ud over hovedstadens grønne områder, og understøtte at der kan udvikles flere stærke og attraktive bycentre i Københavns omegn og i hovedstadsområdets købstæder.

Regeringens vision er, at hovedstadsområdet kan imødekomme den stigende efterspørgsel efter attraktive boliger fra alle befolkningsgrupper.



Vækst, viden og virksomheder

Danmark har et særdeles godt erhvervsklima og ligger i seneste måling i Verdensbankens Ease of Doing Business Index nr. 3 ud af 190 lande og nr. 10 ud af 140 lande i World Economic Forums Global Competitiveness Index.

I sammenligning med andre nordeuropæiske storbyer er hovedstaden blandt de bedste, når det handler om, hvor let det er at drive virksomhed, få adgang til kvalificeret arbejdskraft, flyforbindelser og livskvalitet, men ligger midt i feltet, når det bl.a. handler om innovation, ejendomsomkostninger og adgang til service.

Herudover er hovedstadsområdet hjemsted for en række højt kvalificerede forsknings- og videninstitutioner. Det gælder ikke mindst en række af landets universiteter og øvrige videregående uddannelsesinstitutioner, universitetshospitaler, GTS-institutter, innovationsnetværk mv.

Der er et godt udgangspunkt for at tiltrække investeringer og skabe konkurrencedygtige virksomheder og forskningsmiljøer. Men konkurrencen er intens, og det er vigtigt fortsat at gøre en indsats for at holde vilkårene for vækst og viden i topklasse.

Det er derfor en udfordring, at kommunerne i hovedstadsområdet generelt ligger lavere end resten af landet i DI's og Dansk Byggeris årlige målinger af erhvervsklimaet, der bl.a. ser på infrastruktur, arbejdskraft og kommunal erhvervsvenlighed. Det indikerer, at der er behov for at forbedre erhvervsklimaet for virksomhederne i hovedstadsområdet.

Regeringens vision er, at hovedstadsområdets vilkår for vækst, viden og virksomheder er blandt de bedste i Nordeuropa.



Smart og effektiv mobilitet

Udviklingen i befolkningstilvæksten, flere arbejdspladser, nye rejsemønstre og en bystruktur med flere centre skaber et voksende transportbehov – både for persontransporten og for erhvervstransporten.

Hovedstadens kollektive transport udbygges i disse år markant, bl.a. med den nye metro i Cityringen og den nye letbane. Det vil dog sætte infrastrukturen under pres, hvis kapaciteten på vejene i hovedstadsområdet ikke udvides, og hvis udvidelser af kapaciteten i den kollektive trafik og andre transportformer ikke kan dække det stigende transportbehov.

Trængslen er en udfordring på vejene mange steder i hovedstaden. Frem mod 2030 forventes trængslen for bilisterne i hovedstaden at stige yderligere fra ca. 74.000 timer til 127.000 timer på et hverdagsdøgn. Det svarer til en forøgelse på 72 pct. Der er derfor store samfundsøkonomiske fordele ved at reducere trængselsproblemerne og udbygge infrastrukturen, så den er smart og effektiv, og regeringen vil derfor frem mod 2030 fokusere på at optimere mobiliteten på vejene. Adgangen til nye teknologier samt ny organisering af den kollektive trafik giver ligeledes helt nye muligheder for at integrere både den offentlige og private transport.

Regeringen vil derfor se på yderligere forbedringer af kapaciteten på vejnettet samt optimering af den kollektive trafik for at imødekomme behovet for en effektiv infrastruktur. Desuden er det centralt at fastholde Københavns Lufthavn som en førende international lufthavn med let adgang til de internationale markeder.

Regeringens vision er, at hovedstaden har en smart og effektiv infrastruktur, der udbygges i takt med det stigende behov og baserer sig på moderne løsninger.



Aktiv, levende og grøn hovedstad

Bylivskvaliteter, kulturliv, bygningskultur, ren luft, begrænset trafikstøj og god tilgængelighed til grønne områder er både et aktiv for byens borgere og i stigende grad et parameter i storbyområdets indbyrdes konkurrence om at tiltrække og fastholde investeringer, virksomheder, forskning, talenter og turister.

Hovedstaden har i mange internationale sammenligninger en førende position, når det handler om liveability – herunder arkitektur, attraktive bylivskvaliteter, kultur, ren luft, adgang til natur, rent vand mv.

Liveability er således en afgørende styrkeposition for hovedstadsområdet. Det er væsentligt, at hovedstadens position som aktiv, attraktiv og grøn fastholdes frem mod 2030, også i en situation med øget pres på byen som følge af befolkningstilvækst.

Hvis hovedstadsområdets position skal fastholdes frem mod 2030, kræver det bl.a., at der findes løsninger på de støj- og luftforureningsudfordringer, der er et problem i alle verdens storbyer, samt nye udfordringer skabt af den globale klimaproblematik, herunder oversvømmelser.

Regeringens vision er, at hovedstadsområdet har en førende position i Nord-europa med hensyn til grønne områder, bylivskvaliteter og klimasikring.

Initiativer til styrkelse af hovedstadsområdet



Plads til alle

Flere boliger i den centrale del af hovedstaden

1. Etablering af en ny bydel, Lynetteholmen, mellem Nordhavn og Refshaleøen
2. Byudviklingsmuligheder på Nordøstamager gennem inddeling af erhvervsområdet Prøvestenen ift. miljømæssig påvirkning
3. Udvikling af Ørestad Fælled Kvarter
4. Udvikling af Nyholm
5. Arbejdsgruppe om flere studieboliger

Byudvikling i hele hovedstadsområdet

6. Nye byudviklingsmuligheder i hele hovedstadsområdet gennem en revision af Fingerplanen
7. Nye byudviklingsmuligheder omkring Roskilde Lufthavn
8. Servicetjek af anvendelsesbestemmelser for transportkorridorerne
9. Nye muligheder for at flytte kolonihaveområder



Vækst, viden og virksomheder

Konkurrencedygtige vilkår for vækst og viden

10. Opfølgning på forslag fra regeringens vækstteams
11. Nyt partnerskab om den fælleseuropæiske forskningsfacilitet European Spallation Source (ESS)
12. Etablering af et hovedstadsforum med fokus på smart city-løsninger og udvikling af nye forretningsmodeller
13. Styrkelse af forskningsmiljøerne ved ekstra bevillinger til IT-Universitetet og Copenhagen Business School
14. Tiltrækning af udenlandske forskere
15. God og hurtig mobil- og bredbåndsdækning i hovedstaden som fx 5G

Bedre erhvervsklima

16. Nye erhvervsområder i Køge, Roskilde, Frederikssund, Hillerød, Helsingør og Høje-Taastrup
17. Bedre mulighed for erhvervsudvikling i tre områder udenfor centrum
18. Nye arealer til transport- og logistikerhverv i Nivå, Vassingerød og Greve
19. Mere effektive busser som alternativ til bilen. Forsøg med nye erhvervsområder ved højklasset BRT
20. Strømlinet og effektiv modtagelse af udenlandsk arbejdskraft (ICS)
21. Samarbejde med kommunerne om bedre erhvervsklima i hovedstaden
22. Afskaffelse af lukkeloven
23. Udvidelse af Avedøre Holme



Smart og effektiv mobilitet

Mere plads på vejene

- 24. Østlig Ringvej (havnetunnel) mellem Nordhavn og Amager
- 25. Undersøgelser vedr. øget kapacitet på og imellem Motorring 3 og Ring 4
- 26. Igangsættelse af planlægningsundersøgelse af Ring 5-korridoren (anlæg af motorvej i syd og indskrænkning af korridor i nord)
- 27. Undersøgelse af udvidelse af Amager-motorvejen og Øresundsmotorvejen
- 28. Begrænsning af trængsel ved trafikstyring og samordning af trafiksignaler
- 29. Opdateret VVM-undersøgelse af Frederikssundsmotorvejen
- 30. Fremlæggelse af samlet infrastrukturplan

Øget kapacitet i den kollektive trafik

- 31. Udvidelse af metroen til Lynetteholmen
- 32. Automatisering af S-togsdriften
- 33. Hovedstaden som testområde for open data challenge for fremtidens mobilitetsløsninger

Ny organisering af den offentlige transport i hovedstaden

- 34. Styrket organisering af den offentlige transport i hovedstaden gennem etablering af en ny, fælles og stærk transportorganisation, Hovedstadens Offentlige Transport

Udvikling af Københavns Lufthavn

- 35. Udvidelse af Københavns Lufthavns Station
- 36. Bedre rammevilkår for udvikling af Københavns Lufthavn
- 37. Stærkere tilgængelighed med nye ruter fra Københavns Lufthavn



Aktiv, levende og grøn hovedstad

Mindre støj- og luftforurening

- 38. Mindre luftforurening, drivhusgasudledning og trafikstøj
- 39. Muliggørelse af etablering af støjvolde i grønne kiler langs motorvejene

Klimasikring

- 40. Stormflodssikring af København mod nord via etablering af Lynetteholmen
- 41. Etablering af dialogforum for stormflodssikring
- 42. Arbejdsgruppe om øget brug af grønne kiler ifm. klimasikring

Natur og grønne områder

- 43. Øget rekreativ værdi i grønne kiler
- 44. Udvikling af Køge Bugt Strandpark
- 45. Mere end 400 hektar nye grønne kiler

Byliv, kultur og turisme

- 46. Styrkelse af hovedstadsparkernes funktion som byens grønne åndehuller
- 47. Bedre planlægning af fremtidens idrætsfaciliteter
- 48. Styrkelse af samarbejde om by- og kulturmiljøer og arkitektonisk kvalitet
- 49. Helhedsplan for historiske bygninger på den nordlige del af Nyholm
- 50. Partnerskab om udvikling af et aktivt og levende byrum omkring kulturkvarteret på Slotsholmen ved Christiansborg, Thorvaldsens Museum, Det Kgl. Bibliotek mm.
- 51. Fortsat stærk turismeudvikling i hovedstaden
- 52. Tiltrækning af sportsbegivenheder til hovedstaden, herunder Tour de France



Fingerplan 2019

Fingerplan 2019 – nye udviklingsmuligheder i hele hovedstadsområdet. Udvalgte initiativer fra ovenstående liste udmøntes konkret i forbindelse med Fingerplanrevisionen.

Plads til alle

Flere boliger i den centrale del af hovedstaden

Befolkningen i hovedstaden forventes at stige med 200.000 indbyggere frem mod 2030. De nye borgere skaber et behov for at øge boligudbuddet med ca. 67.000 boliger i København og ca. 31.000 boliger i forstæderne. Hvis der ikke er balance mellem boligudbuddet og bolig efterspørgslen, er konsekvensen prisstigninger og et boligmarked, som ikke alle kan være med på.

I København har boligudbuddet i en årrække ikke fulgt med efterspørgslen, men de seneste 3 år har der dog været en solid vækst i nybyggerier. Hvis væksten i nybyggeri fortsætter på samme niveau, vil prisstigningerne i København og forstæderne kunne begrænses betydeligt og stort set være på samme niveau som i resten af Danmark.

Der er allerede gang i en massiv udbygning af boliger centralt i København, fx Indre Nordhavn, Enghave Brygge og Carlsbergbyen, men der skal findes nye, ledige arealer, hvis behovet for nye boliger skal imødekommes, og alle befolkningsgrupper skal kunne finde en bolig i den centrale del af hovedstaden.

Derfor har regeringen i oktober 2018 indgået en principaftale med Københavns Kommune om udviklingen af en helt ny ø, Lynetteholmen, der anlægges ved opfyld i Øresund mellem Nordhavn og Refshaleøen.

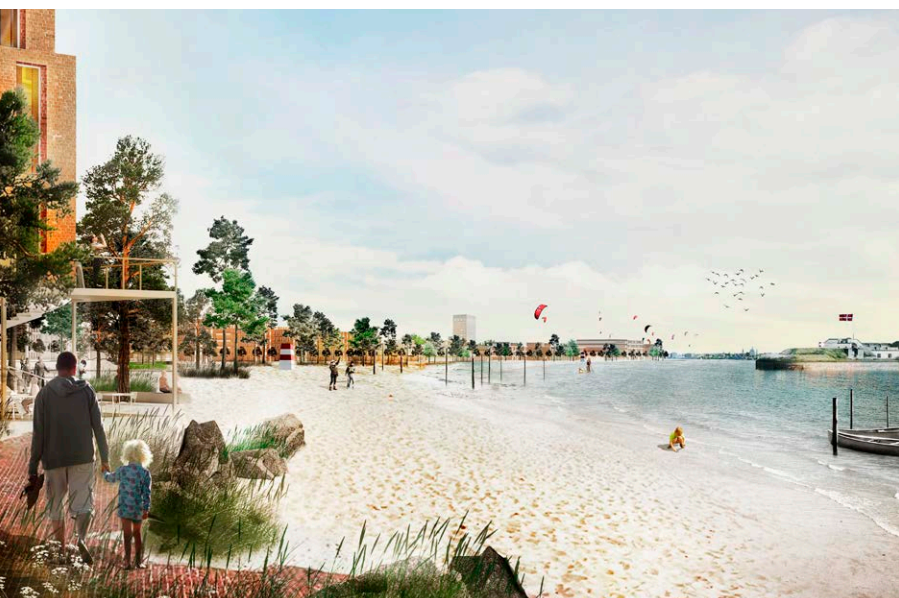
På sigt bliver der tale om en ny bydel, som løser en række udfordringer i hovedstadsområdet ved at:

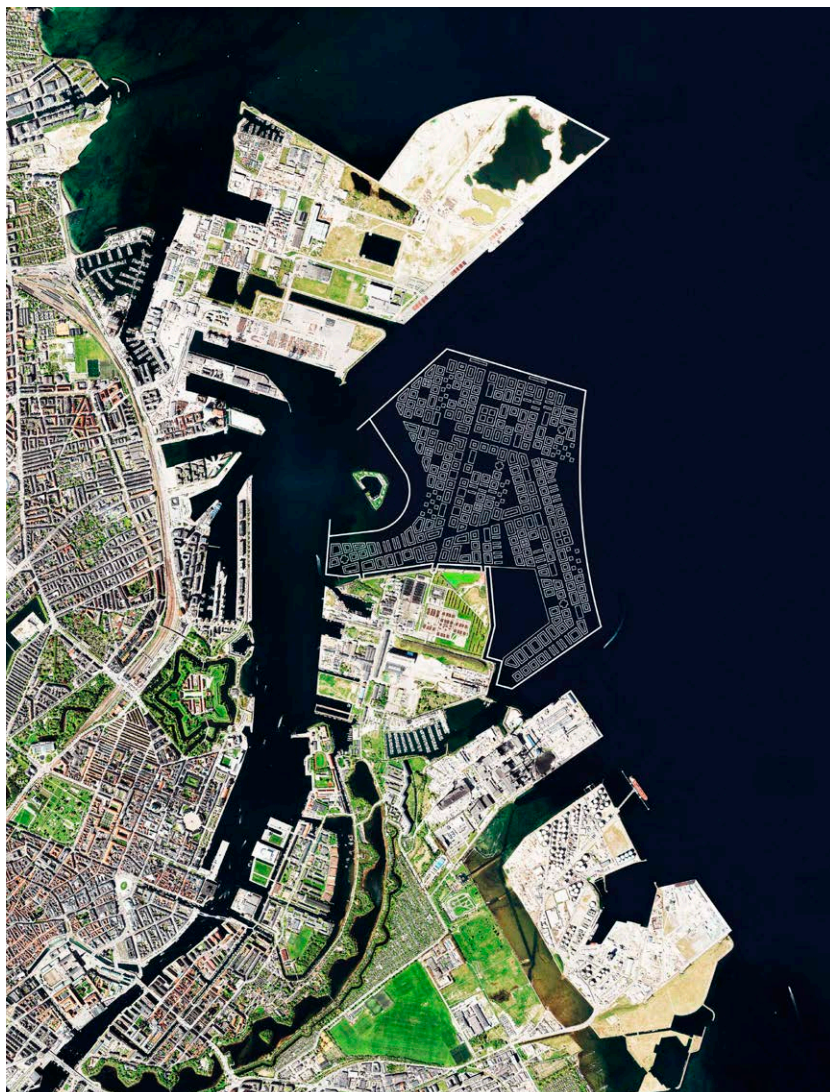
- Sikre arealer til langsigtet byudvikling, da området på sigt kan huse omkring 35.000 beboere og et tilsvarende antal arbejdspladser
- Skabe plads til deponi af overskudsjord
- Billiggøre klimasikring af København fra nord
- Bidrage til finansiering af nødvendig infrastruktur til området; en havnetunnel og metrobetjening
- Muliggøre udflytning af krydstogsaktiviteter

Lynetteholm-projektet hænger sammen med den øvrige byudvikling på det nordøstlige Amager og vil bidrage til udbygning af boligmassen i København frem mod 2030, selvom selve Lynetteholmen først byudvikles senere.

➤ København er traditionelt en by opført på holme. Siden Christian IV anlagde Christianshavn i 1600-tallet, er byen vokset frem på holme. København får nu endnu en holme med en helt ny bydel mellem Nordhavn og Refshaleøen.

← Lynetteholmen vil bidrage med rekreative arealer i den centrale del af hovedstaden.



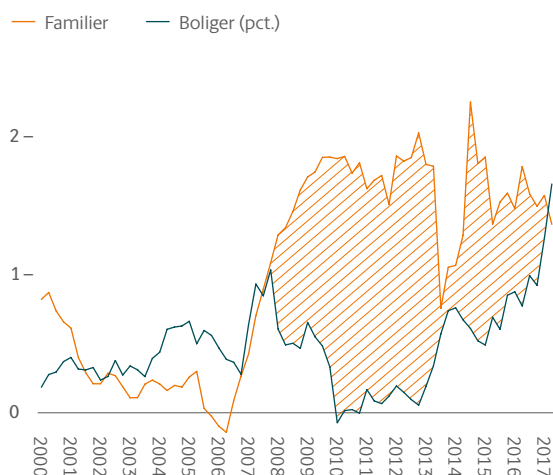


→ REGERINGENS INITIATIVER

- 1. Regeringen vil** etablere en ny bydel på Lynetteholmen og har indgået en principaftale med Københavns Kommune om projektet.
- 2. Regeringen vil** bl.a. i lyset af principaftalen om Lynetteholmen støtte op om, at Københavns Kommune kan gennemføre en zonerig af industriområdet ved Prøvestenen med henblik på at skabe fremtidige byudviklingsmuligheder på Nordøstamager.
- 3. Regeringen vil** fremlægge anlægslov med henblik på at realisere Københavns Kommunes planer om at byudvikle områderne ved Campinggrunden, Bådshavnsvej og Selinevej Nord, og samtidig sikre at det nordlige Ørsted Fælled Kvarter ikke bebygges.
- 4. Regeringen vil** på baggrund af den politiske aftale om forsvarsområdet 2018 – 2023 indlede en proces med udvikling af dele af Nyholm. Derved bliver der plads til opførelse af nye boliger på en meget attraktiv placering, samtidig med at områdets historie respekteres. Se også initiativ 46.
- 5. Regeringen vil** nedsætte en arbejdsgruppe, der skal undersøge behovet for studieboliger i hele landet, herunder også i hovedstaden frem mod 2030. Samtidig skal arbejdsgruppen afdække barrierer for, at efterspørgslen bliver mødt.

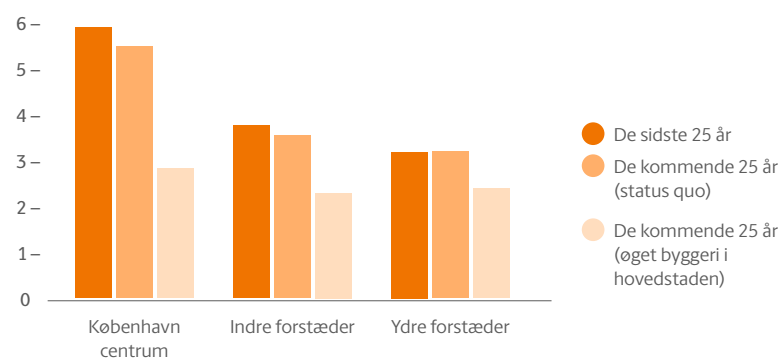


Figur 1. Årlig vækst i befolkning og boligudbud i København



Figur 2. Årlige prisstigninger på boliger de seneste og kommende 25 år

Reale årlige prisstigninger (pct.)



Boligmarkedsanalyse for hovedstaden, Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, 2018

Plads til alle

Byudvikling i hele hovedstadsområdet



Figur 3. Segmenteret skøn for fremtidigt boligbehov i hovedstadsområdet ud fra den forventede tilflytning.

- Huse
- Små lejligheder og kollegier
- Øvrige lejligheder

Boligmarkedsanalyse for hovedstaden, Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, 2018

2020

København +26.000



Forstæder +10.900



2025

København +23.000



Forstæder +11.700



2035

København +30.300



Forstæder +14.000



2045

København +25.200



Forstæder +17.800



0 20.000 40.000 60.000 80.000 100.000

Antal boliger

Den forventede vækst i befolkningstallet i hovedstadsområdet betyder, at der er behov for et større og mere veltilpasset boligudbud i hele hovedstadsområdet.

Mens der er mangel på arealer til byudvikling i den centrale del af hovedstaden, er der et stort potentiale for nybyggeri uden for den centrale del. Her er der i dag ubebyggede arealer på ca. 4.300 hektar (ha), der er udlagt til byformål, og mange steder er der omfattende muligheder for omdannelse og fortætning.

Byudvikling i hovedstadsområdet har siden 1940'erne været reguleret i Fingerplanen. Men mange kommuner oplever, at rammen i dag er for snæver til at udvikle nye og attraktive boligområder. Samtidig er der behov for fortsat at understøtte omdannelse af utidssvarende områder med henblik på bedre arealudnyttelse – fx i kommunerne langs Ring 3, hvor anlæg af letbanen skaber potentiale for at omdanne en række ældre erhvervsområder til nye og attraktive boligområder.



ca. 4.300 ha

ubebygget areal i omegnskommunerne er planlagt til byformål

Nord-syd:

Planlægningsundersøgelse af Ring 5 mhp. anlæg af motorvej i den sydlige del og indskrænkninger af korridoren i den nordlige del, samt servicetjek af regler for byggeri.

Øst-vest:

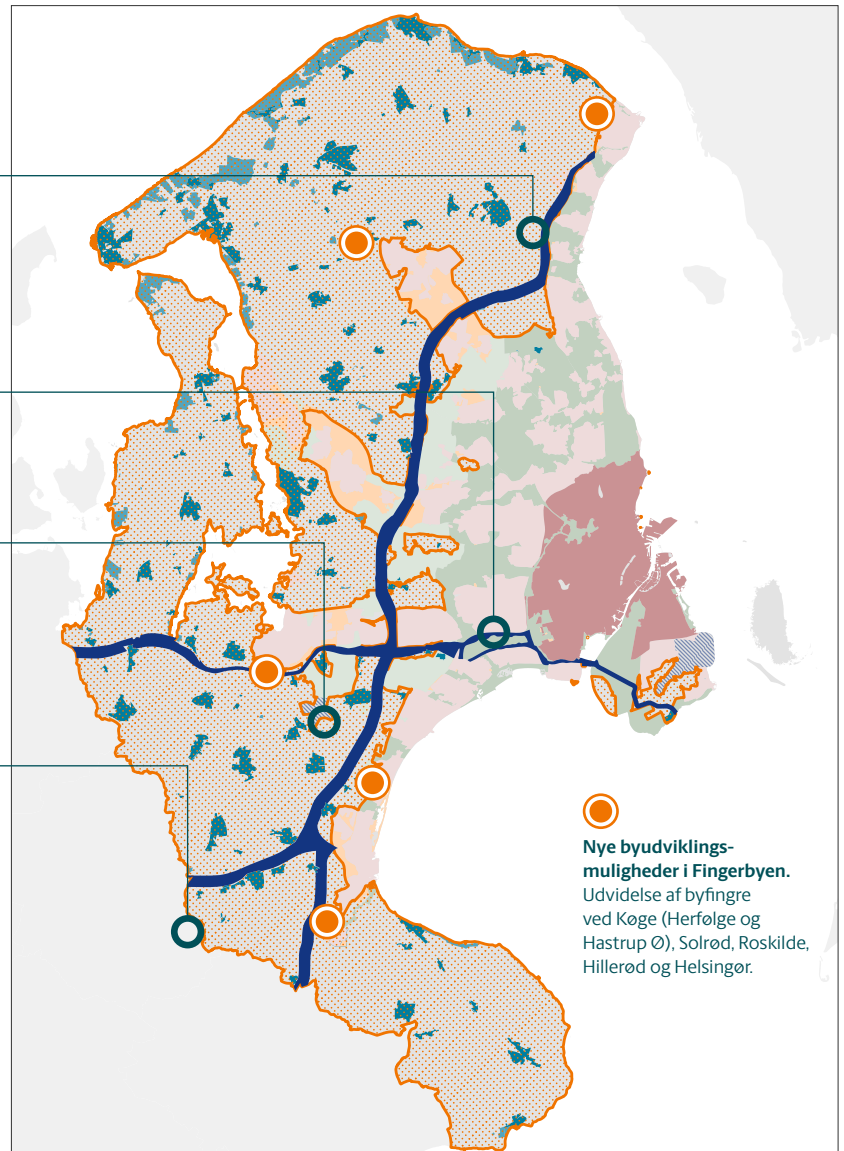
Servicecheck af regler for byggeri.

Nye byudviklingsmuligheder omkring Roskilde Lufthavn.

Ændring af støjzone omkring lufthavnen.

Klarere rammer for byudvikling udenfor Fingerbyen. Præcisering af regler for byvækst i det øvrige hovedstadsområde.

→ Nye byudviklingsmuligheder i hele hovedstadsområdet.



Nye byudviklingsmuligheder i Fingerbyen. Udvidelse af byfingre ved Køge (Herfølge og Hastrup Ø), Solrød, Roskilde, Hillerød og Helsingør.

→ REGERINGENS INITIATIVER

6. Regeringen vil gennemføre en række ændringer af Fingerplanen for at imødekomme kommunernes ønsker om bedre rammer for by- og erhvervsudvikling:

- Byfingrene udvides ved Køge, Solrød, Roskilde, Hillerød og Helsingør med henblik på at få nye, konkrete byudviklingsmuligheder.
- Regeringen vil gå i dialog med relevante kommuner om støjzonen omkring Københavns Lufthavn med henblik på eventuel erhvervsudvikling i området.
- Reglerne for byudvikling i det øvrige hovedstadsområde uden for byfingrene gøres mere fleksible, så kommunerne bedre kan planlægge for nye boliger

7. Regeringen vil ændre afgrænsningen af støjzonen omkring Roskilde Lufthavn. Det sker på

baggrund af opdaterede støjberegninger.

Den ændrede afgrænsning forventes at øge mulighederne for at udlægge nye arealer til bl.a. boliger i kommuner med arealer i støjzonen, herunder især Roskilde og Greve kommuner.

8. Regeringen vil igangsætte et servicetjek af anvendelsesbestemmelserne for transportkorridorerne, så byudviklingsmuligheder ikke begrænses unødigt.

9. Regeringen vil give kommunerne bedre muligheder for at omplacere kolonihaveområder, så nuværende kolonihavearealer kan anvendes til andre formål som fx boliger eller erhvervsbyggeri tæt på nye letbanestationer. Omplaceringen forudsætter, at der kan opnås tilslutning fra den enkelte kolonihaveforening.

Gode rammer for vækst, viden og virksomheder

Konkurrencedygtige vilkår for vækst og viden

Hovedstadsområdet står for over 40 pct. af Danmarks BNP, hvilket i internationale sammenligninger er en stor andel. Hovedstaden har derfor en central rolle som vækstmotor for hele Danmark:

- En tredjedel af virksomhederne inden for byerhverv ligger i hovedstadsområdet, og de står for næsten halvdelen af byerhvervets eksport, værditilvækst, omsætning og beskæftigelse.
- Hovedstaden har flere internationalt ejede virksomheder og flere store virksomheder end resten af landet.
- Hovedstadsområdet står for størstedelen af privat forskning og udvikling i Danmark.
- Danmark er ét af de lande i EU, der har størst gennemslagskraft inden for forskning.

Det har stor betydning for Danmark, at hovedstadsområdet står stærkt i konkurrencen mod andre nordeuropæiske storbyer om at tiltrække investeringer og talenter, der kan udnytte nye teknologier, nye markedsmuligheder og nye forretningsmodeller til at skabe vækst og udvikling.

↓ Regeringen ønsker, at der etableres ESS-fyrtårsmiljøer på universiteterne i hovedstadsområdet – særligt på de neutron-aktive, KU, DTU og RUC.

Hovedstaden står godt rustet til konkurrencen og er i top tre, når vi sammenligner med de syv nord-europæiske storbyer Helsinki, Stockholm, Oslo, Berlin, Hamborg, Amsterdam og Dublin.

De videregående uddannelsesinstitutioner i hovedstadsområdet spiller en afgørende rolle. Det gælder både, når der uddannes dygtige, unge mennesker, som bidrager til god offentlig service og velfærd. Og det gælder, når erhvervslivet får adgang til de højt kvalificerede kompetencer, de har brug for.

En række danske universiteter forsker og uddanner i og omkring København. Danmark er en af de mest ambitiøse forskningsnationer i verden, og er det land i OECD, der investerer mest i offentligt udført forskning i pct. af BNP. Det er regeringens ambition, at de bedste af vores forskere skal kunne måle sig med de allerbedste i verden. Excellent forskning understøtter samtidig en veluddannet arbejdskraft med højt fagligt niveau og stærke kompetencer til fremtidens arbejdsmarked.

I Københavns Kommune udgør dimittender en relativ stor del af de ledige akademikere. Regeringen er optaget af at uddanne til arbejdsmarkedet, og har i december 2018 indgået aftale med alle Folketingets partier om at give de studerende mere fleksible veje ind på arbejdsmarkedet. Regeringen har opfordret universiteterne til løbende at tilpasse antallet af studiepladser til efterspørgslen på arbejdsmarkedet.

Regeringen har i 2018 indgået nye strategiske rammekontrakter med de videregående uddannelsesinstitutioner, som bl.a. tager afsæt i den enkelte institutions styrkepositioner og bidrager derigennem til at opfylde hovedstadens kompetencebehov nu og i fremtiden.



Hovedstadsområdet er en del af Øresundsregionen med et stort og sammenhængende erhvervs- og arbejdsmarked. Der er behov for et tæt, tværgående samarbejde om at tiltrække førende virksomheder og forskere fra hele verden. Et godt eksempel er etableringen af den fælleseuropæiske forskningsfacilitet European Spallation Source (ESS) i Lund i Sverige og det tilhørende datacenter (ESS DMSC) i København. Danmark og Sverige er værter for ESS, der vil blive samlingssted for et stort antal forskere og teknikere med unik viden inden for Life Science og det materialeteknologiske område.

Hovedstadsområdet har flere Innovation Districts, hvor videninstitutioner og virksomheder er placeret sammen med startups, inkubationsmiljøer og acceleratorer og fungerer som vigtige fikspunkter for innovation og iværksætteri i hovedstadsområdet. Regeringen har bl.a. taget initiativ til Digital Hub Denmark, hvor regeringen sammen

med private parter og viden- og uddannelsesinstitutioner går sammen om at hjælpe start-ups, SMV'ers og store virksomheders ibrugtagning af de nyeste digitale teknologier.

Hovedstaden har samtidig en høj koncentration af innovative virksomheder, aktive forbrugere og en høj digitaliseringsgrad. Det gør hovedstaden særligt interessant som teststed for såkaldte smart city-løsninger. Disse løsninger, der handler om bedre brug af data, kan bidrage til øget livskvalitet og forbedret ressourceudnyttelse, mindske trængsel mv. til gavn for erhvervsliv, forskningsmiljøer og borgere.

Digital infrastruktur i form af god mobil- og bredbåndsdækning er en forudsætning for at udnytte nye digitale muligheder. Danmark har allerede en veludbygget digital infrastruktur med god dækning, men der er behov for hurtig indfasning af nye teknologier som fx 5G.

→ REGERINGENS INITIATIVER

10. Regeringen vil styrke rammevilkårene for erhvervsudvikling i hovedstadsområdet ved at gennemføre forslag fra regeringens vækstteams om bl.a. Life Science, grøn energi- og miljøteknologi, kreative erhverv og maritime erhverv samt ved etableringer af Digital Hub Denmark og indsatsen vedrørende fintech.

11. Regeringen vil videreudvikle partnerskabet mellem danske universiteter, erhvervsliv og andre relevante aktører, der skal udløse potentialet ved etableringen af ESS. Målet er bl.a. at tredoble antallet af neutronforskere, at etablere 3-5 internationalt anerkendte fyrtårnsmiljøer i tilknytning til ESS, og at engagere dansk erhvervsliv i de potentialer, som ESS udløser. Der udarbejdes i 2019 en national ESS-strategi 2.0 i samarbejde med alle relevante aktører, der indeholder konkrete forslag til at indfri ovenstående mål.

12. Regeringen vil etablere et Smart Hovedstad-forum med henblik på at gøre hovedstaden til teststed for smart city-løsninger. Forummet skal understøtte udviklingen af nye datadrevne deleøkonomiske og cirkulære forretningsmodeller i hovedstaden, herunder opbygge et beredskab til at tiltrække og understøtte testprojekter, opdyrke ny viden og bane vejen for løsninger på regulering og andre udfordringer for de nye forretningsmodeller.

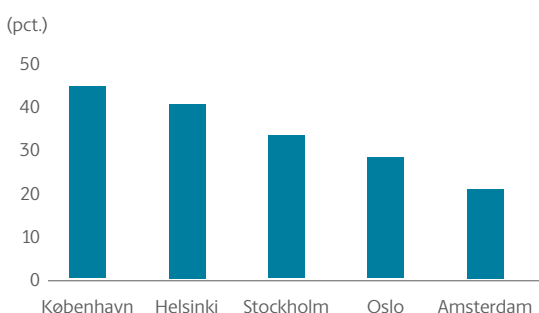
13. Regeringen har afsat 63 mio. kr. årligt i 2019-2021 på finansloven for 2019 til en forhøjelse af basisforskningstilskuddet til IT-Universitetet og Copenhagen Business School, og 180 mio. kr. i 2019 til særlige forskningscentre, såkaldte pionercentre, der skal kunne måle sig med verdens bedste forskningsmiljøer. Regeringen vil desuden indføre en ny model for tildeling af basismidler til universiteterne for at løfte kvaliteten i forskningen yderligere.

14. Regeringen vil tage initiativ til en drøftelse med Københavns Kommune, universiteterne og relevante parter med henblik på at afdække behovet for et samarbejde om tiltrækning af udenlandske forskere.

15. Regeringen vil nedsætte en arbejdsgruppe til at belyse udfordringerne i hovedstaden med at sikre en konkurrencedygtig mobil- og bredbåndsdækning med høje hastigheder som fx 5G.



Figur 4. Byernes andel af landets samlede BNP



I sammenligning med andre nordeuropæiske hovedstæder har hovedstaden i Danmark en meget stor andel af landets samlede BNP.

Eurostat

Gode rammer for vækst, viden og virksomheder

Bedre erhvervsklima

Både Danmark og hovedstadsområdet præsterer godt i internationale målinger af erhvervs- og investeringsklima.

Hovedstaden er på en række områder placeret i front i sammenligning med de nærmeste nord-europæiske konkurrenter: Helsinki, Oslo, Stockholm, Berlin, Hamborg, Amsterdam og Dublin. Det gælder bl.a. inden for erhvervsregulering, arbejdsmarked og livskvalitet. Omvendt ligger hovedstaden kun i midterfeltet, når det gælder omkostningsniveau og forretningsmuligheder. Derudover er den danske detailhandel pga. lukke-loven pålagt en række lukkedage, som begrænser butikkernes muligheder for at sælge varer til turister og borgere, og som stiller detailhandlen ulige i konkurrencen med fx svenske og finske storbyer.

Hovedstadsområdet placerer sig imidlertid ikke i front i sammenligning med andre dele af landet i DI's og Dansk Byggeris årlige målinger af erhvervsklima, hvilket indikerer, at der er mulighed for at forbedre erhvervsklimaet i hovedstadsområdet.

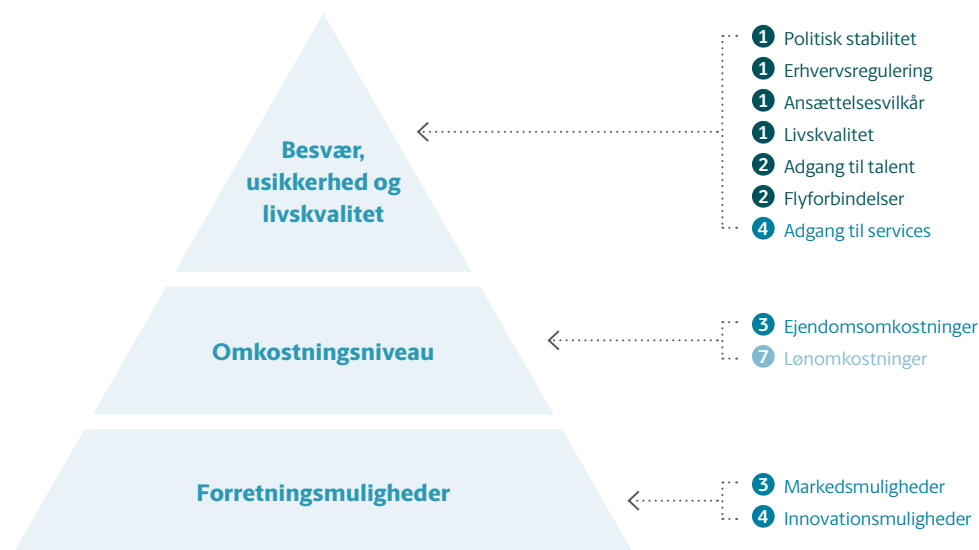
Et godt erhvervsklima handler bl.a. om, at virksomhederne har adgang til attraktive erhvervsarealer til konkurrencedygtige priser. I hovedstadsområdet er der efterspørgsel efter erhvervsarealer med let adgang til god transportinfrastruktur, og i revisionen af Fingerplanen gives der mulighed for udlæg af flere af den slags arealer.



Figur 5. Hovedstadens attraktivitet med hensyn til investeringer sammenlignet med Helsinki, Oslo, Stockholm, Berlin, Hamborg, Amsterdam og Dublin.

Copenhagen Capacity, Metro Monitor Northern Europe 2018

- 1. eller 2. plads = frontløberne
- 3. eller 4. plads = mellemgruppen
- 5. til 8. plads = bagtroppen

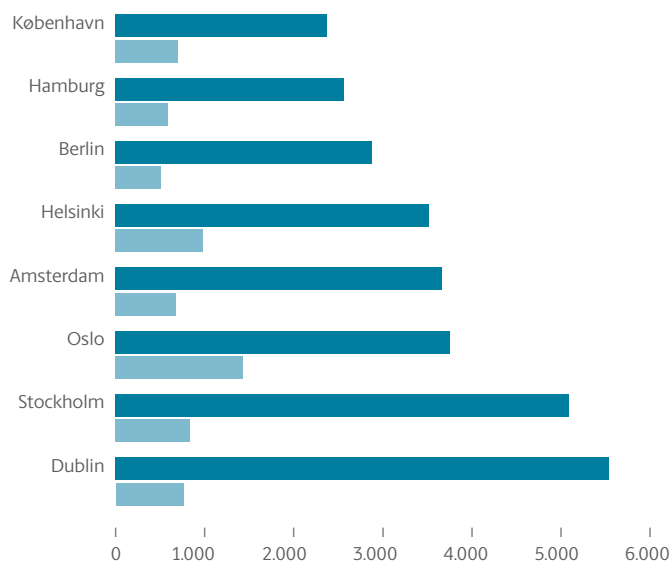




Figur 6.
Konkurrencedygtige
priser på erhvervsjejen-
domme i hovedstaden
(dkk/m², 2017)

Copenhagen Capacity,
Metro Monitor Northern
Europe 2018

● Kontor
● Industri



→ REGERINGENS INITIATIVER

16. Regeringen vil justere Fingerplanens stationsnærhedsprincip, således at der skabes bedre mulighed for udvikling af erhvervsområder med publikumsintensivt erhverv op til 1.000 metrer fra stationerne i Køge, Roskilde, Frederikssund, Hillerød, Helsingør og Høje-Taastrup.

17. Regeringen vil udpege særlige lokaliseringsområder, således der skabes mulighed for udvikling af erhvervsområder med publikumsintensivt erhverv i Vallensbæk, Nærum og Kvistgård.

18. Regeringen vil udpege tre nye områder reserveret til transport- og logistikerhverv i Nivå, Vassingerød og Greve. Det skal bidrage til at sikre tilstrækkeligt med motorvejsnære arealer til et strategisk vigtigt erhverv.

19. Regeringen vil som forsøg give mulighed for at bygge større publikumsintensivt byggeri som incitament for at investere i mere effektive busser, som alternativ til bilen.

20. Regeringen vil sikre et bedre myndighedssamarbejde, der skal understøtte en strømlinet og effektiv modtagelse af den udenlandske arbejdskraft gennem myndighedssamarbejdet International Citizen Service (ICS), ved i hovedstaden igen at samle denne indsats i International House Copenhagen.

21. Regeringen vil i samarbejde med kommunerne i hovedstaden etablere en formaliseret, løbende dialog med erhvervsorganisationerne om at forbedre erhvervsklimaet i hovedstaden. Der sigtes mod årlige møder på politisk niveau mellem parterne.

22. Regeringen vil afskaffe lukkeloven, således at der ikke længere er begrænsninger på detailhandlens muligheder for at holde åbent, på de tidspunkter, hvor butikkerne selv ønsker at holde åbent, og vil gå i dialog med forligskredsen bag lukkeloven herom. En afskaffelse af lukkeloven vil desuden stille hovedstaden og dens detailhandel bedre i konkurrencen med andre europæiske storbyer, hvor detailhandelen i dag ikke er begrænset.

23. Regeringen vil gå i dialog med Hvidovre Kommune om mulighederne for en faseopdelt udvidelse af Avedøre Holme. Et vigtigt element vil i den forbindelse være projektets trafikale infrastruktur.

↓ Hvidovre Kommunes visioner for en fuld udbygning af Holmene, der vil skabe nye erhvervsarealer tæt på centrum i hovedstaden.



Smart og effektiv mobilitet

Mere plads på vejene

Hovedstadsområdet rummer nogle af de vejstrækninger i Danmark, hvor der er størst kapacitetsudfordringer. Bilisterne i hovedstadsområdet oplevede i 2010 en forsinkelse på ca. 29 mio. timer, svarede til et samfundsøkonomisk tab som følge af trængsel på ca. 8,5 mia. kr. – og tallet er stigende: De seneste 10 år er trafikken på motorvejsnettet steget med 32 pct. Der er derfor brug for, at infrastrukturen udbygges i takt med det stigende behov, så borgere og virksomheder oplever en effektiv infrastruktur, hvor det er let og sikkert at transportere sig rundt i hovedstaden.

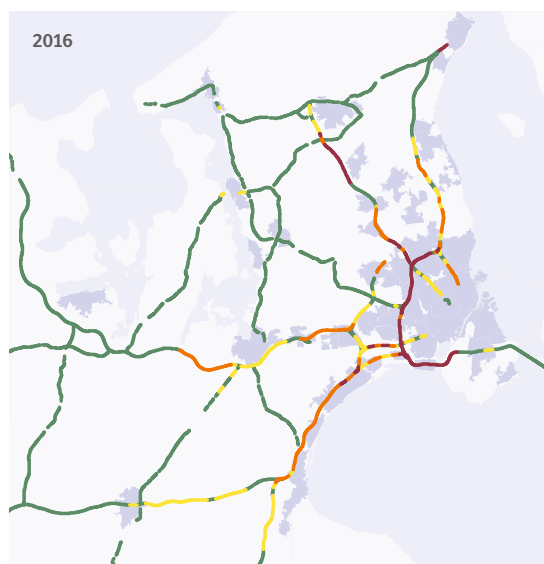
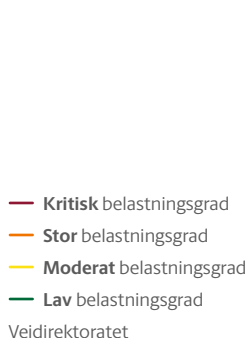
De største fremkommeligheds- og kapacitetsproblemer på vejnettet er centreret om ringforbindelserne – Motorring 3, Ring 4, krydsforbindelserne samt Amagermotorvejen. For borgerne betyder

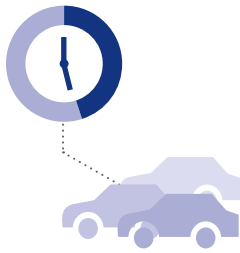
det øget transporttid fx til og fra arbejde, og for virksomhederne bliver det dyrere at transportere varer, deres medarbejdere bruger tid i kø på vejene, og dette har betydning for virksomhedernes konkurrenceevne. Udfordringerne i ringforbindelserne skal løses før eller samtidig med udbygning af indfaldskorridorerne.

Regeringen vil derfor udarbejde beslutningsgrundlag og VVM-undersøgelser for en lang række projekter på ringvejene i hovedstadsområdet. Undersøgelserne tæller blandt andet øget kapacitet på Motorring 3, udbygning af Ring 4 og udvidelse af kapaciteten på forbindelserne imellem disse. På baggrund af undersøgelserne kan der træffes beslutning om at igangsætte projekterne, så kapaciteten på de trængselsramte veje kan forøges.



Figur 7. Belastningsgrader for vejene i hovedstaden i 2016-30.





+45%

Så meget forventes forsinkelser for biler at stige mellem 2015 og 2025, pga. trængsel på et hverdagsdøgn, hvis der ikke sker forbedringer af infrastrukturen.



Udbygningsmulighederne for Motorring 3 og Ring 4 vil herefter være udtømte, så for at sikre yderligere kapacitet på vejnettet frem mod 2030 vil regeringen også igangsætte en undersøgelse af en motorvej i den sydlige del af Ring 5 til aflastning af det eksisterende vejnet – særligt Køge Bugt Motorvejen. Der gennemføres desuden en undersøgelse af Ring 5-korridoren i nord for at forbedre beslutningsgrundlaget for en evt. indsnævring af korridorens bredde under hensyn til korridorens formål om arealreservation til fremtidige transport- og energiforsyningsanlæg

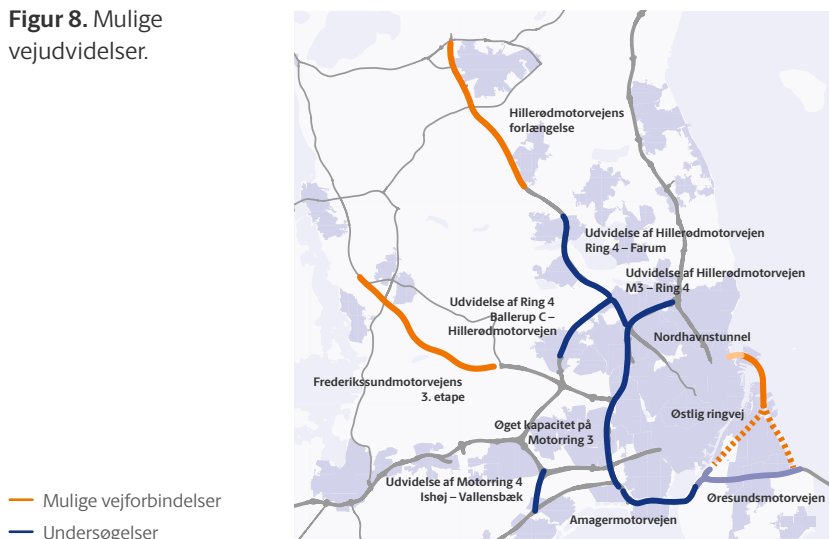
Regeringen vil prioritere, at kommende investeringer i infrastruktur omfatter Frederikssundsmotorvejens 3. etape og Hillerødmotorvejens forlængelse fra Allerød til Hillerød, og har derfor besluttet at opdatere VVM-undersøgelsen af

den resterende del af Frederikssundsmotorvejen. Regeringen vil ligeledes igangsætte en forundersøgelse af kapacitetsforbedringer af Amagermotorvejen, ligesom der igangsættes videre undersøgelser af udvidelse af Øresundsmotorvejen og tilslutningsanlægget ved Københavns Lufthavn.

Det indgår desuden som en del af principaftalen om Lynetteholmen, at der skal etableres en Østlig Ringvej.

Regeringen har desuden nedsat et fremkommelighedsudvalg for hovedstadsområdet, der på tværs af stat og kommuner bl.a. skal undersøge mulighederne for optimering og samordning af trafiksignaler, ombygninger af kryds, koordinering af vejarbejder, omkørselsruter mv.

Figur 8. Mulige vejudvidelser.



og udvidelse af kapaciteten på forbindelserne imellem disse.

26. Regeringen vil med igangsættelsen af en planlægningsundersøgelse af Ring 5-transportkorridoren dels undersøge linjeføringer for en fremtidig motorvej i den sydlige del af Ring 5, der vil kunne være med til at håndtere det stigende pres på Køge Bugt Motorvejen, som forventes at være kritisk belastet i 2030, dels forbedre beslutningsgrundlaget for en evt. indsnævring af korridorens bredde i nord, under hensyn til korridorens formål om arealreservation til fremtidige transport- og energiforsyningsanlæg.

27. Regeringen vil igangsætte en videre undersøgelse af udbygningen af Øresundsmotorvejen og tilslutningsanlægget ved Københavns Lufthavn, samt i forlængelse af finanslovsaftalen for 2019 iværksætte en forundersøgelse af kapacitetsforbedring på Amagermotorvejen.

28. Regeringen vil følge op på Fremkommelighedsudvalget for hovedstadens forslag til bl.a. optimering af trafikstyring mhp. mindske af kødannelse i hovedstaden, når disse foreligger primo 2019.

29. Regeringen vil igangsætte en opdatering af VVM-undersøgelse for Frederikssundsmotorvejen (3. etape) som aftalt i finanslovsaftalen for 2019.

30. Regeringen er sammen med Dansk Folkeparti enige om at drøfte de langsigtede prioriteringer i infrastruktur fra starten af 2019 på baggrund af et oplæg fra regeringen.



REGERINGENS INITIATIVER

24. Regeringen vil, inden for rammerne af principaftalen om Lynetteholmen, etablere en Østlig Ringvej, der skal forbinde Nordhavnstunnelen, Lynetteholmen og Refshaleøen med Amagermotorvejen eller Øresundsmotorvejen. Ringvejen vil binde det overordnede vejnet sammen øst om København og forbedre mobiliteten i hele hovedstadsområdet. Ringvejen vil aflaste de indre bydele og andre strækninger for biltrafik. Hele strækningen vil forløbe i tunnel med tilhørende til- og frakørsler.

25. Regeringen vil igangsætte beslutningsgrundlag og VVM-undersøgelser for i alt 6 projekter på ringvejene, herunder i forhold til øget kapacitet på Motorring 3, udbygning af Ring 4

Smart og effektiv mobilitet

Øget kapacitet i den kollektive trafik

Der foretages i disse år væsentlige investeringer i hovedstadsområdets kollektive infrastruktur, bl.a. Metrocityringen som åbner i 2019, og i 2020 følger Nordhavnsafgreningen og i 2024 Sydhavnsafgreningen. Letbanen langs Ring 3 fra Lyngby til Ishøj forbindes med S-togsnettet i 2025, og der skabes tæt sammenhæng og fleksibilitet mellem tog, S-tog, letbane og busser på tværs af hovedstaden. Glostrup Station vil blive et knudepunkt mellem S-tog og letbanen, og stationen kan derfor eventuelt udvides i fremtiden med henblik på lettere adgang til lufthavnen uden om Københavns Hovedbanegård.

Antallet af påstignere i den kollektive trafik i hovedstadsområdet forventes på sigt at være stagnerende – dog på nær for metroen, hvor Cityringen vil give

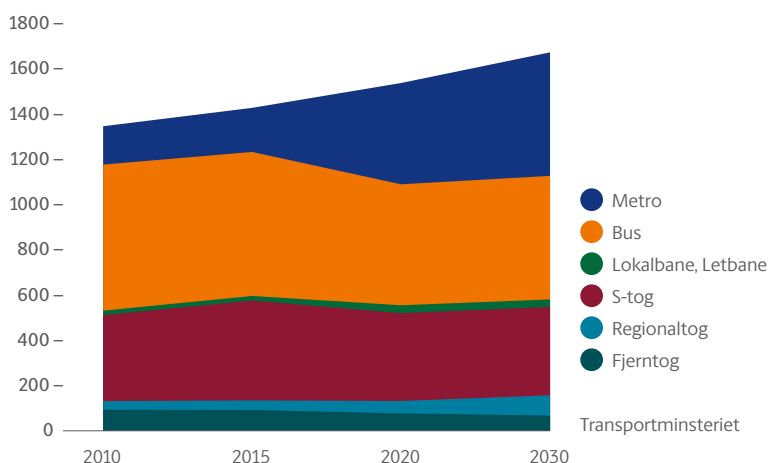
helt nye muligheder for den kollektive trafik, og det forventes således, at antallet af passagerer i metroen vil stige med knap 50 pct. frem mod 2030. Presset vil især være massivt på strækningen Kongens Nytorv – Christianshavn på tværs af havnen. Med et stigende befolkningstal og et større mobilitetsbehov vil kravene til den offentlige transport også stige. For at modgå øget trængsel skal det offentlige transportsystem derfor tilbyde effektive og fleksible løsninger, som samtidig rummer den digitale og teknologiske udvikling, hvor private og deleøkonomiske transporttilbud kobles til de offentlige, og grænserne mellem transportformer udviskes.

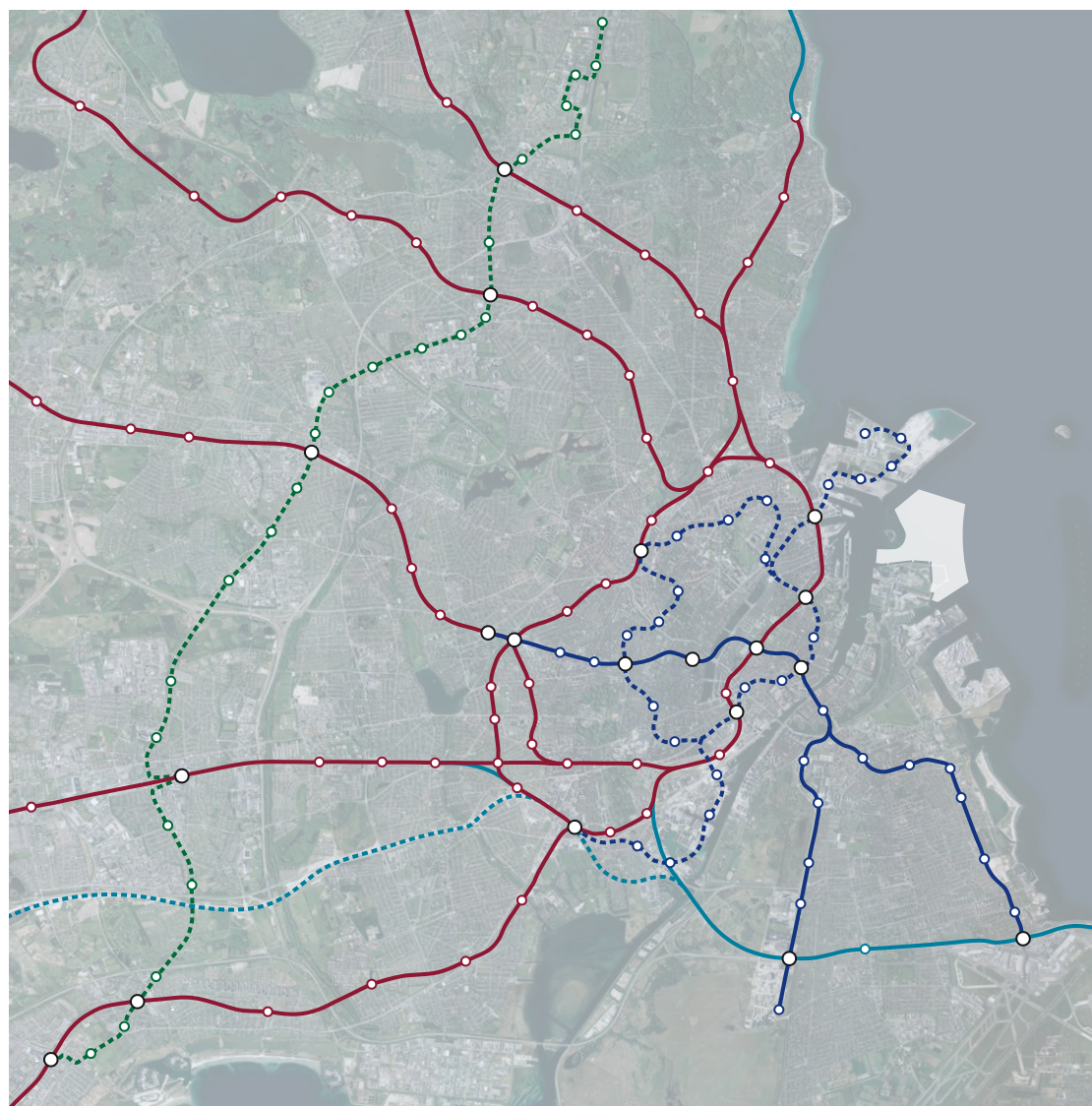
Med udspillet Nærmere kollektiv trafik fra september 2018 bliver det lettere at være passager i den kollektive trafik. Der lægges i udspillet op til at fremme udviklingen af digitale, smarte mobilitetstjenester, der kobler rejseplanlægning, betaling, billettering og trafikinformation på tværs af offentlige og private transportformer. Med digitale mobilitetstjenester, hvor der tænkes på tværs af funktioner og på tværs af offentlige, deleøkonomiske og private former for transport, øges borgernes valgfrihed, og det bliver nemmere at komme hele vejen fra dør til dør på sin rejse.

For tyndtbefolkede områder kan digitale mobilitetstjenester være med til at øge borgernes mobilitetstilbud, men særligt i de tætbefolkede områder vil mobilitetstjenester gøre gavn. I hovedstadsområdet vil digitale mobilitetstjenester bidrage til et mere sammenhængende transportsystem for de rejsende og føre til en mere effektiv mobilitet.



Figur 9. Påstignere pr. hverdagsdøgn i kollektive transportmidler i hovedstadsområdet.





Figur 10. Eksisterende og kommende tog-, metro- og letbane-forbindelser.

— Metro
— S-tog
— Regionaltog

Kommende:

— Metrocityring samt Nord- og Sydhavns-afgrening
— Letbane langs ring 3
— København-Ringstedbanen



REGERINGENS INITIATIVER

31. Regeringen vil, inden for rammerne af principaftalen om Lynetteholmen, udvide metroen, så den også omfatter den nye bydel. I principaftalen er det aftalt, at der i første omgang gennemføres en forundersøgelse af metrobetjening af området. Forundersøgelsen kortlægger bl.a. netto-anlægsomkostninger for en forlængelse af Nordhavnsmetroen under Kronløbet og videre som højbane med stationer på Lynetteholmen. Det undersøges også, om man kan udvide kapaciteten på de eksisterende strækninger, fx ved at forlænge togene.

32. Regeringen vil omlægge S-togene til automatisk drift for at øge effektiviteten og kapaciteten på S-togsnettet. Omlægningen til automatisk drift vil inddrage relevante private kompetencer i et Offentligt Privat Partnerskab (OPP). S-togene spiller en helt central rolle for infrastruktur i hovedstaden.

33. Regeringen vil arbejde for, at hovedstaden bliver test- og forsøgsområde for udvikling af nye forretningsmodeller inden for mobilitetsområdet ved at gennemføre en open data challenge, der muliggøres med udspillet Nemmere kollektiv trafik.

 Smart og effektiv mobilitet

Ny organisering af den offentlige transport i hovedstaden

I dag er opgaverne med den kollektive trafik i hovedstadsområdet fordelt mellem en række forskellige aktører. Det giver en opsplittet tilgang til udviklingen af transporttilbuddene.

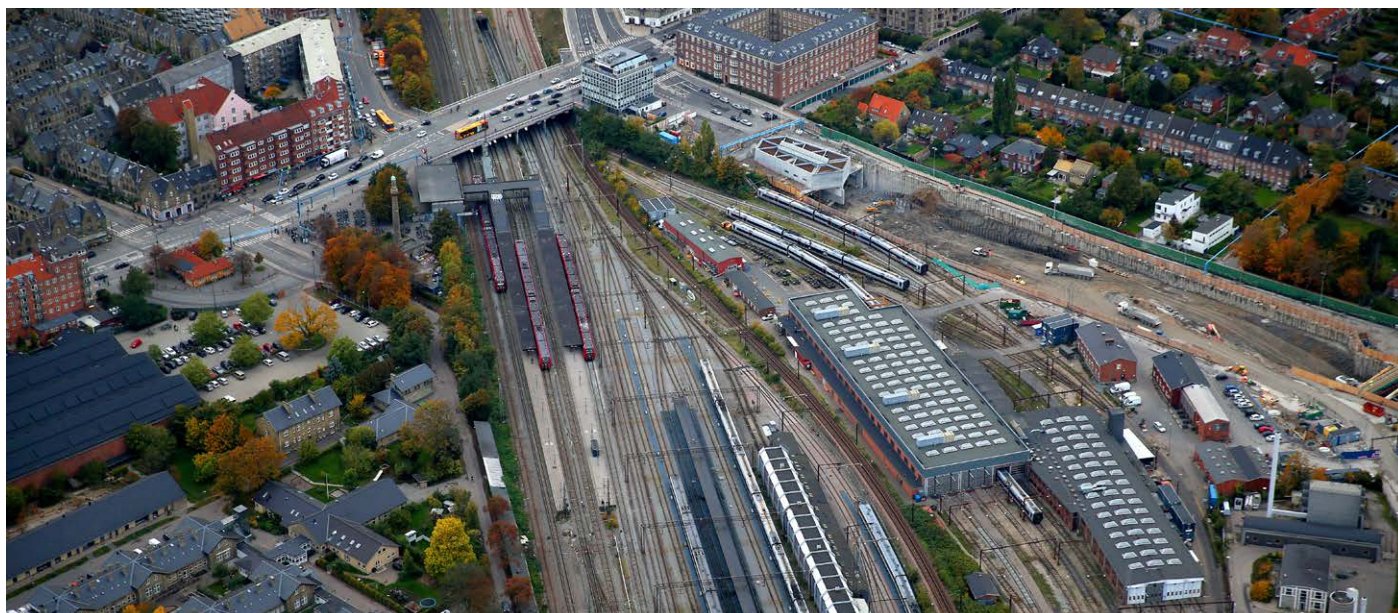
Derfor vil regeringen etablere en ny, fælles og stærk transportorganisation – Hovedstadens Offentlige Transport (HOT) – der har til formål at øge brugen af den kollektive trafik og sikre, at transporttilbuddet fremstår effektivt og attraktivt.

Den nye transportorganisation skal sikre en bedre sammenhæng mellem de forskellige offentlige transportformer og samtidig åbne den offentlige transport for samarbejdet med private og deleøkonomiske transportformer, der kan understøtte integrerede dør-til-dør rejser.

Hovedstadens Offentlige Transport skal forestå al planlægning af transporttilbuddene i hovedstadsområdet – både bus, metro, letbane, privatbaner og S-tog, for eksempel både ruteplanlægning og afgangstider. Samtidig skal transportorganisationen varetage alle kundevendte aktiviteter på tværs af transportformerne, herunder salg af billetter, rejseinformation, klager og hittegoods.

Hovedstadens Offentlige Transport stiftes som en fælles transportorganisation af staten og de 34 kommuner i hovedstadsområdet.

↓ Der etableres én samlet offentlig transportorganisation i hovedstadsområdet, Hovedstadens Offentlige Transport. Dermed samles ansvaret overfor passagerer og operatører, der producerer transporttydelser.





Figur 11.
Hovedstadens offentlige transport i dag.

	Lokal bustrafik	Regional bustrafik	Metro	Letbane Ring 3	Privatbaner	S-tog
Bestiller og finansierer	Kommuner	Regioner	Stat, Frb. og Kbh. kommuner	Region og 11 kommuner	Regioner	Stat
Indkøber og planlægger	Movia	Movia	Metroselskabet	Metroselskabet	Movia	DSB
Sælger billetter	Movia	Movia	Metroselskabet	Metroselskabet	Movia	DSB
Udfører (operatør)	Private busoperatører	Private busoperatører	Metro Service A/S	Metro Service A/S	Lokaltog A/S	DSB



Ny transportorganisation:
Hovedstadens Offentlige Transport.

	Lokal bustrafik	Regional bustrafik	Metro	Letbane Ring 3	Privatbaner	S-tog
Bestiller og finansierer	Kommuner	HOT og kommuner	Stat, Frb. og Kbh. kommuner	HOT og 11 kommuner	HOT	Stat
Indkøber og planlægger	Hovedstadens Offentlige Transport					
Sælger billetter						
Udfører (operatør)	Private busoperatører	Private busoperatører	Metro Service A/S	Metro Service A/S	Lokaltog A/S	DSB



REGERINGENS INITIATIVER

34. Regeringen vil etablere en ny, fælles og stærk transportorganisation – Hovedstadens Offentlige Transport – der har til formål at øge brugen af den kollektive trafik og sikre, at transporttilbuddet fremstår effektivt og attraktivt.



Regeringen vil etablere en ny, fælles og stærk transportorganisation, der har til formål at øge brugen af den kollektive trafik og sikre, at transporttilbuddet fremstår effektivt og attraktivt.

 Smart og effektiv mobilitet

Udvikling af Københavns Lufthavn

Københavns Lufthavn har afgørende betydning for Danmarks nationale og internationale tilgængelighed til gavn for både forretnings- og ferierejsende. De mange flyruter ud i verden øger hovedstadens attraktivitet for internationale virksomheder, forskere, turister mv. Lufthavnen leverer omkring 74 pct. af Danmarks samlede internationale tilgængelighed fra luftfarten målt på antal passagerer og er på den baggrund helt central for Danmarks forbindelser til omverdenen.

En analyse fra Copenhagen Economics vurderer, at luftfartssektoren har skabt grundlag for en samfundsmæssig værdi på 30-57 mia. kr. over de seneste 20 år gennem bedre muligheder for handel, viden- deling, investeringer og turisme fra udlandet.

Københavns Lufthavns status som internationalt knudepunkt er udfordret, fordi lufthavnene i Stockholm, Oslo, Helsinki, Frankfurt og Amsterdam også tilbyder mange direkte forbindelser ud i verden. Fortsat udvikling i passagerantal og udvidelse af rutenetværket er derfor væsentligt for, at Københavns Lufthavn fortsat kan tilbyde let adgang til Danmark fra hele verden.

Københavns Lufthavn har en målsætning om at være den førende internationale lufthavn i Norden med over 40 mio. passagerer årligt, centrale destinationer i alle verdensdele og let adgang til lufthavnen fra alle dele af hovedstaden uanset transportmiddel. Det er en målsætning, som regeringen bakker op, jf. Luftfartsstrategi for Danmark fra juli 2017, og regeringen vil derfor understøtte tilvejebringelse af det plangrundlag, der skal muliggøre lufthavnens udvidelse.

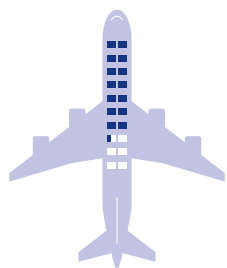
Lufthavnens mål om 40 mio. passagerer årligt vil medføre en stigning i brugen af tog, bus og metro til lufthavnen på 80 pct. Samtidig forventes en samlet stigning på 48 pct. i antal personkilometer over Øresund frem til 2032 på grund af øget pendling og trafik til lufthavnen fra Sverige, ligesom der forventes en fordobling af godstogstrafikken, der passerer lufthavnen, når Femern Bælt-forbindelsen åbner. Det giver samlet en stor kapacitetsudfordring på banen omkring Københavns Lufthavn, der skal håndteres.



← Ny station ved Københavns Lufthavn – visualisering af station med parkeringshuse set fra vest.



→ Københavns Lufthavn har en målsætning om at nå over 40 mio. pasagerer årligt.



30 mio.

passagerer i 2018.

→ REGERINGENS INITIATIVER

35. Regeringen vil igangsætte en udvidelse af Københavns Lufthavns Station med to nye perroner. Det vil forøge kapaciteten på Øresundsbanen og løfte punktligheden på strækningen markant. Det vil desuden give mulighed for at køre flere direkte tog til lufthavnen og dermed understøtte lufthavnens passagergrundlag og fortsatte vækst som beskrevet i regeringens luftfartsstrategi. For at sikre indtægter til stationsudvidelsen bygges to parkeringshuse med mere end 2.000 nye parkeringspladser i tilknytning til stationen, og driften af parkeringshusene udliciteres til en privat operatør. Ud over at betjene rejsende fra lufthavnen vil parkeringshusene understøtte metrostationen ved lufthavnen som Parkér og Rejs-anlæg og give billisterne mulighed for at fortsætte deres rejse med metro til centrum af København eller videre ud i Cityringen.

36. Regeringen vil i forlængelse af regeringens luftfartspolitiske strategi understøtte Københavns Lufthavns udbygningsplaner, herunder at udvide anvendelsen af arealer omkring Københavns Lufthavn, så de kan benyttes til kommercielle aktiviteter.

37. Regeringen vil arbejde for en endnu stærkere tilgængelighed mellem Danmark og resten af verden ved at tiltrække nye ruter og direkte afgange. Regeringen har i finansloven for 2019 forlænget engagementet i ruteudviklingsprogrammet Greater Copenhagen Connected og vil undersøge mulighederne for, at Danmark kan indgå i USA's grænsekontrolsprogram Global Entry, der kan give danske rejsende tidsbesparelser i told- og grænsekontrollen på op til to timer pr. ankomst til USA.

 Aktiv, levende og grøn hovedstad

Mindre støj- og luftforurening



Ren luft og begrænset trafikstøj er blandt flere parametre væsentligt for oplevelsen af en attraktiv by. I Danmark har vi renere luft end de fleste andre europæiske lande, og luftforureningen har været faldende de sidste 30 år. Antallet af for tidlige dødsfald relateret til luftforurening i Danmark er næsten halveret fra 1990 til i dag, og Danmark overholder i dag alle EU's fastsatte grænseværdier for luftkvalitet. Men luftforurening kender ikke landegrænser. Ca. 75 pct. af luftforureningen i Danmark blæser hertil fra andre lande og fra den internationale skibsfart, ligesom luftforurening fra Danmark påvirker vores nabolande. For kvælstofilter (NOx) er billedet dog lidt anderledes, idet transportsektoren i dag udgør 45 pct. af NOx-udledningen i Danmark. Heraf står vejtrafikken for ca. 30 pct. I en trafikeret gade er transportsektoren typisk den dominerende kilde til luftforurening – særligt i myldretiden.

Også trafikstøj er en stor gene for mange mennesker både i den tætte by, i forstæderne og langs hovedfærdselsårene i hovedstaden. Støj fra trafikken er den største støjkilde i vores samfund. På landsplan er over 700.000 boliger belastet med vejstøj over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 58 decibel (dB), og ikke mindst i hovedstaden er problemet omfattende. Trafikstøj over de vejledende grænseværdier er til stor gene for mange mennesker og øger risikoen for en række alvorlige sygdomme.

Støj- og luftforurening koster derfor mennesker og samfund dyrt.

← Støjbekæmpelse står højt på regeringens dagsorden.

For at afhjælpe problemet med vejstøj har staten de senere år opsat støjskærme flere steder i hovedstaden, blandt andet langs Helsingørmotorvejen, Køge Bugt Motorvejen, Motorring 3 og Hillerødmotorvejen. Siden 2006 har staten anvendt støjreducerende asfalt på en række statslige veje gennem bynære områder, blandt andet på Motorring 3 og dele af Helsingørmotorvejen. I 2030 ventes endnu flere statslige veje i hovedstaden at

være udlagt med støjreducerende asfalt, blandt andet Holbækmotorvejen ved Høje-Taastrup og Hillerødmotorvejen ved Bagsværd.

En omstilling til elbiler vil samtidig medføre reduktion af støj fra motorer og dermed give mindre støj. En større udbredelse af elbiler indeholder derfor et stort potentiale for støjreduktion.



REGERINGENS INITIATIVER

38. Regeringen vil sikre en grøn omstilling af transportsektoren og vil iværksætte tiltag, som vil bidrage til at nedsætte støj- og luftforureningen i hovedstaden. Som en del af regeringens klima- og luftudspil Sammen om en grønnere fremtid, 2018, har regeringen fremlagt en række initiativer, der vil modvirke støj- og luftforureningen i hele Danmark, herunder i hovedstaden, hvor udfordringerne er særligt omfattende. Som en del af udspillet indgår bl.a.:

- At regeringen har som mål, at alle nye personbiler fra 2030 skal være lavemissionsbiler og alle nye biler fra 2035 nulemissionsbiler. Det betyder, at der i 2030 kan være over én million elbiler, plug-in hybridbiler eller tilsvarende grønne biler i Danmark med mindre støj- og luftforurening til følge, herunder i hovedstaden. For at understøtte realiseringen af målet på den korte bane har regeringen ændret afgiften på elbiler, så elbiler med en værdi op til 400.000 kroner er fritaget for registreringsafgift. Regeringen vil samtidig støtte en grøn omstilling af den danske taxi-flåde – ikke mindst i hovedstaden – gennem skærpede miljøkrav og ved at give grønne taxier fordelsret ved stationsholdepladser og lignende trafikknudepunkter. Regeringen vil herudover give kommunerne mulighed for at tillade, at lav- og nulemissionsbiler kan køre i busbaner samt indgå aftale med kommunerne om at sikre areal til, at private aktører kan opsætte et tilstrækkeligt antal ladepladser i byerne. Endelig vil regeringen nedsætte en kommission, der bl.a. får til opgave at analysere tiltag til udbredelsen af grønne biler i stor skala.
- At regeringen vil give bl.a. Københavns og Frederiksberg kommuner mulighed for at skærpe miljøkravene til tunge lastbiler og busser og inkludere varebiler i miljøzoner. Det skal fortsat være muligt at køre og drive forretning i København og på

Frederiksberg, og derfor indføres reglerne trinvist fra 2020 frem til 2025. Derudover er det besluttet at stramme op på håndhævelsen af miljøzonereglerne ved at digitalisere ordningen og automatisere håndhævelsen. Der afsættes 3,5 mio. kr. i 2019, 9,5 mio. kr. i 2020 og 12 mio. kr. årligt i 2021 og 2022 til en ramme til opdatering og håndhævelse af regler mv.

- At regeringen går efter at gennemføre en grøn omstilling af rutebusserne i Danmark, herunder i hovedstaden. Det skal ske i tre trin: I 2020 skal nye busser være CO₂-neutrale, i 2025 må nye busser i byerne hverken udlede CO₂ eller luftforurening, og fra 2030 må ingen busser i byerne udlede luftforurening eller CO₂.
- At regeringen og Dansk Folkeparti er enige om midlertidigt at hæve skrotningspræmien for ældre dieslbiler. Der afsættes derfor en pulje til at øge skrotningspræmien for gamle dieslbiler i 2019 til 2020. Ejere af dieslbiler fra før 2006 vil således kunne få en præmie på i alt 5.000 kr. ved skrotning af deres bil.
- At regeringen har afsat 45 mio. kr. i 2019-2020 til en national skrotningsordning for gamle brændeovne. Samtidig har regeringen i klima- og luftudspillet foreslået en ordning, hvor der ved boligkøb skal ske en udskiftning af ældre brændeovne.
- At regeringen fra 2020 vil udrulle klimavenlig asfalt på alle strækninger af statsvejnettet, som står til at have ny belægning, hvis et igangværende pilotprojekt kan bekræfte de forventede effekter og holdbarheden af asfalten. Klimavenlig asfalt har mindre rullemodstand og reducerer derfor både brændstofforbrug og støj.

39. Regeringen vil ændre Fingerplanen, således at der i højere grad gives mulighed for etablering af støjvolde i de grønne kiler langs motorvejene.

Aktiv, levende og grøn hovedstad

Klimasikring

Klimaforandringerne medfører nye udfordringer for hele landet, herunder hele hovedstadsområdet. Flere steder i hovedstaden er der således risiko for oversvømmelser i forbindelse med stormflod, bl.a. i Køge Bugt-området, ved Roskilde Fjord og i København, som er store sammenhængende og tæt bebyggede områder.

Højvandshændelser, der er sjældne i dag, forventes at forekomme hyppigere de næste 100 år, og kan forårsage ganske betydelige oversvømmelser.

Hvis hovedstaden ikke sikres tilstrækkeligt, kan en stormflod medføre store konsekvenser for både borgere, virksomheder samt forsyning og infrastruktur, ikke mindst i København. Dele af anlæggene hos HOFOR (fjernvarme), BIOFOS

(renseanlæg) og metroen kan sættes ud af drift i længere perioder til meget stor gene for borgere og erhverv. Af en analyse fra Københavns Kommune, som COWI har lavet, fremgår det, at København vil opleve tab på mellem 7,3 og 11,8 mia. kr. over de næste 100 år, hvis byen ikke beskyttes mod stormfloder.

Det er op til den enkelte grundejer at foretage kystbeskyttelse, men kommunerne kan igangsætte fællesprojekter, beslutte en finansieringsmodel, gennemføre myndighedsprocessen og opkræve grundejerbidrag til finansiering af projektet.

Kommunerne i hovedstaden har allerede igennem en årrække arbejdet med kystbeskyttelse, men de efterspørger bistand og vejledning fra staten.

→ Ekspertter fra kommuner og organisationer skal komme med løsninger på udfordringerne fra oversvømmelser og andre konsekvenser af klimaforandringerne.

→ Klimaforandringerne giver øget risiko for oversvømmelser.



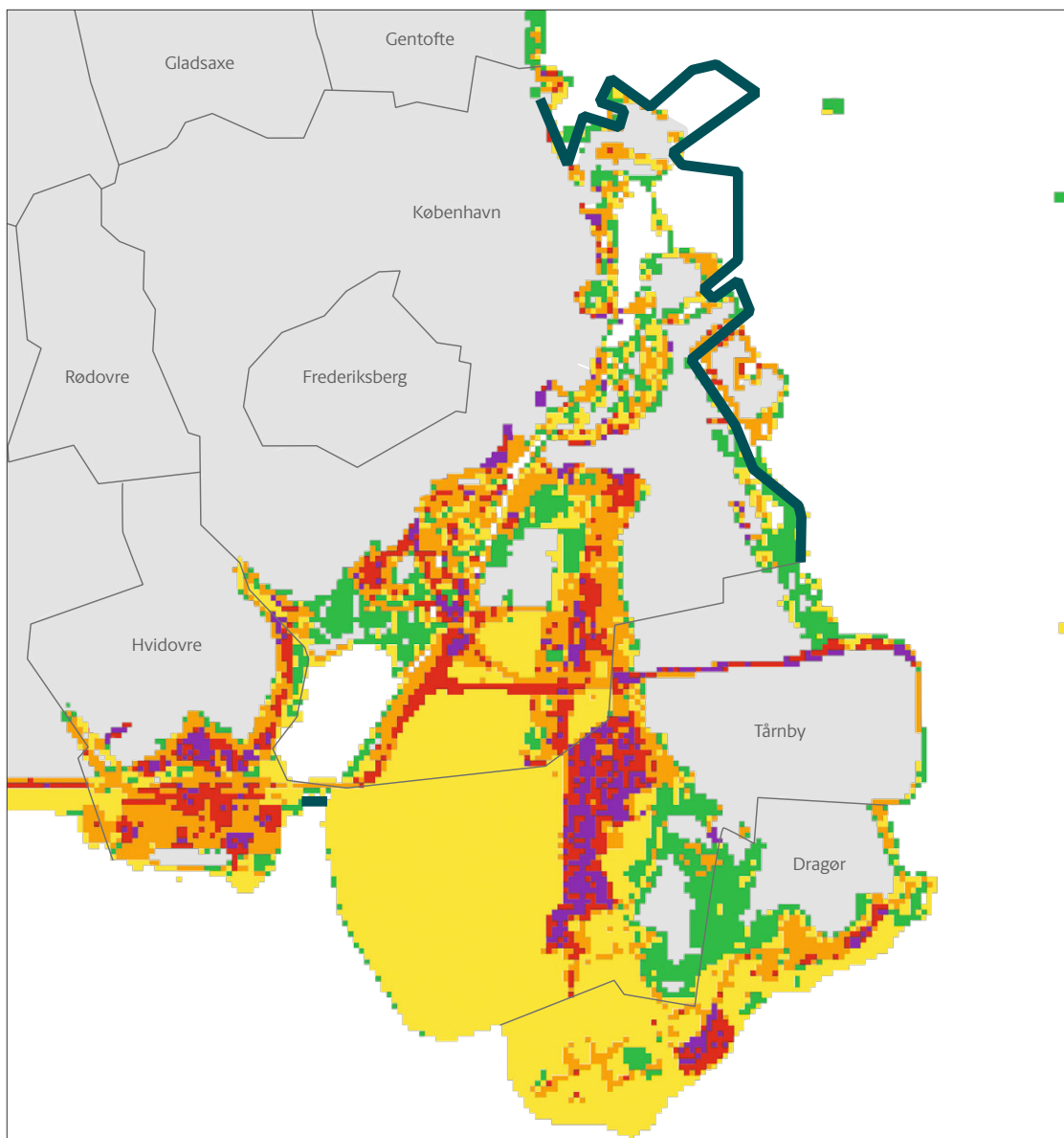
**Figur 12.**

Oversvømmelsesrisiko i den centrale del af hovedstaden samt vision for kystbeskyttelse ved Københavns Kommune og Hvidovre Kommune.

Oversvømmelsesrisiko:

- Meget lav
- Lav
- Medium
- Høj
- Meget høj

- Vision for kystbeskyttelse
- Kommunegrænse

**REGERINGENS INITIATIVER**

40. Regeringen vil som følge af principaftalen med Københavns Kommune anlægge Lynetteholmen i Københavns Havn, og dette vil bidrage til stormflodssikring af hovedstaden fra nord. Dermed bidrages der til at løfte en af de betydeligste udfordringer med at beskytte hovedstaden mod oversvømmelser.

41. Regeringen vil etablere et dialogforum for stormflodssikring bl.a. mellem relevante kommuner og staten, herunder repræsentanter for statslige grundejere, som repræsenterer store samfundsmæssige beskyttelsesinteresser (fx By & Havn, DSB, Københavns Lufthavn og Vejdirektoratet).

42. Regeringen vil nedsætte en arbejdsgruppe med eksperter og repræsentanter for relevante organisationer og kommuner, der inden udgangen af 2019 skal udarbejde en analyse af muligheder og udfordringer ved at bruge eksisterende og fremtidige grønne kiler til at øge hovedstadsområdet modstandsdygtighed over for øget nedbør, oversvømmelser fra havet og andre konsekvenser af klimaforandringer.

Aktiv, levende og grøn hovedstad

Natur og grønne områder

God tilgængelighed til grønne områder er i stigende grad et parameter i storbyområders indbyrdes konkurrence om at tiltrække borgere og skabe vækst. I et internationalt perspektiv har hovedstadsområdet en god tilgængelighed til grønne områder.

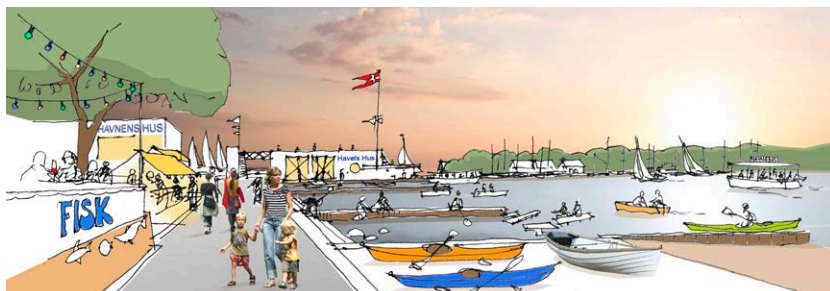
Fingerplanen har i særdeleshed været med til at bidrage til denne tilstræbte balance imellem urbane og grønne rekreative arealer igennem dens 70-årige virke. Fingerplanens grønne kiler sikrer hovedstadsområdets befolkning nem adgang til større sammenhængende grønne rekreative områder, og strækker sig helt ind i de tættest befolkede dele af storbyområdet. De grønne kiler skaber samtidig plads til natur og biodiversitet. Undersøgelser af betydningen af de grønne kiler viser således:

↓ Køge Bugt Strandpark har store, menneskeskabte naturområder, søer, enge, 8 km strande og 4 lystbådehavne. Strandparken ligger tæt på andre grønne arealer i Vestegnen, den nye Letbane, S-tog, veje og et regionalt stinet og har et stort opland.

- At hovedstadsområdet i sammenligning med 10 europæiske storbyområder indtager en tredjeplads i tilgængelighed til grønne områder kun overgået af Stockholm og Helsinki.
- At de grønne områders nærhed til boliger har afgørende betydning for, om de bliver anvendt.
- At friluftsanvendelsen af de grønne områder generelt er stigende, og at en række nye anvendelser (mountainbiking, rulleskøjter, geocaching, overnatning i shelters, naturlegepladser etc.) er i særlig vækst.
- At nem og fri adgang til grønne områder i stigende grad er et parameter i storbyområders indbyrdes konkurrence om at tiltrække borgere og skabe vækst.

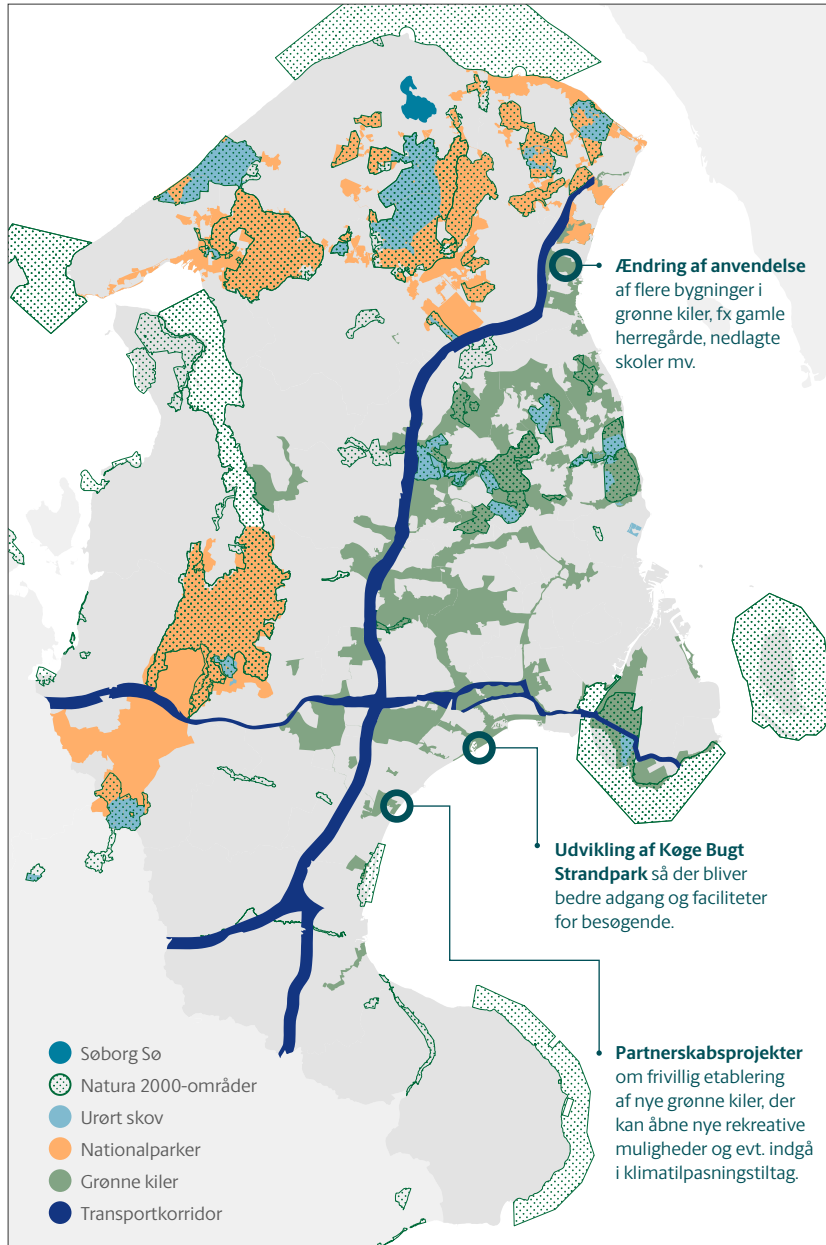
Der er i de seneste år taget en række initiativer med henblik på at fastholde hovedstadens førerposition som et grønt og attraktivt område. Regeringen har bl.a. igangsat genetableringen af Søborg Sø, som tidligere var Nordsjællands fjerdestørste sø, men som blev tørlagt i 1870'erne. Søen genetaberes fra 2018 og vil have positive natur- og miljømæssige effekter blandt andet som fugleområde.

Tilsvarende er der i hovedstadsområdet, som en del af Naturpakken, udpeget yderligere 8.360 ha urørt skov og anden biodiversitetsskov, hvoraf et areal på godt 2.900 hektar i Gribskov er den største enkeltudpegning i Danmark. Samtidig udvides Natura 2000-områderne i Region Hovedstaden med ca. 7-8.000 hektar, ligesom kommunerne i hovedstadsområdet er pålagt at reducere antallet af overløb for at forbedre den økologiske tilstand i vandløb med henblik på at forbedre badevandskvaliteten i hovedstadsområdet.



Endvidere blev Nationalpark Kongernes Nordsjælland indviet i maj 2018 og er med sine ca. 26.500 hektar landets næststørste nationalpark. Dermed ligger to af Danmarks fem nationalparker i hovedstadsområdet.

Endelig har regeringen nedsat en jury, der i 2018 har foreslået 15 natursteder, som udgør Danmarks Naturkanon. Et af disse områder er Vestmager og Øresund, der skaber trivsel for vade- og vandfugle side om side med mennesker. Området er også et af Danmarks bedste sommerfuglesteder.



→ REGERINGENS INITIATIVER

43. Regeringen vil fastholde de grønne kiler og styrke kilernes rekreative værdi ved:

- At der åbnes mulighed for at bytte en række konkrete kilearealer med beskeden rekreativ værdi (fx arealer mellem jernbane og motorvej) til nye og mere attraktive kilearealer af samme omfang og kvalitet ud fra et 1:1-princip.
- At der igangsættes partnerskabsprojekter med kommuner og relevante organisationer om frivillig etablering af nye grønne kiler, der kan åbne nye rekreative muligheder og evt. indgå i klimatilpasningstiltag. Der vil i den forbindelse især være fokus på de dele af hovedstadsområdet, hvor der er udlagt færrest arealer til grøn kile.
- At der åbnes mulighed for at ændre anvendelsen af eksisterende større bygninger i grøn kile forudsat, at kilerne ikke påvirkes negativt. Det vil bl.a. muliggøre en fremtidssikring og bedre anvendelse af flere bygninger i grønne kiler, fx gamle herregårde, nedlagte skoler mv.

44. Regeringen vil i Fingerplanen give mulighed for udvikling af Køge Bugt Strandpark, så der bliver bedre adgang og faciliteter for besøgende, hvis det kan ske inden for øvrig lovgivning. Fx bliver der mulighed for at skjule infrastruktur, forhøje diger og klitter som led i kystsikringen, etablere spisesteder, legepladser og toiletter, og at etablere nye faciliteter for besøgende i Brøndby Havn, Vallengsø Havn, Ishøj Havn og Greve Marina.

45. Regeringen vil udpege mere end 400 hektar nye grønne kiler i hovedstadsområdet. Grønne kiler er grønne arealer forbeholdt natur og friluftsliv. Arealerne udpeges parallelt med udvidelse af byudviklingsområder ved Herfølge, Køge, Solrød, Roskilde, Hillerød og Helsingør. Samtidig med udpegningen af de nye grønne kiler igangsætter regeringen et strategisk udviklingsprojekt om fremtidens grønne kiler, med fokus på udpegningen af yderligere grønne kiler og styrket brug af de eksisterende grønne kiler til friluftsliv mv.

Aktiv, levende og grøn hovedstad

Byliv, kultur og turisme

Bylivskvalitet har stigende betydning for storbyers evne til at tiltrække og fastholde investeringer, virksomheder, forskning, arbejdskraft, talenter og turister. I de senere år har hovedstaden placeret sig helt i toppen på internationale ranglister over trivsel ("liveability") og bylivskvalitet – og i 2019 er København udnævnt af Lonely Planet til verdens bedste storby at besøge.

↓ Hovedstadens grønne områder gør byen attraktiv og skal udvikles i takt med vækst i befolkningstal og turisme.

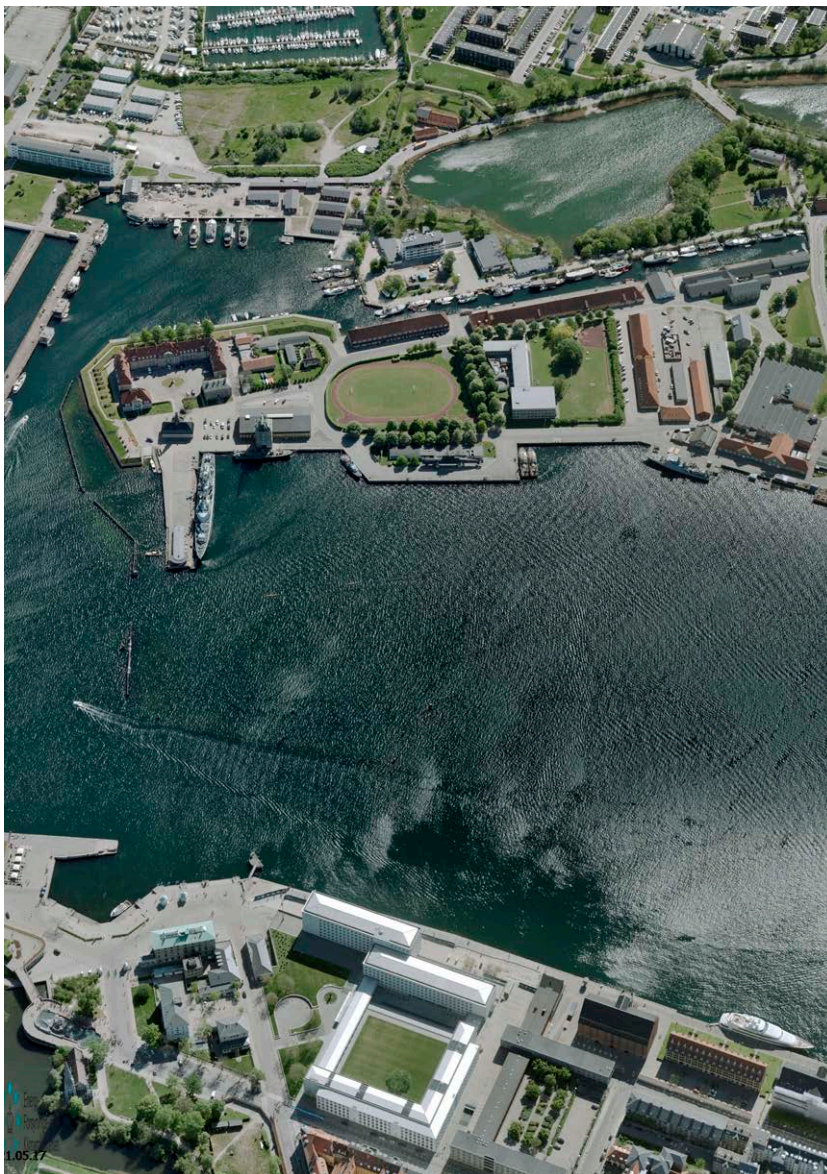
↘ Nyholms historiske bygninger og monumenter bevares, mens der åbnes mulighed for opførelse af boliger på den sydlige del.

Hovedstadens parker er sammen med de grønne områder, rekreative rum og uddannelsessteder med til at skabe attraktive byrum og liveability for borgere og turister. Frem mod 2030 vil der komme øget publikumspres på områderne som følge af tilvæksten i befolkning og turisme. Samtidig har hovedstaden som andre storbyer den udfordring, at der er væsentligt færre idrætsfaciliteter pr. borger

end i resten af landet. Det er en udfordring, der øges i takt med befolkningstilvæksten. Den massive efterspørgsel efter boliger og det afledte øgede boligbyggeri indebærer desuden en risiko for, at særlige arkitektoniske kvaliteter og helheder i bybilledet og den særlige arkitektoniske kvalitet, som i dag tiltrækker mange borgere og turister, går tabt.

Et aktivt, attraktivt og grønt hovedstadsområde har også værdi for turisterne. Hovedstaden er et attraktivt besøgsmaal for danske og internationale rejsende, og turismen skaber årligt ca. 49.000 jobs og 41 mia. kr. i omsætning i hovedstadsregionen. Der skal derfor arbejdes på, at hovedstaden fortsætter med at være en stærk og attraktiv destination med en tæt kobling mellem land og by, og som kan tiltrække turister fra både nær- og fjernmarkeder.





← Der udarbejdes en helhedsplan for bevaring af de historiske bygninger på Nyholms nordlige del.

48. Regeringen vil etablere et samarbejde med kommunerne i hovedstaden om at udvikle stærke by- og kulturmiljøer og en fælles tilgang til arkitektur i hovedstadskommunerne. Der skal lægges vægt på at skabe sammenhæng mellem hensyn til bl.a. turisme, udvikling og lokal identitet med udgangspunkt i historiske kvaliteter.

49. Regeringen vil på baggrund af den politiske aftale om forsvarsområdet 2018 – 2023 udarbejde en helhedsplan for den nordlige del af Nyholm, der bevares i Forsvarsministeriets regi, herunder de historiske bygninger og monumenter på Nyholm.

50. Regeringen vil indgå i et fortsat partnerskab med Realdania og kulturelle institutioner i området ved Slotsholmen om fælles skiltning, større sammenhæng, fælles markedsføring og events med henblik på at skabe et levende og aktivt byrum i hjertet af hovedstaden til glæde for borgerne og for at stå stærkere i kampen om tiltrækning af den stigende storbyturisme.

51. Regeringen vil understøtte den fortsatte udvikling af hovedstaden som en international attraktiv storbydestination med et turismeprodukt af høj kvalitet og en tæt kobling til nærliggende geografiers kyst- og naturoplevelser. Regeringen viderefører derfor finansieringen af hovedstadens destinationsselskab Wonderful Copenhagen på finansloven for 2019.

52. Regeringen ønsker at tiltrække store internationale sportsbegivenheder til Danmark og vil fortsat arbejde for, at København bliver vært for en åbningsetape af Tour de France.

→ REGERINGENS INITIATIVER

46. Regeringen vil i samarbejde med relevante parter styrke hovedstadsparkernes funktion som byens grønne åndehuller ved at udarbejde en samlet strategi for alle hovedstadens parker for at sikre optimal udnyttelse, sammenhæng og samspil med bevaringsforpligtelserne.

47. Regeringen vil sammen med en række aktører, herunder fx Lokale og Anlægsfonden, Idrættens Analyseinstitut, kommuner, idrætsorganisationer, eventuelle fonde mv., analysere behovet for nye idrætsfaciliteter frem mod 2030. Analysen skal hjælpe kommunerne med at planlægge og prioritere idrætsfaciliteter ud fra fremtidige behov i forbindelse med byudvikling.



Fingerplan 2019 – nye udviklings- muligheder i hele hovedstadsområdet

Fingerplanen har siden 1947 dannet rammen om den fysiske planlægning og byudviklingen i hovedstadsområdet, dvs. kommunerne i Region Hovedstaden (bortset fra Bornholms Regionskommune) samt Stevns, Køge, Solrød, Greve, Lejre og Roskilde kommuner i Region Sjælland. Fingerplanen fastlægger særlige regler for hovedstadskommunernes planlægning. Tilsvarende gælder ikke i resten af landet, hvor kommunerne således har større frihed i planlægningen. Dette skyldes de særlige forhold, der gør sig gældende i hovedstaden. Fingerplanen er løbende blevet revideret, men har gennem tiden bevaret hovedprincipperne om at koncentrere byudvikling omkring S-tognet i håndflade og byfingrene for at sikre borgerne let adgang til kollektiv trafik og undgå trængsel mv.

Planen har navn efter den fysiske afgrænsning, der ligner en hånd – med det indre storbyområde i håndfladen og det ydre storbyområde i fem byfingre med fingerspidser i Helsingør, Hillerød, Frederikssund, Roskilde og Køge, som samlet udgør fingerbyen.

Sammen med planloven er Fingerplanen det overordnede grundlag for den kommunale planlægning i hovedstadsområdet. I planens afgrænsede område, fingerbyen, kan man planlægge for en koncentration af boliger, virksomheder, offentlige institutioner mv. I de tyndere befolkede områder uden for fingerbyen må kommunerne kun planlægge for byvækst af begrænset omfang og i tilknytning til de større bysamfund.

Fingerplanen udpeger herudover bl.a.:

- Grønne kiler, dvs. grønne områder til natur og friluftsliv mv.
- Transportkorridorer dvs. arealer som friholdes til fremtidig transportinfrastruktur og energiforsyningsanlæg.
- Områder til miljøbelastende virksomheder samt transport- og logistikerhverv.
- Støjkonsekvens- og restriktionsområder omkring lufthavnene i Kastrup og Roskilde.

Fingerplanen og fingerbystrukturen har i over 70 år medvirket til at sikre mange af de kvaliteter, der gør hovedstadsområdet til et særligt storbyområde: Nem og hurtig adgang til attraktive grønne områder, en koncentration af boliger og arbejdspladser omkring en velfungerende infrastruktur og bysamfund, plads til forskellige typer virksomheder, udviklingsmuligheder for de strategisk vigtige lufthavne osv. Det er derfor ikke uden grund, at Fingerplanen i international sammenhæng ofte fremhæves som et godt eksempel på god, langsigtet planlægning.



↑ Attraktive boliger tæt på infrastruktur og vel-fungerende bysamfund.

I et hovedstadsområde i hastig forandring oplever mange kommuner imidlertid, at der er behov for en løbende videreudvikling af Fingerplanen. Regeringen har derfor igangsat en revision af Fingerplanen.

I forbindelse med revisionen har regeringen inviteret de 34 kommuner i hovedstadsområdet til at indsende forslag. Der er kommet 150 forslag. De mange forslag er udtryk for et stort fælles engagement i opgaven med at videreudvikle Fingerplanen og skabe en overordnet ramme, der både sikrer den nødvendige sammenhæng på tværs af hovedstadsområdet og sikrer råderum og fleksibilitet i kommunernes planlægning.

Samtidig med offentliggørelsen af Danmarks hovedstad sender regeringen et forslag til en revideret Fingerplan i offentlig høring. Med forslaget lægger regeringen op til, at 80 af de 150 forslag imødekommes helt eller delvist, hvilket åbner for en bred vifte af nye udviklingsmuligheder i hele hovedstadsområdet.

Grønne områder – attraktive grønne kiler

Med Fingerplan 2019 udvides Fingerplanens grønne kiler med over 400 ha.; kilearealer med beskeden rekreativ værdi byttes ud med nye og mere attraktive kilearealer; brugen af kilerne til håndtering af stigende havvand og nedbør som følge af klimaforandringer styrkes; og mulighederne for at udnytte og udvikle eksisterende ejendomme i grønne kiler forbedres.

Grønne områder – udvikling af Køge Bugt Strandpark

Med Fingerplan 2019 gives øgede planmæssige muligheder for at udvikle Køge Bugt Strandpark til et rekreativt strandområde af regional betydning.

Modernisering af regler om stationsnær lokalisering

Med Fingerplan 2019 fastholdes de centrale elementer af Fingerplanens regler om stationsnær placering af større byggeri med mange brugere, om end der foretages enkelte lempelser. Lempelserne vil give mere frihed til at planlægge for større erhvervsbyggeri med mange brugere i de fem købstæder Helsingør, Hillerød, Frederikssund, Roskilde og Køge samt i Høje-Taastrup. Endvidere udpeges der tre nye særlige lokaliseringsområder i Vallensbæk, Nærum og Kvistgård, hvor der ligeledes gives mulighed for større erhvervsbyggeri med mange daglige brugere. Derudover gives der på forsøgsbasis mulighed for større erhvervsbyggeri med mange daglige brugere i tilknytning til udvalgte standsningssteder på op til tre hurtigbuslinjer i eget tracé (BRT). Endelig åbnes muligheder for større byggeri til offentlige institutioner med en stærk lokal forankring (fx rådhus) udenfor stationsnære områder.

Nye udviklingsmuligheder for boliger og erhverv

Med Fingerplanen udvides og forlænges Køge Bugt-byfingeren; der foretages mindre udvidelser af byfingrene i den sydlige og nordvestlige del af Roskilde, ved Solrød, i den sydvestlige del af Hillerød og i den vestlige del af Helsingør; støj-konsekvenszonen omkring lufthavnen i Roskilde ændres på baggrund af opdaterede støjberegninger. Den ændrede afgrænsning forventes at øge mulighederne for at udlægge nye arealer til bl.a. boliger i kommuner med arealer i støjzonen, herunder især Roskilde og Greve kommuner.

Undersøgelse af arealreservationer i transportkorridorer

Der gennemføres en planlægningsundersøgelse af Ring 5-transportkorridoren (nord-syd-gående korridor) og et servicetjek af anvendelsesbestemmelserne i både Ring 5-transportkorridoren og i den øst-vestgående transportkorridor.

Yderligere arealreservationer til særlige virksomhedstyper

Med Fingerplan 2019 udpeges tre nye områder reserveret til transport- og logistikerhverv i Nivå, Vassingerød og Greve. Det skal bidrage til at sikre tilstrækkeligt med motorvejsnære arealer til et strategisk vigtigt erhverv.



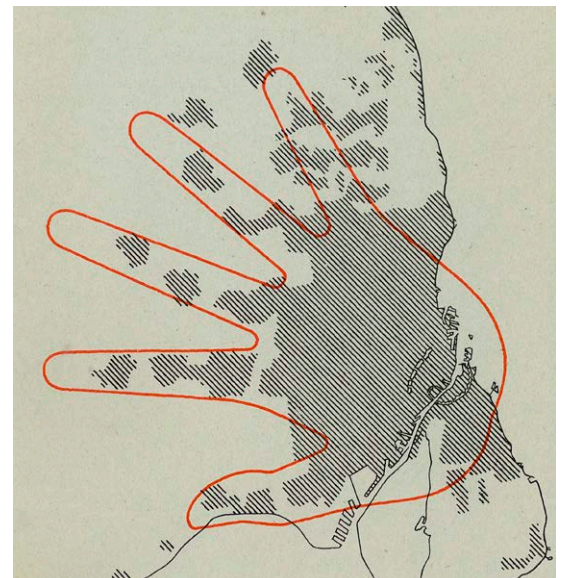
Sammen med planloven er Fingerplanen det overordnede grundlag for den kommunale planlægning i hovedstadsområdet.



REGERINGENS INITIATIVER

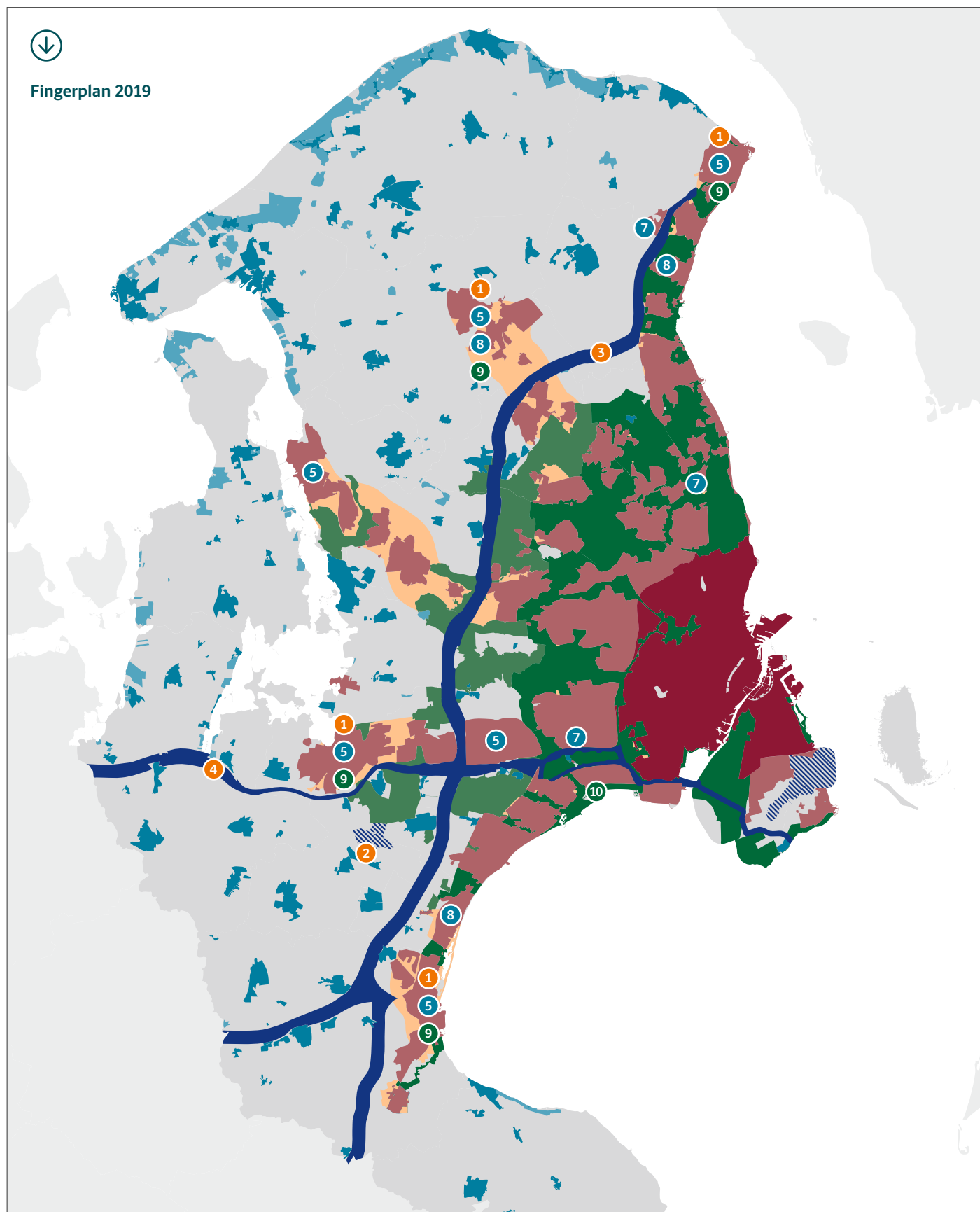
Regeringen vil med Fingerplan 2019 imødekomme 80 af kommunernes ønsker helt eller delvist, og dermed åbne for en bred vifte af nye udviklingsmuligheder i hele hovedstadsområdet.

→ Kort der viser Fingerplanen fra 1947.





Fingerplan 2019



Det indre storbyområde

● Håndfladen

Det ydre storbyområde

● Byfingrene

● Landområde

De grønne kiler

● Indre kiler og kystkiler

● Ydre kiler

Andet

● Transportkorridor

● Lufthavne

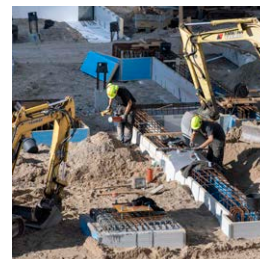
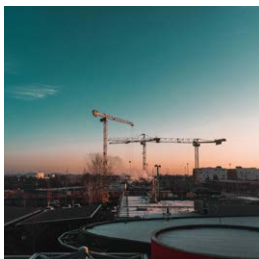
Det øvrige hovedstadsområde

● Byområde

● Sommerhusområde



NYE MULIGHEDER FOR BYUDVIKLING



1 Nye byudviklingsmuligheder i fingerbyen

Udvidelser af byfingre ved Køge (Herfølge og Hastrup Ø), Solrød, Roskilde, Hillerød og Helsingør.

2 Nye byudviklingsmuligheder omkring Roskilde Lufthavn

Ændring af støjzone omkring Roskilde Lufthavn skaber nye byudviklingsmuligheder for især boliger.

3 Nord-syd transportkorridor

Planlægningsundersøgelse af Ring 5 vedr. anlæg af motorvej i den sydlige del og indskrænkninger af korridoren i den nordlige del. Desuden servicetjek af regler for byggeri i Ring 5 og i den øst-vestgående transportkorridor.

4 Byudvikling uden for byfingrene

Rammer for boligudvikling i det øvrige hovedstadsområde, dvs. området uden for fingerbyen, gøres mere præcise og fleksible.



ATTRAKTIVE ERHVERVSOMRÅDER MED LET ADGANG TIL OFFENTLIG TRANSPORT



5 Et hovedstadsområde med flere stærke centre

Udvidede muligheder for at planlægge for større erhvervsbyggeri med mange brugere i de fem købstæder Helsingør, Hillerød, Frederikssund, Roskilde og Køge samt i Høje-Taastrup – fx kontorbyggeri.

6 Frihed til placering af offentlige institutioner

Offentlige institutioner med stærk, lokal forankring kan placeres frit – fx rådhus i Hørsholm.

7 Nye byggermuligheder

Tre særlige lokaliseringsområder i Vallensbæk, Nærum og Kvistgård med udvidede muligheder for at planlægge for større erhvervsbyggeri med mange brugere – fx kontorbyggeri.

8 Plads til transport og logistik

Tre nye områder til transport- og logistikerhverv i Nivå, Vassingerød og Greve.



GRØNNE OG LEVENDE OMRÅDER



9 Mere grønt

Over 400 ha. nye grønne kiler og strategisk udviklingsprojekt om fremtidens grønne kiler.

10 Flere rekreative muligheder

Øgede muligheder for at videreudvikle Køge Bugt Strandpark til rekreativt strand- og naturområde af regional betydning.

11 Klimatilpasning

Strategisk udviklingsprojekt om grønne kiler til håndtering af stigende havvand og nedbør.

12 Fra forfald til udvikling

Bedre udnyttelse af eksisterende bygninger i grøn kile.



2018/19:13

Januar 2019

Erhvervsministeriet
Slotsholmsgade 10-12
1216 København K
Tlf. +45 7226 8400
E-mail: em@em.dk

ISBN digital: 978-87-93823-03-7 (pdf version)
ISBN tryk: 978-87-93823-02-0 (trykt version)

Fotos:

Scanpix, side 4, 24, 30, 34, 41 (billede 3,4,5,6,7,8,11)
European Spallation Source i Lund, side 16
Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering,
Bradbænken (1439 København K) 29.05.17, side 35
Strandparken, side 32, 41 (billede 10)
COBE for Høje-Taastrup Kommune, side 38

Design: e-Types
Tryk: Rosendahls

Publikationen kan hentes på
www.em.dk

Til høringsparterne, jf. vedlagte høringsliste

24. januar 2019

Høring af forslag til Fingerplan 2019

Regeringen har i dag offentliggjort et regeringsudspil for Hovedstadsområdet 2030 *Danmarks hovedstad - initiativer til styrkelse af hovedstadsområdet*. Udspillet omfatter bl.a. en række initiativer, der kræver ændringer af de særlige statslige rammer for den fysiske planlægning i hovedstadsområdet – Fingerplanen (Landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning).

På den baggrund har regeringen udarbejdet et forslag til en revideret Fingerplan – Fingerplan 2019. Med dette brev sendes forslaget i 8 ugers offentlig høring frem til torsdag den 21. marts 2019.

I forbindelse med revisionen har regeringen inviteret de 34 kommuner i hovedstadsområdet til at indsende forslag til Fingerplanens fremtidige udformning. Der er kommet 150 forslag.

Med forslaget til Fingerplan 2019 lægger regeringen op til helt eller delvis at imødekomme 80 forslag (se vedlagte oversigt). Herudover lægger regeringen op til at igangsætte opfølgende arbejder med hensyn til bl.a. transportkorridoren og planlægning rundt omkring København Lufthavn i Kastrup, der skal afdække mulighederne for at imødekomme yderligere 23 forslag.

Forslag til Fingerplan 2019 indeholder ikke regler vedrørende detailhandel i hovedstadsområdet. Disse regler er fortsat fastlagt i Landsplandirektivet for detailhandel i hovedstadsområdet fra 11. december 2018.

Høringsmaterialet

Høringsmaterialet, der kan downloades via Høringsportalen <https://www.hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/62693>, omfatter:

1. Dette høringsbrev
2. Høringsliste
3. Forslag til Fingerplan 2019 med bekendtgørelse og kortbilag. Vejledningen til bekendtgørelsen er ligeledes vedlagt
4. Oversigt over de 80 forslag fra kommunerne, der foreslås helt eller delvis imødekommet ifm. fingerplanrevisionen
5. Miljøvurdering af forslag til Fingerplan 2019
6. Særskilt miljøvurdering af forslag om ændring af støjzonen omkring Roskilde Lufthavn

ERHVERVSTYRELSEN

Dahlerups Pakhus
Langelinie Allé 17
2100 København Ø

Tlf. 35 29 10 00
Fax 35 29 10 01
CVR-nr 10 15 08 17
E-post erst@erst.dk
www.erst.dk

ERHVERVSMINISTERIET

Desuden omfatter høringen følgende hjemmeside, der indeholder de korttemaer, hvor Forslag til Fingerplan 2019 indeholder ændringer i forhold til den gældende Fingerplan:

<http://kort.erst.dk/spatialmap?&profile=fingerplan2019forslag>

Det er også muligt at tilgå de forskellige kortlag via WMS:

http://kort.erst.dk/wms?servicename=fingerplan2019forslag_wms&service=wms&request=GetCapabilities

Opdatering af kort

Forslag til Fingerplan 2019 indarbejder de ændringer af kort, der sker som led i fingerplanrevisionen eller er sket som led i anlægslove, landsplandirektiver og kommuneplanlægning.

Styrelsen vil venligt anmode om, at kommunerne i høringsperioden undersøger, om der er behov for opdateringer af kort og i givet fald informerer Erhvervsstyrelsen herom.

Ikrafttrædelse og høringsfrist

Det forventes, at Fingerplan 2019 træder i kraft i foråret 2019.

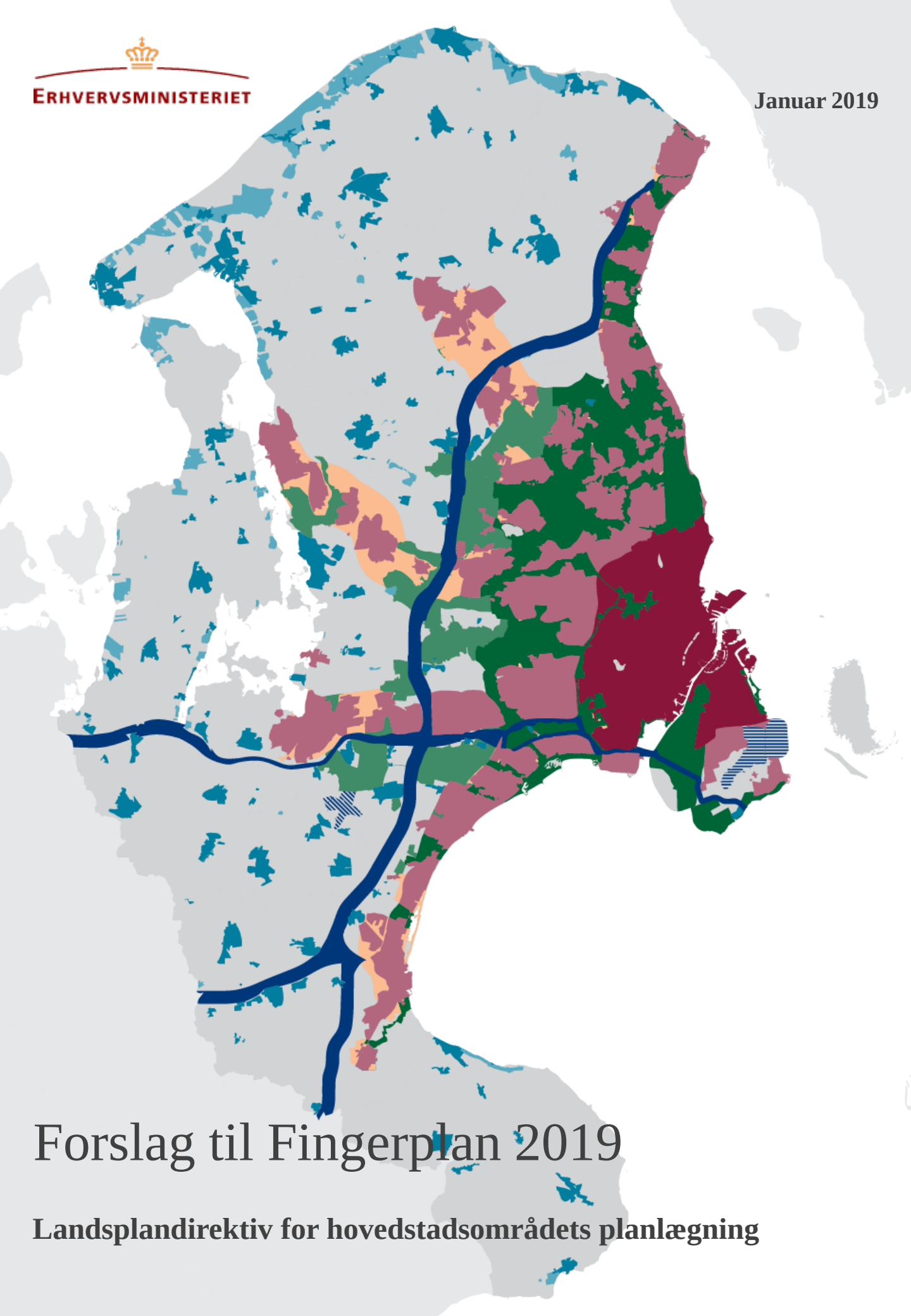
Erhvervsstyrelsen skal anmode om, at eventuelle høringssvar til forslag til Fingerplan 2019 sendes til fingerplanrevision@erst.dk senest **torsdag den 21. marts 2019**.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til Jeppe Fisker (JepFis@erst.dk, 35 29 12 67). Spørgsmål vedrørende kort rettes til Anders Bjørnsson (AndBjo@erst.dk, 35 29 11 55).

Med venlig hilsen



Sigmund Lubanski
Vicedirektør



Forslag til Fingerplan 2019

Landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning

Indhold

Forord	3
Forslag til bekendtgørelse om hovedstadsområdets planlægning	7
Kapitel 1 – Hovedstadsområdet	7
Kapitel 2 – Hovedstruktur	7
Kapitel 3 – Det indre storbyområde (fingerbyens håndflade).....	7
Kapitel 4 – Det ydre storbyområde (byfingrene)	9
Kapitel 5 – De grønne kiler	11
Kapitel 6 – Det øvrige hovedstadsområde	13
Kapitel 7 – Tværgående emner	14
Kapitel 8 – Ikrafttræden	16
Vejledning til bekendtgørelse om hovedstadsområdets planlægning	17
Almindelige bemærkninger	17
Bemærkninger til de enkelte regler	17
Kapitel 1 – Hovedstadsområdet	17
Kapitel 2 – Hovedstruktur	18
Kapitel 3 – Det indre storbyområde (fingerbyens håndflade).....	20
Kapitel 4 – Det ydre storbyområde (byfingrene)	23
Kapitel 5 – De grønne kiler	26
Kapitel 6 – Det øvrige hovedstadsområde	30
Kapitel 7 – Tværgående emner	31
Kapitel 8 – Ikrafttræden	34
Appendiks	35

Bilag og kortbilag

A	Hovedstadsområdet og de fire geografiske områdetyper
B	Grønne kiler – oversigt
C	Mulige placeringer af friluftsanlæg mv. i grønne kiler
D	Grøn kystkile ved Køge Bugt Strandpark
E	Grøn kile og byudvikling ved Byvej i Hvidovre
F	Grønne bykiler
G	Eksisterende og besluttede stationer – oversigt
H	Linjeføring og stationer på kommende letbane i Ring 3
I	Områder til virksomheder med særlige beliggenhedskrav og til transport- og distributionserhverv
J	Område til containerterminal mv. i Københavns ydre Nordhavn
K	Arealer som Københavns Kommune kan overføre til byzone
L	Område på Avedøre Holme forbeholdt produktionsvirksomheder
M.1	Særlige lokaliseringsområder i Kvistgård, Nærum og Vallensbæk
M.2	Forskerpark og DTU Risø Campus
M.3	Sportsbyen Brøndby
N	Reservationer til transportkorridorer
O	Reservationer til overordnede kollektive trafik anlæg
P	Reservationer til overordnede vejanlæg
Q	Reservationer til overordnede cykelstier, herunder supercykelstier
R	Reservationer til overordnede rekreative stier
S	Reservationer til overordnede energiforsyningsanlæg
S.1	Ændring af tracé for naturgashovedtransmissionsledning
T.1	Restriktionsområder ved Københavns Lufthavn, Kastrup
T.2	Støjzone ved Københavns Lufthavn, Kastrup
U	Støjzone ved Københavns Lufthavn, Roskilde
V	Sommerhusområder der kan overføres til byzone

Forord

Regeringen ønsker et stærkt hovedstadsområde til gavn for hele landet. Det er hovedmålsætningen med det nye regeringsudspil for Hovedstadsområdet 2030 "Danmarks hovedstad – initiativer til styrkelse af hovedstadsområdet", der blev offentliggjort den 24. januar 2019, og for dette forslag til Fingerplan 2019.

Efter flere års fremgang står hovedstadsområdet i dag stærkt i den internationale konkurrence med andre storbyområder. Det er i mine øjne dog ingen naturlov. For blot få årtier siden var situationen i hovedstadsområdet en helt anden. Dengang var udviklingen stort set gået i stå med tilbagegang i indbyggertallet, en nedslidt infrastruktur og virksomheder og investeringer, der valgte hovedstadsområdet fra.

Initiativerne i "Danmarks hovedstad – initiativer til styrkelse af hovedstadsområdet" er en solid "vitaminindsprøjtning" til hovedstadsområdet, som skal bidrage til, at Danmark også fremover har et velfungerende og internationalt konkurrencedygtigt hovedstadsområde, med plads til flere borgere, attraktive bymiljøer og natur, gode arbejdspladser og et stærkt erhvervsliv, der skaber vækst og udvikling i hele Danmark.

Hovedstadsområdet har i dag over 2 mio. indbyggere og forventes frem mod år 2030 at vokse med ca. 200.000 indbyggere. En god og udviklingsorienteret fysisk planlægning er af afgørende betydning, hvis det tætbefolkede område fortsat skal være attraktivt for borgere, virksomheder og besøgende fra nær og fjern. Udspillet for Hovedstadsområdet 2030 omfatter derfor et forslag til en revideret Fingerplan, der som supplement til planloven fastlægger rammerne for kommunernes fysiske planlægning i hovedstadsområdet.

Fingerplanen indebærer, at kommunerne i hovedstaden er underlagt særlige regler for deres planlægning, som ikke gælder kommunerne i resten af landet. Fingerplanen og fingerbystrukturen har siden 1947 medvirket til at sikre mange af de kvaliteter, der gør hovedstadsområdet til et særligt storbyområde: Nem og hurtig adgang til attraktive grønne områder, en koncentration af boliger og arbejdspladser omkring en velfungerende infrastruktur og bysamfund, plads til forskellige typer virksomheder, udviklingsmuligheder for de strategisk vigtige lufthavne osv. Det er derfor ikke uden grund, at Fingerplanen i international sammenhæng ofte fremhæves som et godt eksempel på god fysisk planlægning.

Med et hovedstadsområde i hastig forandring og vækst oplever mange kommuner, at der er behov for at se Fingerplanen efter i sømmene. Regeringen har derfor igangsat en revision af Fingerplanen, der har forløbet i to spor: Spor 1, der resulterede i Fingerplan 2017, og spor 2, der afsluttes med dette forslag til Fingerplan 2019.

I den forbindelse har regeringen inviteret de 34 kommuner i hovedstadsområdet til at indsende forslag til at videreudvikle planen. Der er til revisionens spor 2 indsendt i alt 132 forslag vedrørende Fingerplanen, foruden 18 forslag på øvrige områder – i alt 150 forslag. De mange forslag er i mine øjne et udtryk for et stort fælles engagement i opgaven med at videreudvikle Fingerplanen og hovedstadsområdet.

Med forslaget til Fingerplan 2019 lægger regeringen op til at imødekomme 80 af kommunernes forslag, mens der igangsættes opfølgende arbejder mht. transportkorridoren og planlægning rundt omkring Københavns Lufthavn, der skal afdække mulighederne for at imødekomme yderligere 23 forslag. Dermed skabes en række nye udviklingsmuligheder, hvor jeg især vil fremhæve følgende:

Nye byudviklingsmuligheder

Med fingerplanrevisionen lægges der op til at give nye byudviklingsmuligheder for at imødekomme udfordringen med at skabe plads til flere boliger.

Køge Bugt-byfingeren forlænges til Herfølge; der foretages mindre udvidelser af byfingrene sydvest for Køge, ved Solrød, i den sydlige del af Roskilde, i den sydvestlige del af Hillerød og i den vestlige del af Helsingør.

Med fingerplanrevisionen er der endvidere lagt op til at opdatere støjzonen omkring lufthavnen i Roskilde, med henblik på at give kommunerne nye muligheder til at skabe plads til ny byudvikling. Den nuværende støjzone omkring lufthavnen i Roskilde bygger på et forældet grundlag, som unødigt begrænser kommunernes mulighed for ny byudvikling. Med en opdatering af støjzonen forbedres kommunernes mulighed for at planlægge samtidig med, at lufthavnen fortsat har mulighed for at udvikle sig.

Samtidig gøres rammerne for boligudvikling i det øvrige hovedstadsområde, dvs. i hovedstadsområdet landområder, hvor reglerne for byudvikling i dag er restriktive, mere fleksible, så kommunerne i disse dele af hovedstadsområdet også i højere grad får mulighed for at imødekomme den stigende udfordring med at skabe plads til flere borgere i hovedstadsområdet.

Endeligt er det aftalt, at Københavns Kommune kan gennemføre en zonerings af industriområdet på Prøvestenen på Amager, så der åbnes op for udvikling af de nærtliggende arealer i forlængelse af regeringens principaftale med kommunen om etablering af Lynetteholmen.

Nye erhvervsudviklingsmuligheder

Regeringen har et ønske om et samlet stærkt hovedstadsområde. Det betyder, at udviklingsmulighederne uden for det centrale hovedstadsområde skal styrkes. Med fingerplanrevisionen lægges derfor op til at give nye erhvervsudviklingsmuligheder uden for det centrale hovedstadsområde.

Fingerplanens regler om stationsnær placering af større byggeri med mange brugere fastholdes, men der foretages konkrete lempelser, som vil give kommunerne mere frihed til at planlægge for større erhvervsbyggeri med mange brugere op til 1000 meter fra stationerne i de fem købstæder Helsingør, Hillerød, Frederikssund, Roskilde og Køge samt i Høje-Taastrup.

Derudover åbnes i Fingerplanen mulighed for en forsøgsordning, der sigter på at fremme udviklingen af nye former for højklasset, kollektiv trafik i hovedstadsområdet. Forsøgsordningen betyder, at der i tilknytning til standsningssteder ved op til tre hurtigbuslinjer i eget tracé (BRT) kan udpeges nye stationsnære kerneområder for at styrke erhvervsudviklingen omkring BRT-linjerne.

Der åbnes samtidig mulighed for at planlægge for større byggeri til offentlige institutioner med en stærk lokal forankring (fx rådhus) udenfor stationsnære områder. Sidst men ikke mindst udpeges tre særlige lokaliseringsområder i Nærum, Kvistgård og Vallensbæk, hvor der også gives mulighed for at planlægge for større erhvervsbyggeri med mange brugere.

Grønne områder – attraktive grønne kiler

De grønne kiler er vigtige for befolkningens adgang til større sammenhængende grønne og rekreative områder. Derfor er udgangspunktet, at de grønne kiler grundlæggende fastholdes, men der åbnes med fingerplanrevisionen op for at styrke de grønne kilers rekreative værdier. Samtidig foretages i forbindelse med de fortrinsvis mindre udvidelser af byfingrene væsentligt større udvidelser af Fingerplanens grønne kiler, der samlet vokser med over 400 ha.

I 2019 igangsættes herudover partnerskabsprojekter med kommuner og relevante organisationer om frivillig etablering af flere nye grønne kiler, der kan åbne nye rekreative muligheder og eventuelt kan indgå i klimatilpasningstiltag.

En række kommuner har ønsket udtag af konkrete og typisk mindre arealer fra grøn kile med henblik på byudvikling og erhvervsudvikling. For at imødekomme ønskerne fra disse kommuner, men samtidig bevare og styrke de grønne kiler, er der som en del af revisionen åbnet op for, at kommunerne i konkrete tilfælde kan bytte kilearealer, som har en beskeden rekreativ værdi, fx arealer indeklemmt mellem jernbane og motorvej, med nye og mere attraktive kilearealer ud fra et 1:1-princip. I alt omfordeles ca. 160 ha grøn kile på denne måde.

Samtidig åbnes mulighed for at ændre anvendelsen af større eksisterende bygninger i grøn kile med henblik på bl.a. at muliggøre en fremtidssikring og bedre anvendelse af flere værdifulde bygninger i grønne kiler – under forudsætning af, at kilerne ikke påvirkes negativt. Kommuner får samtidig mulighed for at planlægge for støjvolde i grønne kiler – hvilket bl.a. muliggør realiseringen af et visionært projekt i grøn kile ved motorvejen i Albertslund Kommune, der skaber et stort rekreativt område og støjbeskytter ca. 1.300 eksisterende boliger. Sidst men ikke mindst får kommunerne bag Køge Bugt Strandpark mulighed for at videreudvikle strandparken og dens havne som et attraktivt rekreativt område af regional betydning.

Yderligere arealreservationer til bl.a. transport- og logistikerhverv

Transport- og logistikerhvervene ændrer sig markant i disse år bl.a. på grund af den stigende e-handel og efterspørgsel efter varer. Kunderne forventer hurtig og effektiv levering. Der er stor efterspørgsel efter arealer til transport- og distributionserhverv i hovedstadsområdet, hvor udbuddet i dag er lavt. I lyset af en øget efterspørgsel efter velplacerede arealer til transport- og logistikerhverv indarbejdes i Fingerplan 2019 tre nye arealreservationer til denne type erhverv ved Vassingerød, Nivå og Greve.

Med hensyn til yderligere arealer til virksomheder med særlige beliggenhedskrav vil regeringen fortsætte drøftelserne med Hvidovre Kommune om realisering af det store projekt om udvidelse af industriområdet ved Avedøre Holme med henblik på indarbejdelse i Fingerplanen, når projektet er længere fremskredent.

Endelig skal det fremhæves, at regeringen med Landsplandirektiv for detailhandel i hovedstadsområdet fra december 2018 har muliggjort en styrket detailhandelsudvikling i hovedstadsområdet gennem udlæg af fire nye aflastningsområder i Hillerød, Ishøj, Lyngby, Ballerup, udvidelse af aflastningsområdet i Helsingør og en ny bymidte i Kokkedal.

Undersøgelse af arealreservationer i transportkorridorer

Transportkorridorer er en arealreservation til fremtidige energiforsyningsanlæg og overordnet transportinfrastruktur. Korridoren er op til 1 km bred og strækker sig fra Helsingør i nord til Køge i syd og fra Amager i øst til Lejre i vest. En række kommuner har anført, at transportkorridoren lægger beslag på et større areal, hvor der i dag som hovedregel ikke kan opføres anden nybyggeri end nødvendige driftsbygninger for landbrug, skovbrug og fiskeri.

Regeringen igangsætter derfor en forundersøgelse af Fingerplanens nord-sydgående transportkorridor (Ring 5) for at undersøge linjeføringen for en fremtidig motorvejsforbindelse i syd fra Køge til Frederikssundsmotorvejen. Samtidig igangsættes en planlægningsundersøgelse i den nordlige del af Ring 5-transportkorridoren med henblik på at forbedre beslutningsgrundlaget for en eventuel indsnævring eller ophævelse af korridorens bredde. Endelig igangsættes et servicetjek af reglerne om byggeri i både den nord-sydgående samt øst-vestgående transportkorridor for at undersøge, om der kan åbnes flere muligheder for byggeri i korridorerne.

Stigende trafik og trængsel er en af hovedstadsområdet udfordringer. Regeringen har derfor med hovedstadsudspillet fokus på den langsigtede infrastruktur for at forbedre fremkommeligheden på vejene med undersøgelser for at udvide og øge kapaciteten på Ring 3, Ring 4, Øresundsmotorvejen, Frederikssundsmotorvejen og Amagermotorvejen.

Derudover vil regeringen sikre metrobetjeningen af Lynetteholmen. Der vil blive fulgt op på Fremkommelighedsudvalgets forslag om optimering af trafikstyringen samt øge kapaciteten på S-togsnettet med automatisk drift. Dertil kommer, at det i den netop indgåede finanslovsaftale er aftalt, at regeringen vil komme med et oplæg til en infrastrukturplan for hele landet med henblik på drøftelse af langsigtede prioriteringer i løbet af foråret 2019.

Planlægning omkring Københavns Lufthavn

Flere kommuner har ønsket om at kunne byudvikle omkring Københavns Lufthavn, Kastrup. Dette er i dag ikke muligt på grund af støjzonen omkring lufthavnen, som har til formål at sikre færrest mulige konflikter mellem lufthavnen og dets naboer. Københavns Lufthavn har betydning for hele Danmark, idet den giver mulighed for at komme rundt i landet og skaber adgang til og fra udlandet. Regeringens luftfartspolitiske strategi støtter lufthavnens ambitiøse vision for udbygning.

Det er på den ene side vigtigt at sikre lufthavnens udviklingsmuligheder, samtidig skal vi også være opmærksomme på de omkringliggende lokalsamfund og deres beboere. Når der er kommet større klarhed over de fremtidige udviklingsplaner, vil regeringen derfor fortsætte dialogen med kommunerne om fremtidige byudviklingsmuligheder omkring lufthavnen.

Jeg vil afslutningsvis gerne takke de mange aktører, der har engageret sig i arbejdet med at revidere Fingerplanen – navnlig de 34 kommuner i hovedstadsområdet, der med mange gode forslag og i konstruktiv dialog har ydet et afgørende bidrag. Jeg håber, at I alle vil tage godt imod forslaget til Fingerplan 2019

Rasmus Jarlov
Erhvervsminister

Forslag til bekendtgørelse om hovedstadsområdets planlægning

(Fingerplan 2019 – landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning¹)

I medfør af § 3, stk. 1, og § 5 j, stk. 4, i lov om planlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 287 af 16. april 2018, fastsættes:

Kapitel 1 – Hovedstadsområdet

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

§ 2. Hovedstadsområdet er opdelt i 4 geografiske områdetyper:

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

Stk. 2. Afgrænsningen af de 4 områdetyper er vist på kortbilag A. Der gælder særlige regler for den kommunale planlægning i hver af de 4 områdetyper, jf. kapitlerne 3-6.

Kapitel 2 – Hovedstruktur

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

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

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

Kapitel 3 – Det indre storbyområde (fingerbyens håndflade)

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

§ 6. Kommuneplanlægningen i det indre storbyområde skal sikre:

- 1) At byudvikling, byomdannelse og lokalisering af byfunktioner sker inden for den eksisterende byzone og med hensyntagen til mulighederne for at styrke den kollektive trafikbetjening.
- 2) At byfunktioner, som på grund af arealudnyttelse, arbejdspladstæthed, størrelse eller 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. Større, tæt boligbyggeri kan ligeledes placeres i byområdet uden for de stationsnære områder. Endelig kan større, offentlige institutioner, der overvejende betjener kommunens borgere, også placeres i byområdet uden for de stationsnære områder.
- 3) At stationsnære områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed.

¹ Forslaget er sendt i offentlig høring den 24. januar 2019. Høringsmaterialet kan tilgås via Høringsportalen.dk.

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

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

6) At de områder, som er nævnt i stk. 9, fastlægges som grønne bykiler af regional betydning. Områderne skal overvejende forbeholdes alment tilgængelige frilufts- og fritidsformål, idet de fredede områder kan anvendes i overensstemmelse med fredningerne. Forudsat 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 kilerens karakter af grønt område og almene tilgængelighed. Områderne kan anvendes til klimatilpasning, hvis det er foreneligt med hovedanvendelsen og fredningsbestemmelserne.

Stk. 2. Afgrænsningen af de stationsnære områder og de stationsnære kerneområder sker i den kommunale planlægning. Stationsnære områder og stationsnære kerneområder kan afgrænses omkring alle eksisterende og besluttede stationer på det overordnede banenet bestående af S-banerne, Kystbanen, Vestbanen, Øresundsbanen, metroen og letbaner. Bilag G og H angiver de stationer, som er udgangspunkt for afgrænsning af stationsnære områder og stationsnære kerneområder. Når der er truffet politisk beslutning om nye stationer på det overordnede banenet optages de umiddelbart i bilag G eller H. Det stationsnære kerneområde skal afgrænses med udgangspunkt i maksimale gangafstande til stationer på 600 m. Afgrænsningen af det stationsnære område kan række ud over det stationsnære kerneområde og kan ske med udgangspunkt i et principielt 1.000 m cirkelslag. Lokalisering i de stationsnære områder skal bidrage til en trafikal adfærd, hvor væsentlig flere benytter kollektiv transport end generelt til og fra byfunktioner i de ikke-stationsnære områder.

Stk. 3. Som led i en forsøgsordning kan erhvervsministeren og transport-, bygge- og boligministeren godkende, at der afgrænses stationsnære kerneområder omkring standsningssteder for BRT-linjer (Bus Rapid Transit) fordelt på op til i alt 3 BRT-linjer i det indre og/eller ydre storbyområde med op til 3 standsningssteder pr. linje. Når de nævnte ministre har truffet politisk beslutning om standsningssteder for BRT-linjer, og der er truffet bindende beslutninger om finansiering, placering, anlæg og drift af linjerne, optages standsningsstederne i bilag H.

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

Stk. 5. Såfremt den kommunale planlægning giver mulighed for at lokalisere kontorbyggeri med mere end 1.500 etagemeter i det stationsnære område, men uden for det stationsnære kerneområde, skal der redegøres for, hvordan der vil blive arbejdet med supplerende virkemidler med henblik på at sikre trafikale effekter svarende til i det stationsnære kerneområde. Det kan være et begrænset udbud af parkeringspladser suppleret med forskellige former for mobility management, som fx direkte tilbringerservice til og fra stationen, firmacykelordninger til og fra stationen mv. Der kan dog uden videre planlægges for større kontorbyggeri over 1.500 etagemeter i det stationsnære område i større afstand fra stationerne end de 600 m, hvis én af følgende situationer gør sig gældende:

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

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

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

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

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

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

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

Grønne bykiler langs Ring 3

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

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

- 1) At der skabes sammenhængende grønne og blå forbindelser på tværs af kommunegrænserne i Ring 3-korridoren.
- 2) At det grønne og vandet integreres i byomdannelsen.
- 3) At der skabes sammenhængende grønne og blå forbindelser fra de nye tætte byområder til de eksisterende og eventuelt nye regionale friluftsområder ("grønne kiler") og grønne bykiler.
- 4) At hensyn til klimatilpasning i kommunen og på tværs af kommunegrænserne tilgodeses.
- 5) At der skabes god adgang til naturkvaliteter og landskabsoplevelser i kommunen og på tværs af kommunegrænserne.
- 6) At de grønne bykiler i videst muligt omfang er alment tilgængelige for friluftsliv.

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

Rækkefølge

§ 8. Kommuneplanlægningen i det indre storbyområde skal sikre, at der fastlægges en rækkefølge for gennemførelsen af byudvikling og byomdannelse af regional betydning. Rækkefølgen skal fastlægges på grundlag af en vurdering af udviklingen i området som helhed.

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

Kapitel 4 – Det ydre storbyområde (byfingrene)

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

§ 11. Kommuneplanlægningen i det ydre storbyområde skal sikre:

- 1) At byudvikling, byomdannelse og lokalisering af byfunktioner placeres under hensyntagen til den eksisterende og besluttede infrastruktur og til mulighederne for at styrke den kollektive trafikbetjening.
- 2) At byfunktioner, som på grund af arealudnyttelse, arbejdspladstæthed, størrelse eller besøgs mønstre har en intensiv karakter, placeres inden for de stationsnære områder og fortrinsvist inden for de stationsnære kerneområder. Erhvervsbygninger af mindre omfang og lokal karakter, dvs. mindre end 1.500 etagemeter, kan placeres i byområdet uden for de stationsnære områder. Større, tæt boligbyggeri kan ligeledes placeres i byområdet uden for de stationsnære områder. Endelig kan større, offentlige institutioner, der overvejende betjener kommunens borgere, også placeres i byområdet uden for de stationsnære områder.
- 3) At stationsnære områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed.
- 4) At ny byudvikling sikrer sammenhæng med de eksisterende byområder og en klar grænse mellem by og land.
- 5) At de områder, som er nævnt i stk. 6, forbeholdes virksomheder med særlige beliggenhedskrav (miljøklasse 6 og 7), og at der ikke gives tilladelse til at placere virksomheder, der begrænser den fremtidige lokalisering af virksomheder med særlige beliggenhedskrav. Den kommunale planlægning kan anvende zoner af områderne i forskellige miljøklasser, hvis det bidrager til at sikre fremtidige muligheder for denne type virksomheder og sikre eksisterende virksomheders udviklingsmuligheder.
- 6) At de områder, som er nævnt i stk. 7., forbeholdes transport- og distributionserhverv (miljøklasse 6 og 7 og lavere miljøklasser). Den kommunale planlægning kan anvende zoner af områderne i forskellige miljøklasser, hvis det bidrager til at sikre fremtidige muligheder for lokalisering af denne type virksomheder og sikrer eksisterende virksomheders udviklingsmuligheder. 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. Når der er truffet politisk beslutning om nye stationer på det overordnede banenet, optages de umiddelbart i bilag G eller H. Det stationsnære kerneområde skal afgrænses med udgangspunkt i maksimale gangafstande på 1.000 m omkring købstadsstationerne i Helsingør, Hillerød, Frederikssund, Roskilde og Køge og ved stationen i Høje-Taastrup. Ved alle øvrige stationer skal den afgrænses med udgangspunkt i maksimale gangafstande på 600 m. Afgrænsningen af det stationsnære område kan række ud over det stationsnære kerneområde og kan ske med udgangspunkt i et principielt 1.200 m cirkelslag. Lokalisering i de stationsnære områder skal bidrage til en trafikal adfærd, hvor væsentlig flere benytter kollektiv transport end generelt til og fra byfunktioner i de ikke-stationsnære områder.

Stk. 3. Som led i en forsøgsordning kan erhvervsministeren og transport-, bygge- og boligministeren godkende, at der afgrænses stationsnære kerneområder omkring standsningssteder for BRT-linjer (Bus Rapid Transit) fordelt på op til i alt 3 BRT-linjer i det indre og/eller ydre storbyområde med op til 3 standsningssteder pr. linje. Når de nævnte ministre har truffet politisk beslutning om standsningssteder for BRT-linjer, og der er truffet bindende beslutninger om finansiering, placering, anlæg og drift af linjer, optages standsningsstederne i bilag G.

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

Stk. 5. Hvis den kommunale planlægning giver mulighed for at lokalisere kontorbyggeri med mere end 1.500 etagemeter i det stationsnære område, men uden for det stationsnære kerneområde, skal der redegøres for, hvordan der vil blive arbejdet med supplerende virkemidler med henblik på at sikre trafikale effekter svarende til i det stationsnære kerneområde. Det kan være et begrænset udbud af parkeringspladser suppleret med forskellige former for mobility management, som fx direkte tilbringerservice til og fra stationen, firmacykelordninger til og fra stationen mv. Der kan dog uden videre planlægges for større kontorbyggeri over 1.500 etagemeter i det stationsnære område, uden for det stationsnære kerneområde, hvis én af følgende situationer gør sig gældende:

- 1) Kommunen vurderer, at der ikke er tilstrækkeligt med byggemuligheder i det stationsnære kerneområde i den pågældende egn (dvs. inklusive ved stationer i nabokommuner på samme banestrækning).
- 2) Eller kommunen fastlægger normer for maksimalt antal parkeringspladser på højst 1 parkeringsplads pr. 50 m² etageareal erhvervsbyggeri.
- 3) Eller det drejer sig om udvidelse af eksisterende kontorejendomme opført før 1. januar 2007.

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

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

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

Stk. 9. Kommunal planlægning for areal mellem Favrholt, Solrødgaard og Lyngvej (Hillerød Kommune, matr. 20, 6b, 6n, 34b, 34a Herlev By, Nr. Herlev samt vejlitra n samt del af: 7g, 66 og 11n 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-, administrations-, logistik- og forsyningsfunktioner, som er nødvendige for driften.

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

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

Grønne bykiler langs Ring 3

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

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

- 1) At der skabes sammenhængende grønne og blå forbindelser på tværs af kommunegrænserne i Ring 3-korridoren.
- 2) At det grønne og vandet integreres i byomdannelsen.
- 3) At der skabes sammenhængende grønne og blå forbindelser fra de nye tætte byområder til de eksisterende og eventuelt nye regionale friluftsområder ("grønne kiler") og grønne bykiler.
- 4) At hensyn til klimatilpasning i kommunen og på tværs af kommunegrænserne tilgodeses.
- 5) At der skabes god adgang til naturkvaliteter og landskabsoplevelser i kommunen og på tværs af kommunegrænserne.
- 6) At de grønne bykiler i videst muligt omfang er alment tilgængelige for friluftsliv.

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

Scion-DTU / Forskerparken, Kvistgård, Nærum og Vallensbæk

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

DTU Risø Campus og Forskerparken

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

Sportsbyen Brøndby

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

Rækkefølge

§ 16. Kommuneplanlægningen i det ydre storbyområde skal sikre, at der fastlægges en rækkefølge for gennemførelsen af byudvikling og byomdannelse af regional betydning. Rækkefølgen skal fastlægges på grundlag af en vurdering af udviklingen i området som helhed.

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

Stk. 3. Udlæg af ny byzone i landområderne i ydre Hillerødfinger og ydre Frederikssundsfinger forudsætter, at de berørte kommuner i hver af de ydre byfingre med staten har aftalt et grundlag for at fastlægge afgrænsning og anvendelse af nye grønne kiler langs med og på tværs af byfingrene, som er koordineret på tværs af kommunegrænserne. Afgrænsning og anvendelse af de nye grønne kiler indarbejdes i en efterfølgende revision af Fingerplanen.

Kapitel 5 – De grønne kiler

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

Indre grønne kiler og kystkiler

§ 18. Kommuneplanlægningen i de indre grønne kiler og i kystkilerne i byfingrene skal sikre:

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

Stk. 2. I følgende lokaliseringsområder kan der uanset reglerne i stk. 1, nr. 1-5, placeres specifikke fritidsanlæg: Vestamager (Københavns Kommune), Hjortespringskilen (Egedal Kommune), Vestsøen (Ballerup Kommune), Albertslund Golfbane (Høje-Taastrup Kommune). På et areal ved Frederikssundmotorvejen (Glostrup Kommune) kan der, uanset reglerne i stk. 1, etableres kolonihaver. På et areal ved Holbækmotorvejen (Brøndby Kommune) kan der, uanset reglerne i stk. 1, etableres bygninger og anlæg til bymæssige fritidsformål. Alle de nævnte lokaliteter er markeret på kortbilag C.

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

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

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

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

- 1) At afskærmningen fortrinsvis placeres umiddelbart op til infrastrukturanlæg og i randen af grøn kile.
- 2) At afskærmningen forbedrer mulighederne for den almene, ikke bymæssige friluftsanvendelse af de kilearealer, som anlægget placeres i.
- 3) At afskærmningen bidrager til en væsentlig reduktion af støjbelastningen af både de tilgrænsende grønne kiler og større byområder med støjfølsom anvendelse. Begge disse forudsætninger skal opfyldes.
- 4) At øvrige statslige arealinteresser, herunder grundvandsinteresser, fredninger, landskabelige værdier mv., afvejes i forbindelse med planlægningen.

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

- 1) At bygningerne repræsenterer en særlig samfundsmaessig, arkitektonisk og/eller kulturhistorisk værdi, hvis langsigtede fastholdelse vurderes at kræve en ændret planlægning.
- 2) At der er tale om eksisterende bygninger, der må anses egnede til det formål, som der planlægges for.
- 3) At der ikke foretages væsentlige om- eller tilbygninger til de eksisterende bygninger, og at eksisterende arkitektoniske og kulturhistoriske kvaliteter bevares.
- 4) At nye boligenheder ikke er omfattet af retten til at udvide til 500 kvadratmeter efter planlovens § 36, stk. 1, nr. 10, og ikke kan overgå til anvendelse til fritidsboliger efter § 36, stk. 1, nr. 18.
- 5) At bygninger i landzone ikke må overføres til byzone.
- 6) At der på tilgrænsende arealer omkring bygningerne overvejende planlægges for grønne områder med almen friluftsanvendelse, og at offentlighedens fri adgang til disse grønne områder sikres.
- 7) At en ændret anvendelse af bygningerne ikke medfører en væsentlig forøget trafikbelastning og støj samt behov for nye vej anlæg.
- 8) At der ikke gives mulighed for udendørs oplag.

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

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

Grøn kystkile ved Køge Bugt Strandpark

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

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

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

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

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

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

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

Ydre grønne kiler

§ 19. Kommuneplanlægningen i de ydre grønne kiler skal sikre:

- 1) At områderne forbeholdes overvejende almen, ikke bymæssig friluftsanvendelse med mulighed for jordbrugsmæssig anvendelse.
- 2) At områderne ikke inddrages til byzone.
- 3) At områderne friholdes for bebyggelse og anlæg til bymæssige fritidsformål.
- 4) At areal- og bygningskrævende friluftsanlæg kan placeres eller udvides under hensyntagen til stedets landskabs-, natur- og kulturværdier.
- 5) At støjende friluftsanlæg i videst muligt omfang undgås, men i givet fald placeres således, at de ikke påvirker internationale naturbeskyttelsesområder og i fornødent omfang støjbeskyttes.
- 6) At arealanvendelse og anlæg til 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 ydre grønne kiler, som ikke er omfattet af arealreservationerne til transportkorridorer, jf. § 24, etableres anlæg til klimatilpasning forudsat, at det ikke forringer og i videst muligt omfang styrker natur og vilkår for friluftsliv.

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

- 1) At afskærmningen fortrinsvis placeres umiddelbart op til infrastrukturanlæg og i randen af grøn kile.
- 2) At afskærmningen forbedrer mulighederne for den almene, ikke bymæssige friluftsanvendelse af de kilearealer, som anlægget placeres i.
- 3) At afskærmningen bidrager til en væsentlig reduktion af støjbelastningen af både de tilgrænsende grønne kiler og større byområder med støjfølsom anvendelse. Begge disse forudsætninger skal opfyldes.
- 4) At øvrige statslige arealinteresser, herunder grundvandsinteresser, fredninger, landskabelige værdier mv., afvejes i forbindelse med planlægningen.

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

- 1) At bygningerne repræsenterer en særlig samfundsmæssig, arkitektonisk og/eller kulturhistorisk værdi, hvis langsigtede fastholdelse vurderes at kræve en ændret planlægning.
- 2) At der er tale om eksisterende bygninger, der må anses egnede til det formål, som der planlægges for.
- 3) At der ikke foretages væsentlige om- eller tilbygninger til de eksisterende bygninger, og at eksisterende arkitektoniske og kulturhistoriske kvaliteter bevares.
- 4) At nye boligenheder ikke er omfattet af retten til at udvide til 500 kvadratmeter efter planlovens § 36, stk. 1, nr. 10, og ikke kan overgå til anvendelse til fritidsboliger efter § 36, stk. 1, nr. 18.
- 5) At bygninger i landzone ikke må overføres til byzone.
- 6) At der på tilgrænsende arealer omkring bygningerne overvejende planlægges for grønne områder med almen friluftsanvendelse, og at offentlighedens fri adgang til disse grønne områder sikres.
- 7) At en ændret anvendelse af bygningerne ikke medfører en væsentlig forøget trafikbelastning og støj samt behov for nye vejanlæg.
- 8) At der ikke gives mulighed for udendørs oplag.

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

Stk. 7. Der kan i to konkrete ydre grønne kiler ved Greve (Greve Kommune) og Hillerød (Hillerød Kommune) efter aftale med staten etableres én vejforbindelse gennem grøn kile forudsat at øvrige statslige arealinteresser afvejes i forbindelse med planlægningen.

Kapitel 6 – Det øvrige hovedstadsområde

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

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

§ 22. Kommuneplanlægningen i det øvrige hovedstadsområde skal sikre:

- 1) At byudvikling er af lokal karakter og sker i tilknytning til kommunecentre eller som afrunding af andre bysamfund.
- 2) At eksisterende sommerhusområder fastholdes som rekreative områder til ferieformål.
- 3) At bymæssige fritidsanlæg placeres i byzone.

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

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

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

Stk. 2. Kommunecentre udpeges i den kommunale planlægning.

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

Stk. 4. Områder som er forbeholdt virksomheder med særlige beliggenhedskrav (klasse 6 og 7 virksomheder): Gadstrup Erhvervspark (Roskilde Kommune) og Uvelse (Hillerød Kommune). Områderne er vist på kortbilag I. Området i Uvelse består af to arealer (matr. 12d og 12a) i Uvelse By. For begge arealer gælder, at de alene må anvendes til behandling af bygningsaffald. Til dette formål samt dertil knyttede kontor- og fællesfaciliteter, må der på det ene areal (matr. 12d) maksimalt være et samlet bygningsareal svarende til de eksisterende knap 14.000 etagemeter, mens der på det andet areal (matr. 12a) maksimalt må opføres 7.000 etagemeter. Sidstnævnte må alene ske med henblik på udvidelse af den eksisterende virksomhed i området. Udpegningen forudsætter, at arealinteresserne, herunder grundvandsinteressen og interesser med hensyn til trafik, afvejes i kommuneplanlægningen. Områderne er vist på kortbilag I.

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

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

Stk. 7. Eksisterende sommerhusområder, der ligger i kystnærhedszonen og i umiddelbar tilknytning til eksisterende byzone, hvor kommunerne har mulighed for, i et tidsrum på op til 18 måneder fra ikrafttrædelsen af Fingerplan 2019, ved lokalplan at overføre områderne til byzone: Asserbo Syd og Hanehoved (begge i Halsnæs Kommune). Områderne er vist på kortbilag V.

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

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

Rækkefølge for byudvikling

§ 23. Kommuneplanlægningen i det øvrige hovedstadsområde skal sikre, at der for ny byudvikling fastlægges rækkefølge. Rækkefølgeangivelserne skal medvirke til, at byudviklingen i det øvrige hovedstadsområde alene har lokal karakter, at der skabes sammenhæng med de eksisterende byområder, og at byudviklingen bidrager til at fastholde en skarp grænse mellem by og land. Rækkefølgen skal fastlægges på grundlag af en vurdering af udviklingen i området som helhed.

Kapitel 7 – Tværgående emner

Transportkorridorer

§ 24. Den kommunale planlægning skal sikre:

- 1) At den langsigtede reservation af transportkorridorer til fremtidig overordnet trafik infrastruktur og tekniske anlæg fastholdes.
- 2) At transportkorridorenes landzonearealer friholdes for yderligere permanent bebyggelse og anlæg, bortset fra bebyggelse og anlæg, som er nødvendig for driften af landbrugsejendomme.
- 3) At udnyttelse af byzonearealer i transportkorridorerne ikke intensiveres eller sker i strid med konkrete infrastrukturformål, jf. § 25, § 26 og § 29.

Stk. 2. Transportkorridorerne er vist på kortbilag N.

Stk. 3. Fremtidige trafik anlæg 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 trafikplanlægning:

- 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-bane mellem Hellerup og Holte (Københavns, Gentofte, Lyngby-Taarbæk og Rudersdal kommuner).
 - 6) S-togsstation Vinge (Frederikssund Kommune).
 - 7) Anden etape af metrobetjeningen af Nordhavn til stationerne Levantkaj og Krydstogtskaj (Københavns Kommune)
- Stk. 2. Anlæggenes placering og forløb er principielle og vist på kortbilag O.

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

- 1) Forlængning af Billesborgvej nord om Herfølge (Køge Kommune).
- 2) Frederikssundssmotorvejen med forudsatte lokale forbindelsesveje (Egedal, Roskilde og Frederikssund kommuner).
- 3) Udvidelse af Helsingørmotorvejen Østerød-Isterød til 6 spor (Rudersdal og Hørsholm kommuner).
- 4) Forlængning 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-Værebø, 3 spor (Egedal og Frederikssund kommuner).
- 17) Ring 5, Tværvej mellem Tune Landevej og Sydvej (Greve, Høje-Taastrup og Ishøj kommuner).
- 18) Tune Landevej, udvidelse mellem Tværvej og Køge Bugt Motorvej (Greve Kommune).
- 19) Ny vej nord og øst om Trekroner (Roskilde Kommune).
- 20) Salløvkrydset-Solrød 2+1 vej (Solrød og Roskilde kommuner).
- 21) Omfartsvej Ll. Skensved (Køge Kommune).
- 22) Omfartsvej Borup (Møllevej-Ryeskovvej), (Køge Kommune).
- 23) Omfartsvej fra det nordlige Stevns udenom Køge (Køge og Stevns kommuner)
- 24) Nordhavnstunnel (Københavns Kommune)

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

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

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

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

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

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

- 1) Højspændingsanlæg:
 - a) 400 kV forbindelse fra Hovegaard til Bjæverskov (Egedal, Roskilde, Høje-Taastrup, Ishøj, Greve, Solrød og Køge kommuner).
 - b) 400 kV forbindelse fra H. C. Ørstedsværket mod Sverige via Amagerværket (København, Gladsaxe og Gentofte kommuner).
 - 2) Naturgasanlæg: Kompressorstation på Avedøre Holme (Hvidovre Kommune).
- Stk. 2. Anlæggene er vist på kortbilag S.

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

- 1) Der udlægges areal til en kompressorstation på Avedøre Holme, Hvidovre Kommune, samt til en transmissionsledning fra Ventilstation Hvidovre til kompressorstationen som vist på Kortbilag S.1. Ledningen dimensioneres som en dobbeltledning på 2x0,5 m, der både opfylder kravet til transmissionsledninger på 80 bar og fordelingsledninger på 19,6 bar.
- 2) Omkring kompressorstationen fastsættes følgende sikkerhedsafstande omkring 80 bar overjordiske trykbærende anlæg: En indre sikkerhedszone på 100 m og en ydre sikkerhedszone på 200 m.
 - a) Inden for de 100 m må der ikke planlægges for eller gives tilladelse til byggeri eller anlæg.

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

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

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

Støjzone omkring Københavns Lufthavn, Kastrup

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

§ 32. Københavns Lufthavns arealer i Kastrup er vist med tæt skravering på kortbilag T.1. Arealerne skal anvendes til lufthavn, lufthavnsrelaterede erhvervs- og servicefunktioner og 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 lufthavnsområdet, hvor der er særlige restriktioner på grund af støj. Ny bebyggelse placeret på lufthavnsområdet skal i videst muligt omfang placeres således, at den bidrager til at beskytte boligområderne omkring lufthavnen mod støj. Inden for det med åben skravering viste område på kortet over lufthavnen og restriktionsområderne gælder følgende bestemmelser:

1) Der må ikke udlægges yderligere byzone eller sommerhusområder.

2) Byzonearealer, der ikke er bebygget med boligbebyggelse, må ikke i en kommuneplan eller i en lokalplan udlægges til boligbebyggelse.

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

Støjzone omkring Københavns Lufthavn, Roskilde

§ 33. Den kommunale planlægning i by- og landzone skal respektere støjzonen omkring Københavns Lufthavn, Roskilde, som er vist på kortbilag U.

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

Kapitel 8 – Ikrafttræden

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

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

Vejledning til bekendtgørelse om hovedstadsområdets planlægning

(Fingerplan 2019 – landplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning)

Almindelige bemærkninger

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

Fingerplan 2019 erstatter reglerne i Fingerplan 2017.

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

Bemærkninger til de enkelte regler

Kapitel 1 – Hovedstadsområdet

Ad § 1

Hovedstadsområdet er defineret i planlovens § 5 h og omfatter Region Hovedstaden, bortset fra Bornholms Regionskommune, samt Greve, Køge, Lejre, Roskilde, Solrød og 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 ("håndfladen") og det ydre storbyområde ("byfingrene") benævnes tilsammen ofte "fingerbyen".

Det indre storbyområde omfatter Københavns, Frederiksberg og Gentofte kommuner samt de dele af de nære forstadskommuner, der er beliggende inden for Motorvejsring 3, Amagermotorvejen og Øresundsmotorvejen. Det drejer sig om dele af Gladsaxe, Herlev, Rødovre, Brøndby, Hvidovre og Tårnby kommuner. Der kan ikke udlægges yderligere byzone i området, som til gengæld er karakteriseret ved store byomdannelsesmuligheder. Københavns Kommune har imidlertid mulighed for at foretage mindre justeringer af byzonen, jf. kortbilag K.

Det ydre storbyområde omfatter dels de eksisterende byområder (bebyggede og ubebyggede) i byfingrene fra det indre storbyområde ("håndfladen") langs de radiale baner til og med Helsingør, Hillerød, Farum, Frederikssund, Roskilde og Køge samt på Amager, dels nogle landområder, hvor kommunerne efter nærmere angivne regler har råderum til at udlægge ny byzone.

De ydre dele af byfingrene omfatter dels de eksisterende byområder (bebyggede og ubebyggede), dels landområder inden for et 2 kilometer bredt bælte på begge sider af de radiale baner. Kommunerne har råderum til selv at udlægge ny byzone i det principielt afgrænsede landområde efter nærmere angivne regler.

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

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

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

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

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

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

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

Planlovens § 5 j, stk. 1, nr. 4, fastlægger, at den kommunale planlægning i det øvrige hovedstadsområde skal sikre, at byudvikling er af lokal karakter og sker i tilknytning til kommunecentre eller som afrunding af andre bysamfund.

Det øvrige hovedstadsområde omfatter Gribskov, Halsnæs, Lejre og Stevns kommuner samt dele af Helsingør, Fredensborg, Hørsholm, Hillerød, Allerød, Egedal, Frederikssund, Høje-Taastrup, Roskilde, Dragør, Ishøj, Greve, Vallensbæk, Solrød og Køge kommuner.

Kapitel 2 – Hovedstruktur

Ad § 3

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

Fingerbystrukturen fastlægger, at byudvikling overvejende skal ske i det indre og ydre storbyområde (håndfladen og byfingrene) i tilknytning til en trafikal infrastruktur bestående af banebetjening med S-tog, 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, nr. 1

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

Ad § 3, nr. 2

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

Stationsnær lokalisering af byfunktioner af intensiv karakter er det væsentligste instrument til at sikre koordineringen mellem byudvikling og den kollektive trafikbetjening. 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, nr. 3

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

I hovedstadsområdet skal planlægning for udlæg af ny byzone tillige overholde de særlige regler om hovedstadsområdets planlægning i planlovens kap. 2 c og regler om hovedstadsområdets planlægning udstedt i medfør af § 3, stk. 1, og 5j, stk. 4, det vil sige nærværende landsplandirektiv (Fingerplan 2019) samt øvrige landsplandirektiver for arealer i hovedstadsområdet, herunder Landplandirektivet for detailhandel i hovedstadsområdet.

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

Moderne storbyvækst behøver ikke at medføre en stor vækst i arealforbruget til byformål. Fx indebærer udviklingen fra industri- til service- og videnssamfund, at mange byområder mister deres hidtidige funktioner, fx som havne-, industri- eller baneområder. Disse byområder kan omdannes til andre byformål.

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

Ad § 3, nr. 4

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

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

Endelig skal rækkefølgebestemmelser bidrage til at sikre en balanceret udvikling mellem forskellige egne af hovedstadsområdet i planperioden, herunder at der ikke sker en forholdsmæssig forskydning af bolig- og erhvervstilvæksten fra det indre og ydre storbyområde til det øvrige hovedstadsområde.

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

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

Et tredje eksempel er, når rækkefølgebestemmelser anvendes ved byudvikling eller byomdannelse af ét større samlet område i planperioden. Rækkefølgebestemmelser kan her angive, at en del af området forudsættes udbygget før andre dele, fx at udviklingen af et nyt byområde skal ske "indefra og ud" eller i tilknytning til et sammenhængende byområde, eller at udbygning af arealerne nærmest en station skal ske før udbygning af arealer, som ligger længere fra stationen.

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

Ad § 3, nr. 5

Bestemmelsen er videreført fra Fingerplan 2017, 2013 og 2007 samt HUR's Regionplan 2005.

Ad § 4

Planlovens § 5 i, stk. 1, fastlægger, at kommuneplanlægningen i hovedstadsområdet skal udføres på grundlag af en vurdering af udviklingen i området som helhed og sikre, at hovedprincipperne i den overordnede planlægning videreføres. En kommunalbestyrelse i hovedstadsområdet kan efter planlovens § 29 b, stk. 2, fremsætte indsigelse over for planforslag fra andre kommuner i hovedstadsområdet, hvis forslaget har væsentlig betydning for kommunens udvikling.

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

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

Kapitel 3 – Det indre storbyområde (fingerbyens håndflade)

Ad § 5

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

Ad § 6

Planloven fastlægger, at byudvikling og byomdannelse i det indre storbyområde sker inden for eksisterende byzone og med hensyntagen til mulighederne for at styrke den kollektive trafikbetjening. Der kan således ikke udlægges ny byzone i det indre storbyområde. Der kan alene ske mindre justeringer af grænsen mellem by og vand i forbindelse med havneomdannelser. Større justeringer forudsætter lovgivning, jf. ny containerterminal i Københavns Ydre Nordhavn (se kortbilag J). Lidt større, men fortsat mindre justeringer, forudsætter et landsplandirektiv, jf. justeringer vist i kortbilag K og landsplandirektivet for en ny krydstogtterminal ved Københavns Nordhavn (15. januar 2010). Helt små justeringer kan ske i den kommunale planlægning.

Fingerplan 2013, 2007, HUR's Regionplan 2005 og tidligere regionplaner har også haft som mål at understøtte mulighederne for at styrke den kollektive transport. Stationsnær lokalisering af byfunktioner, som egner sig til at udnytte arealer intensivt, og som skaber megen persontransport, har været det væsentligste instrument til at sikre den sammenhæng. Det er baggrunden for bestemmelserne i § 6.

Ad § 6, stk. 1, nr. 2

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

Ad § 6, stk. 1, nr. 4

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

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

Ad § 6, stk. 1, nr. 4 -5

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

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 lokaliseringbehov, udgør en stigende del af områderne, hvilket kan give anledning til nabokonflikter.

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

Ad § 6, stk. 1, nr. 6

Fingerplan 2013 introducerede begrebet "grønne bykiler" i hovedstadsområdet 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 2019 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

For større byfunktioner i hovedstadsområdet (dog ikke boliger), der på grund af arealudnyttelse, arbejdspladstæthed, størrelse eller besøgs mønstre har en intensiv karakter – fx store kontorbygninger og hotel- og kongrescentre med mange daglige brugere – gælder Fingerplanens regler om stationsnær placering. Disse regler kaldes også "stationsnærhedsprincippet".

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

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

Ad § 6, stk. 3

I rammerne af en forsøgsordning kan kommuner søge erhvervsministeren og transport-, bygge og boligministeren om mulighed for at afgrænse stationsnære kerneområder omkring standsningssteder for BRT-linjer. Ved vurderingen af ansøgninger om at etablere BRT-buslinjer vil der overordnet blive lagt vægt på, om en given BRT-linje vurderes at være et reelt alternativ til biler og have positive trafikale effekter.

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

Ansøgningsprocessen afvikles én gang og forventes igangsat inden udgangen af 2019. I den forbindelse vil oplysninger om proces, ansøgningskriterier mv. blive sendt til kommunerne og gjort offentligt tilgængelige.

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

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

Ad § 6, stk. 4

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

Redegørelsen skal indeholde:

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

Hvis følgende normer anvendes, kan der uden videre planlægges for større kontorbyggeri også i det stationsnære område uden for det stationsnære kerneområde. I centralkommunerne (København og Frederiksberg) må der i de afgrænsede stationsnære områder uden for kerneområdet højst anlægges 1 parkeringsplads pr. 100 m² etageareal erhvervsbyggeri. Uden for centralkommunerne i håndfladen må der i de afgrænsede stationsnære områder uden for kerneområdet højst anlægges 1 parkeringsplads pr. pr. 75 m² etageareal erhvervsbyggeri.

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

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

Ad § 6, stk. 6

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

Ad § 6, stk. 9

Amager Strandpark og Kastrup Strandpark bibeholdes fortsat som grøn kile i Fingerplan 2019 på grund af områdernes karakter af et selvstændigt sammenhængende og åbent kystlandskab.

Ad § 7

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

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

Ad § 7, stk. 2

Reglerne sigter mod, at kommunerne gennemfører en planlægning, der i videst muligt omfang integrerer rekreative arealer og anlæg, forbedring af naturmæssige træk og biodiversitet samt klimatilpasnings-foranstaltninger i byomdannelsen.

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

Ad § 7, stk. 3

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

Ad § 8

Bemærkningerne til § 3 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.

Kapitel 4 – Det ydre storbyområde (byfingrene)

Ad § 9

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

Ad § 10

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

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

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

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

Afgrænsningerne giver kommunerne mulighed for at foretage en langsigtet planlægning af byudviklingen. Nogle muligheder for byudvikling er strategisk mere velbeliggende end andre. Den kommunale planlægning skal derfor følges op med rækkefølgebestemmelser, som kan bidrage til en balanceret udvikling i hovedstadsområdet, og som kan bidrage til at sikre, at der opnås en tilstrækkelig volumen i besluttede byudviklingsområder.

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

Ad § 11, stk. 1, nr. 1

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

I de indre dele af byfingrene, som grænser op til de regionale grønne kiler, er der ingen muligheder for at øge byzonen, idet arealerne allerede er taget i brug til byformål. Der er potentiel rummelighed på ældre erhvervsarealer, hvor en omdannelsesproces er i gang. Den kommunale planlægning bør medvirke til, at omdannelsesområderne ikke forslummer.

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

Ad § 11, stk. 1, nr. 2

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

Ad § 11, stk. 1, nr. 3

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

Der har i perioder været et betydeligt forbrug af stationsnære arealer til ekstensive formål, herunder parcelhuse og traditionel industri. Det bidrager ikke til en optimal udnyttelse af den særlige beliggenhed og gode tilgængelighed med kollektiv transport og til udnyttelsen af de store offentlige investeringer i trafikal infrastruktur.

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

Ad § 11, stk. 1, nr. 4

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

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

Ad § 11, stk. 1, nr. 5-6

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

Ad § 11, stk. 2

Det stationsnære kerneområde skal afgrænses med udgangspunkt i maksimale gangafstande på 1.000 m omkring købstadsstationerne i Helsingør, Hillerød, Frederikssund, Roskilde og Køge og ved stationen i Høje-Taastrup. Ved alle øvrige stationer i det ydre storbyområde skal det stationsnære kerneområde afgrænses med udgangspunkt i maksimale gangafstande på 600 m. I det ydre storbyområde kan det stationsnære område afgrænses med afsæt i et principielt cirkelslag på op til 1.200 m.

Se også bemærkningerne til § 6, stk. 2.

Ad § 11, stk. 3

Se bemærkningerne til § 6, stk. 3.

Ad § 11, stk. 4

Se bemærkningerne til § 6, stk. 4

Ad § 11, stk. 5

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

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

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

Der kan uden videre planlægges for større kontorbyggeri også i det stationsnære område uden for det stationsnære kerneområde, såfremt der maksimalt anlægges 1 parkeringsplads pr. 50 m² etageareal erhvervsbyggeri. Det svarer til, at der i de stationsnære områder højst må anlægges 2 parkeringspladser for hver 3 ansatte. Normen er fastlagt, således at der ved lokalisering i det stationsnære kerneområde erfaringsmæssigt ville være parkeringspladser til alle dem, der, trods den gode tilgængelighed med kollektiv transport, vælger at benytte bil i den daglige pendling.

Ad § 11, stk. 6

Med Fingerplan 2019 reduceres udpegningen af dele af Avedøre Holme til alene at omfatte råstofhavnen.

Ad § 11, stk. 7

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

Ad § 11, stk. 8

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

Ad § 11, stk. 9

Bestemmelsen sigter navnlig på at muliggøre eventuel lokalisering af datacentre på en konkret lokalitet.

Ad § 11, stk. 10

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

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

Ad § 11, stk. 11

Bestemmelsen sigter navnlig på at muliggøre eventuel lokalisering af datacentre.

Ad § 12

Se bemærkningerne til § 7.

Ad § 13

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

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

Ad § 14

Området, som fastlægges til Forskerpark, udgør med justeringer det areal, som indgik i tidligere regionplaner siden starten af 1990'erne, og som i Fingerplan 2007 indgik som byområde i det øvrige hovedstadsområde. Hensigten med bestemmelsen er at udnytte synergimuligheder mellem den offentlige forskning og private erhverv, herunder gennem udnyttelse af DTU Risø's test- og demonstrationsfaciliteter.

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

Ad § 15

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

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

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

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

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

Ad § 16

Bemærkningerne til § 3 og § 10 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.

Ad § 16, stk. 3

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

Kapitel 5 – De grønne kiler

Ad § 17

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

Disse anlæg virker begrænsende for de almene adgangs- og opholdsmuligheder. Der vurderes derfor ikke at være plads til flere arealkrævende rekreative anlæg eller rekreative anlæg, der udelukker almen tilgængelighed, hvis de indre kiler og kystkilerne fortsat skal have en almen rekreativ funktion. Muligheden for at etablere sådanne anlæg i de ydre grønne kiler skal bidrage til at lette presset på de indre grønne kiler.

Ad § 18

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

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

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

Eksisterende kulturinstitutioner, som allerede er placeret i kilerne, kan undtagelsesvis udvides. Kilerne skal friholdes for yderligere sommerhuse, bebyggelse og anlæg til beboelse, erhverv og andre bymæssige formål.

I landsbyer kan kun foregå byggeri og anlæg af begrænset omfang som huludfyldning og tilpasset stedets landskab, natur- og kulturværdier.

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

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

Enkelte steder i kilerne, fx langs motorvejsstrækninger, er der arealer, som i forvejen er støjbelastede, og som ikke kan beskyttes ved støjvolde eller på anden måde. På sådanne arealer kan der efter nærmere planlægning og vurdering placeres mindre, støjende anlæg.

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

Ad § 18, stk. 1, nr. 4

I de indre grønne kiler vurderes der ikke at være plads til flere store areal- og bygningskrævende anlæg, der har en lukket karakter, hvis muligheden for almen rekreativ anvendelse ikke skal udelukkes eller begrænses yderligere. Det drejer sig navnlig om golfbaner, ridecentre, kolonihaveområder og idræts anlæg.

Ad § 18, stk. 2

Områderne, kan, med undtagelse af et areal ved Statenevej (Glostrup Kommune) anvendes til forskellige frilufts anlæg mv., der kræver større bygninger eller er arealkrævende, fx golfbaner eller ride anlæg. Lokaliseringsområdet på Vestamager er fastlagt til friluftsaktiviteter, som forudsat i de gældende fredninger. Giver fredningerne mulighed herfor, kan der alternativt etableres flere mindre anlæg.

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

På et areal ved Holbækmotorvejen og Voldgaden (matr. 14a og 15a, Brøndbyvester By, Brøndby Kommune) kan der etableres bygninger til bymæssige fritidsformål i tilknytning til eller som erstatning for eksisterende bygninger på adressen Voldgaden. Endvidere kan der etableres anlæg til bymæssige fritidsformål på arealet. Begge del forudsætter fredningsmyndighedernes tilladelse. Arealet skal bibeholdes i landzone, og bygninger og anlæg skal etableres, så den rekreative værdi og offentlig adgang til området sikres. Arealet er fredet. Det forudsættes derfor, at etablering af bygninger og/eller anlæg kan godkendes af Fredningsnævnet.

Ad § 18, stk. 5

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

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

Ad § 18, stk. 6

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

Ad § 18, stk. 7

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

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

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

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

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

Beliggenheden i en grøn kile betyder, at den almene tilgængelighed til kilearealerne ikke må hindres ved hegning eller anden form for landskabelige ændringer, og at der ikke sker en væsentlig forøget trafikbelastning og støj som følge af den ændrede planlægning.

Ad § 18, stk. 8

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

Ad § 18, stk. 9

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

Ad § 18 a

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

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

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

Ad § 18 a, stk. 2

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

Ad § 18 a, stk. 3

Det forudsættes, at den overvejende del af strandparken også fremadrettet vil bestå af natur- og strandområder, som friholdes for bymæssige fritidsanlæg.

Ad § 18 a, stk. 4

I natur- og strandområderne kan der lokalplanlægges for etablering af mindre, bymæssige fritidsanlæg, der fremmer tilgængeligheden til strandparken, fx anlæg der forbedrer tilgængelighed for barnevogne og gangbesværede. Der kan endvidere planlægges for mindre bymæssige fritidsanlæg, der muliggør etableringen af naturbaner for eksempelvis svømmere og roere, fx broer, slæbesteder, mindre omklædnings- og toiletfaciliteter o. lign. Endelig kan der planlægges for større, midlertidige, bymæssige fritidsanlæg til tilskuerarrangementer af kortere varighed – fx mobile tribuner og tilskuerfaciliteter til ro- eller svømmestævner. Med hensyn til de større midlertidige, bymæssige fritidsanlæg til tilskuerarrangementer forudsættes, at anlæggene alene muliggør tidsbegrænsede arrangementer af kortere varighed, og at natur- og strandområderne i videst muligt omfang fremstår uberørte af anlæggene, når arrangementerne ikke finder sted.

Ad § 18 a, stk. 5

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

Ad § 18 a, stk. 6

På havneområderne kan der lokalplanlægges for mindre bymæssige fritidsanlæg, der understøtter det maritime friluftsliv og turisme, fx faciliteter til vinterbadere og udstyrskrævende friluftsskaktiviteter som sejlsport, windsurfing og roning. Endvidere kan der lokalplanlægges for mindre restauranter, cafeer, kiosker o. lign. Endelig kan der planlægges for mindre overnatningsfaciliteter.

Ad § 18 a, stk. 7.

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

Ad § 19

Tankegangen med de ydre grønne kiler er, at den grønne struktur skal udvikles i takt med udbygning og afgrænsning af byfigurerne. Også for de ydre grønne kiler gælder, jf. Planlovens § 5 j, at de ikke må inddrages til byzone eller anvendes til bymæssige fritidsanlæg.

Kilerne skal friholdes for yderligere sommerhuse, bebyggelse og anlæg til beboelse, erhverv og andre bymæssige formål. I landsbyer kan der kun foregå byggeri og anlæg af begrænset omfang som huldudfyldning og tilpasset stedets landskab, natur- og kulturværdier.

De grønne kiler skal som udgangspunkt friholdes for vindmøller, solcelleanlæg, jorddeponi og lignende. Der, hvor de rekreative værdier i forvejen er udfordrede, kan der efter aftale med staten laves en aftale om en undtagelse. Det kan fx være i 'restarealer', som er lukket inde mellem store trafikkanlæg.

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 friluftsskinteresserne.

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 friluftssk- 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 friluftssk- og fritidsanlæg, såfremt støjbelastningen minimeres, fx ved allerede støjbelastede arealer ved motorveje eller i færdiggravede grusgravskratere, hvor terrænet har en sådan karakter, at omgivelserne ikke støjbelastes yderligere.

Ad § 19, stk. 2

Bestemmelsen opretholder reservationer af konkrete lokaliseringssmuligheder 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

Se bemærkninger til § 18 stk. 5.

Ad § 19, stk. 4

Se bemærkningerne til § 18, stk. 6.

Ad § 19, stk. 5

Se bemærkningerne til § 18, stk. 7.

Ad § 19, stk. 6

Se bemærkningerne til § 18, stk. 8.

Ad § 19, stk. 7

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

Kapitel 6 – Det øvrige hovedstadsområde

Ad § 20

Baggrunden for afgrænsningen fremgår af bemærkningerne til § 2.

Ad § 21

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

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

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

Ad § 22, stk. 1, nr. 1

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

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

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

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

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

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

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

- en given kommunes behov for at inddrage nye arealer til byvækst i en given planperiode, herunder mulighederne for byomdannelse og fortætning af allerede udnyttede arealer,

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

Ad § 22, stk. 1, nr. 2 og 3

Bestemmelserne er videreført fra Fingerplan 2013. Bymæssige fritidsanlæg omfatter bl.a. større eller mindre idrætsanlæg, klubhuse, svømme- og ridehaller, overnatningsanlæg mv.

Ad § 22, stk. 1, nr. 4-6

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

Ad § 22, stk. 2

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

Ad § 22, stk. 3

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

Ad § 22, stk. 6

Udpegningen af Ny Vassingerød Nordøst/Farremosen (Allerød Kommune) videreføres i Fingerplan 2019 uændret fra Fingerplan 2013 og 2017.

Med Fingerplan 2019 udvides udpegningen af erhvervsområdet Vassingerød (Allerød Kommune) fra et område forbeholdt virksomheder med særlige beliggenhedskrav til et område forbeholdt både virksomheder med særlige beliggenhedskrav og transport- og distributionserhverv.

Ad § 22, stk. 7

En eventuel overførsel af sommerhusområderne 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 $\frac{3}{4}$ af de berørte grundejere stiller sig positive over for en overførsel.

Ad § 23

Bemærkningerne til § 3, § 21 og § 22 begrundet rækkefølgebestemmelser. Rækkefølge fastlægges i den kommunale planlægning. For de kommuner som både har arealer beliggende i det ydre storbyområde (byfingeren) og det øvrige hovedstadsområde skal de enkelte udlæg i det øvrige hovedstadsområde ske ud fra hensynet om, at byvæksten skal koncentreres i Fingerbyen og der som udgangspunkt ikke skal ske en forskydning af bolig- og erhvervstilvæksten fra det ydre storbyområde til det øvrige hovedstadsområde. Rækkefølgebestemmelser kan bidrage til at sikre, at den byudvikling af regional karakter sker i ydre storbyområde (byfingrene).

Kapitel 7 – Tværgående emner

Overordnede arealreservationer til trafikal infrastruktur, tekniske anlæg mv.

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

Ad § 24

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

Eventuelle samfundsmæssigt nødvendige, fremtidige infrastrukturanlæg eller tekniske anlæg i transportkorridoren bør så vidt muligt ved 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). Kortbilag N er retningsgivende for administration af transportkorridorerne.

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

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

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

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 supercykelstier, som 23 kommuner og Region Hovedstaden har tilsluttet sig (inkl. muligheder for enkelte alternative linjeføringer). I de øvrige kommuner i hovedstadsområdet er udgangspunktet det overordnede regionale trafikstinet, som blev fastlagt i den tidligere regionplan.

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

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

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

Ad § 28

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

Det rekreative stinet består i centralkommunerne af udvalgte dele af kommunernes Grønne Cykelruter. I den øvrige del af hovedstadsområdet er udgangspunktet med enkelte ajourføringer de overordnede rekreative stier i den tidligere regionplan.

Det rekreative stinet, der er vist i kortbilag R, er også angivet med en principiel linjeføring, jf. bemærkningerne til § 27. Kommunale forslag til alternative linjeføringer skal respektere principperne for planlægning af overordnede rekreative stier, jf. appendiks. Ruterne skal være sammenhængende og tilrettelægges med henblik på rekreativ anvendelse og oplevelse.

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

Ad § 29

Reservationerne er principielle, da linjeføringer ikke er fastlagt.

Ad § 30

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

Ad §§ 31-34

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

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

Ad §§ 33-34

Støjzonen skal sikre, at den kommunale planlægning for byudviklingen ikke kan medføre begrænsninger i Københavns Lufthavn, Roskildes langsigtede udviklingsmuligheder.

Støjzonen er på kortbilag U afgrænset med støjkurver for støj på 50 dB, 55 dB og 60 dB og omfatter således støjintervallerne 50 dB-55 dB, 55 dB-60 dB og støj over 60 dB.

Både ved planlægning og ved meddelelse af enkelttilladelser i landzone og byzone skal kommunerne respektere den udlagte støjzone omkring lufthavnen, og i dette indgår, at det skal sikres, at den nye anvendelse vil kunne overholde de vejledende grænseværdier for flystøj i den gældende vejledning om støj fra lufthavne og flyvepladser fra Miljøstyrelsen.

- I områder, hvor støjbelastningen kan overstige 50 dB, kan der i kommuneplanlægningen ikke udlægges nye rekreative områder til overnatning (kolonihaver, campingpladser og lignende), idet Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for støj fra lufthavne er 50 dB for denne anvendelse. Der kan planlægges for øvrige rekreative områder, herunder områder med shelters, toiletter, bålhytter og lignende.
- Som en særlig sikkerhed mod støjbelastning af nye boliger anbefales, at indendørs grænseværdier så vidt muligt holdes under følgende grænseværdier i soverum: LAeq, 24h = 30dB og LAmix = 45 dB.
- I områder, hvor støjbelastningen vil kunne overstige 55 dB, kan der i kommuneplanlægningen ikke planlægges for boliger og anden støjfølsom anvendelse, idet Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for støj fra lufthavne på 55 dB for boliger og øvrige støjfølsomme formål (skoler, hospitaler, plejehjem, o.l.) vil være overskredet. Boliger i allerede planlagte boligområder kan tillades, men der kan i kommuneplanlægningen ikke planlægges for nye arealer til boliger. Støjfølsomme institutioner skal vurderes konkret. Der kan derimod opføres virksomheder og liberale erhverv. Der kan inden for denne zone være ønske om at udlægge nye grønne områder omkring eksisterende boliger. Det præciseres derfor, at sådanne nye grønne områder i planlægningen ikke kan tillægges status af rekreative områder, da dette vil have konsekvenser for støjgrænser.
- Hvis støjbelastningen overstiger 55 dB, kan der endvidere ikke gives landzonetilladelse til nye boliger. Undtaget er boliger med tilknytning til landbrugs- og skovdrift. Støjfølsomme institutioner må vurderes i hvert enkelt tilfælde. Virksomheder, liberale erhverv (hoteller, mv.) samt offentlige og private institutioner, der ikke er specielt støjfølsomme, kan normalt opføres.
- Hvis støjbelastningen overstiger 60 dB, kan der ikke i kommuneplanlægningen udlægges nye arealer til liberale erhverv (hoteller, kontorer, m.v.), idet Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for flystøj er 60 dB for liberale erhverv såsom hoteller og kontorer.
- Hvis støjbelastningen overstiger 60 dB, kan der endvidere ikke gives tilladelse til spredt bebyggelse i det åbne land.
- Ved landzonetilladelse til boliger bør det sikres, at det indendørs støjniveau fra lufthavnen ikke overstiger følgende grænseværdier i soverum: LAeq, 24h = 30dB og LAmix = 45 dB.

Kapitel 8 – Ikrafttræden

Ad § 35

Fingerplan 2019 erstatter Fingerplan 2017, som samtidig ophæves.

Appendiks

Overordnede principper for planlægning af regionale stinet

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

Fælles hovedprincipper for Fingerplanens overordnede stinet

- Stinettet skal have kontakt med trafikknudepunkter og togstationer for at understøtte mulighederne for at kombinere rejser.
- Stinettet skal koordineres med den stiplanlægning, som foregår uden for hovedstadsområdet.
- Stinettet skal udpeges konkret i kommuneplanerne og tage udgangspunkt i Fingerplanens overordnede stinet.
- Stierne skal respekteres i kommune- og lokalplanlægning og i landzoneadministration.
- Manglende strækninger skal udpeges principielt i kommuneplanen, hvis der endnu ikke er gennemført en fastlæggelse af detaljeret linjeføring.
- Stinettet skal danne grundlag for etablering og afmærkning af stier og 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, inklusive havneløbet i København.
- Stier omkring de store søer, Arresø, Esrum Sø, Buresø og Sjælsø, skal indgå i det overordnede, rekreative stinet.
- Der skal være stier, som skaber rekreativ stiadgang til værdifulde naturområder og landskaber i Nationalpark – Kongernes Nordsjælland samt skov- og herregårdslandskaberne i hovedstadsområdets sydvestlige del.
- Der skal være sti i Ring 3.
- Der skal være stier til kysterne fra købstæderne i de yderste dele af byfingrene.

Principper for det overordnede cykelstinet

- Cykelstinettet skal primært tilgodese hurtigst mulig cykeltransport og er primært placeret langs de større veje.
- Cykelstinettet skal medvirke til at give pendlere forskellige muligheder for valg af transportmiddel.
- Cykelstinettet skal forbinde store befolknings- og arbejdspladskoncentrationer.
- Cykelstinettet skal give god adgang til større trafikterminaler.
- Cykelstierne skal have en standard, som giver de bedst mulige forhold for cyklisterne, herunder sikkerhed, direkte rute, vintervedligeholdelse, god belægning og belysning osv.
- Stiforbindelserne skal koordineres med kommunerne uden for hovedstadsområdet.
- Cykelstier føres videre fortrinsvis ad hovedlandeveje eller andre større veje for at undgå "missing links" ved grænserne til kommunerne uden for hovedstadsområdet.

Principper for Supercykelstier

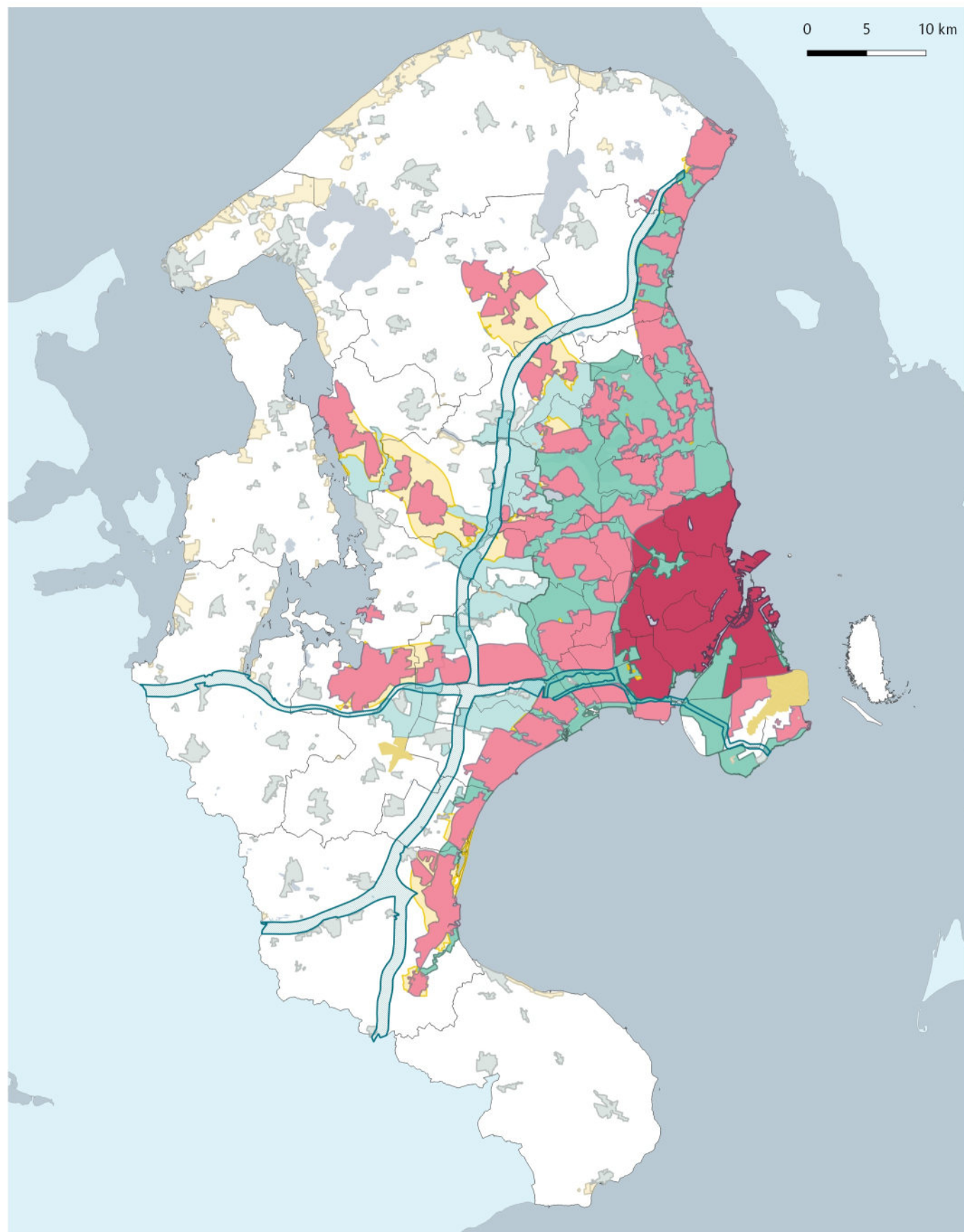
- Stierne skal forbinde hovedstadskommuner i et cykelstinet af høj kvalitet.
- Stierne skal yde et højt serviceniveau til cyklisterne.
- Stierne skal omfatte nyskabende løsninger, som forbedrer cyklisternes vilkår.
- Stierne skal øge antallet af borgere, der cykler dagligt på strækninger over 5 km.

Udformning af overordnede, rekreative stier

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

På mindre trafikerede steder kan der 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.

Kortbilag A: Hovedstadsområdet og de fire geografiske områdetyper



Det indre storbyområde

Håndfladen

Det ydre storbyområde

Byfingre

Landområde

De grønne kiler

Indre kiler og kystkiler

Ydre kiler

Det øvrige hovedstadsområde

Byområde

Landområde

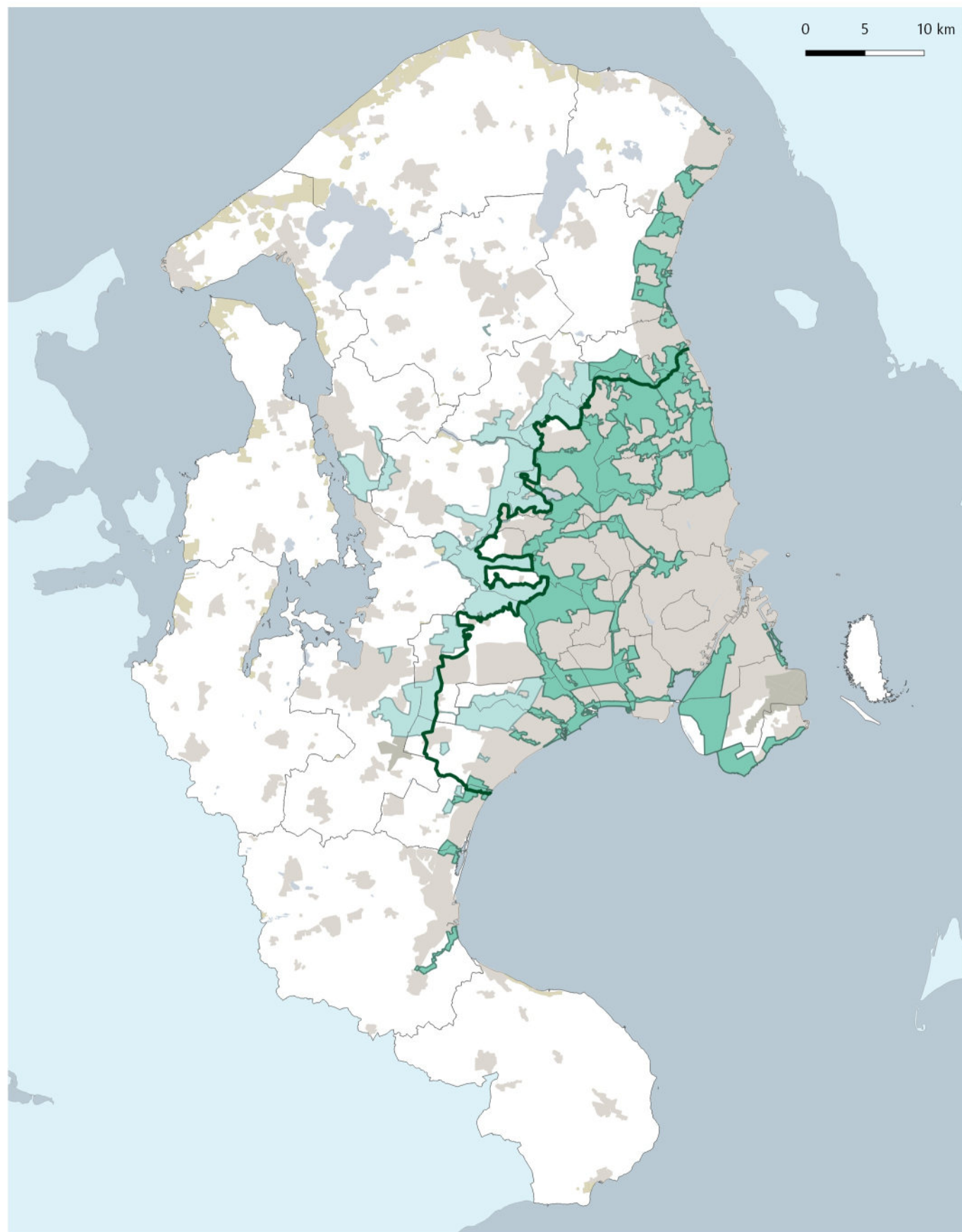
Sommerhusområder

Andet

Transportkorridorer

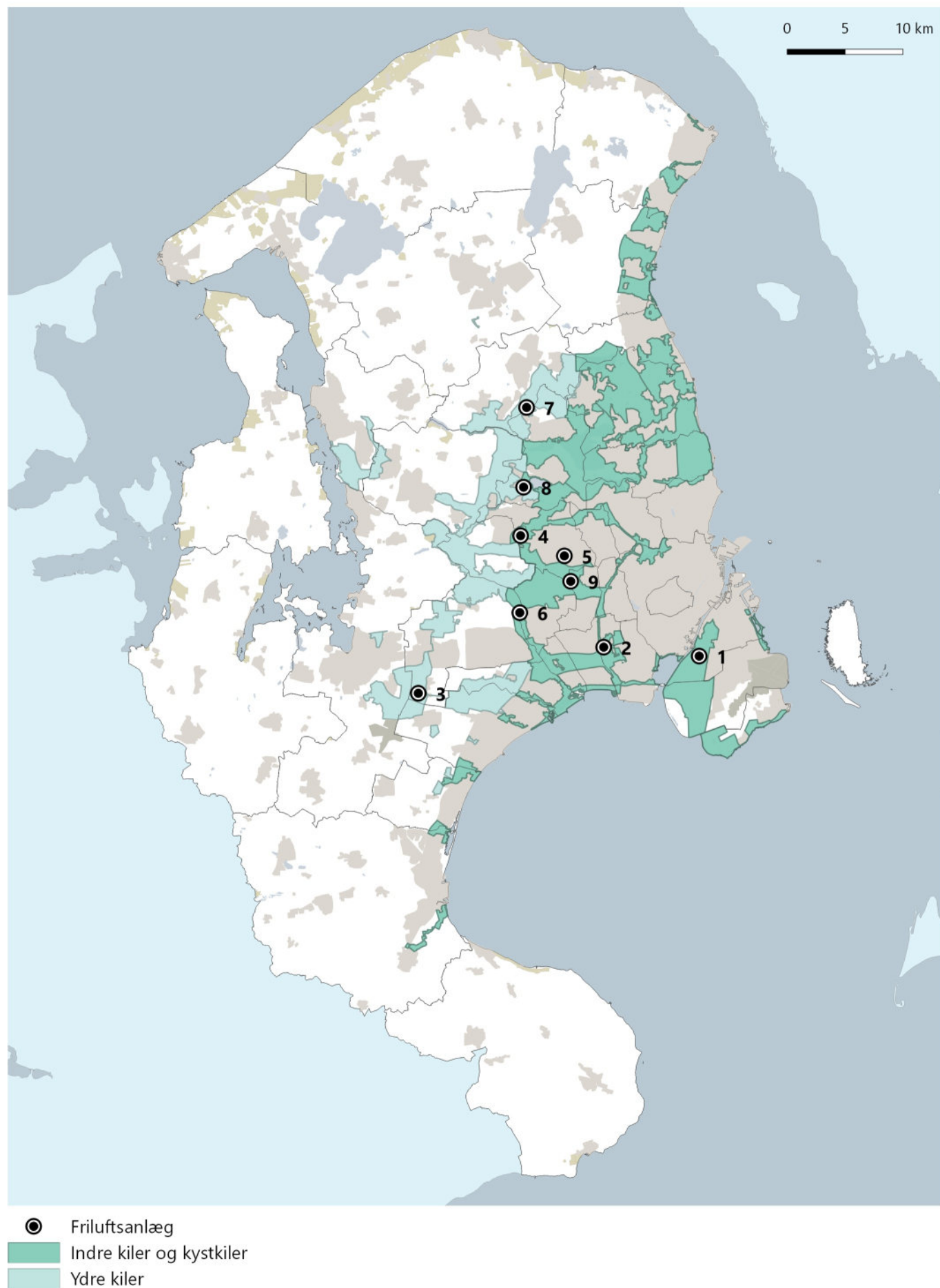
Lufthavne

Kortbilag B: Grønne kiler – oversigtskort



- Byområde (Håndfladen, byfingre og byområde i øvrigt)
- Indre kiler og kystkiler
- Ydre kiler
- Den 4. grønne ring

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

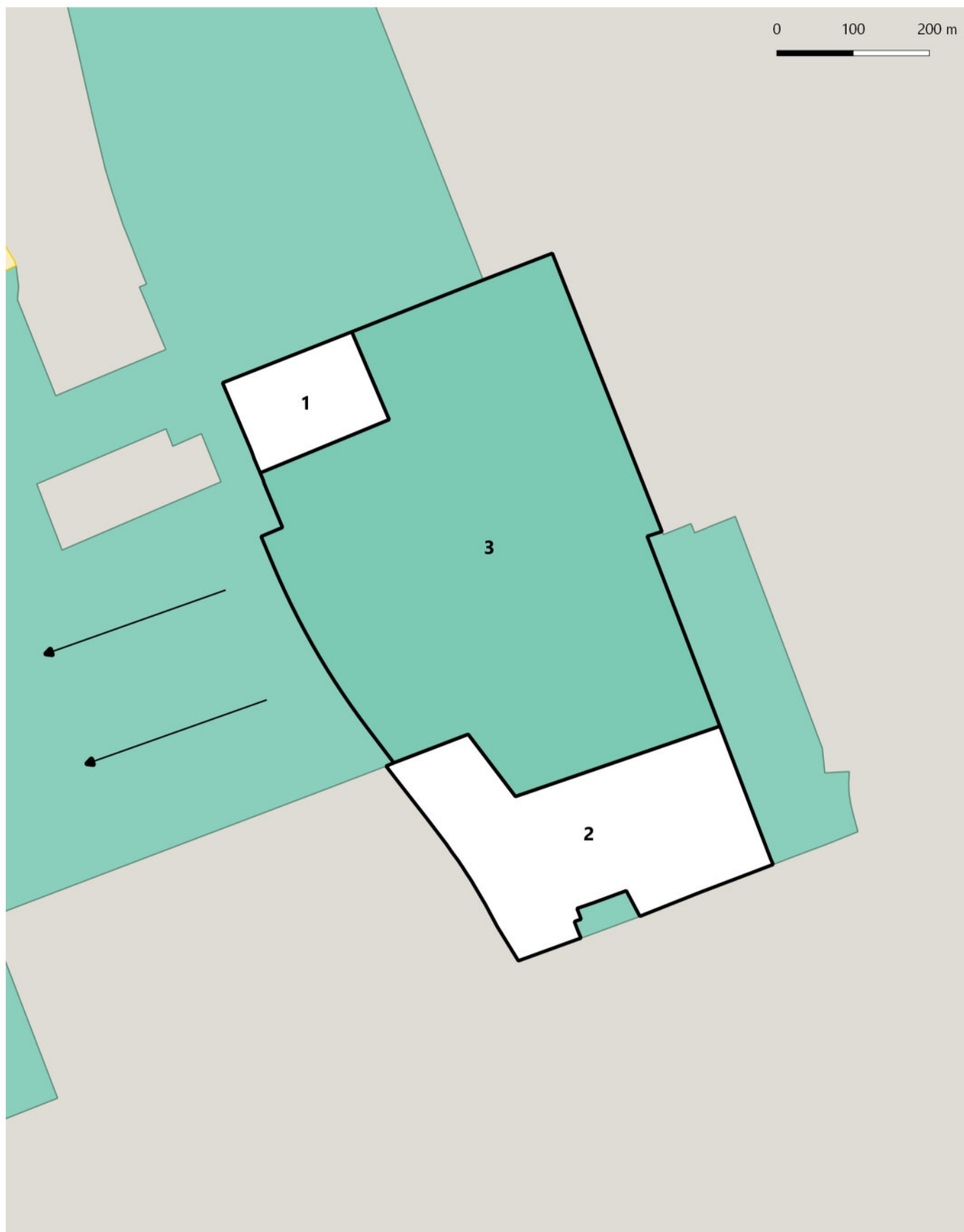


1. Vestamager (flere små anlæg) 2. Ved Holbækmotorvejen og Voldgaden 3. Hedeland 4. Hjortespringkilen
5. Vestskoven 6. Albertslund Golfklub 7. Farum Kasernes øvelsesterræn 8. Flyvestation Værløse 9. Ved Statenevej

Kortbilag D: Grøn kystkile ved Køge Bugt Strandpark

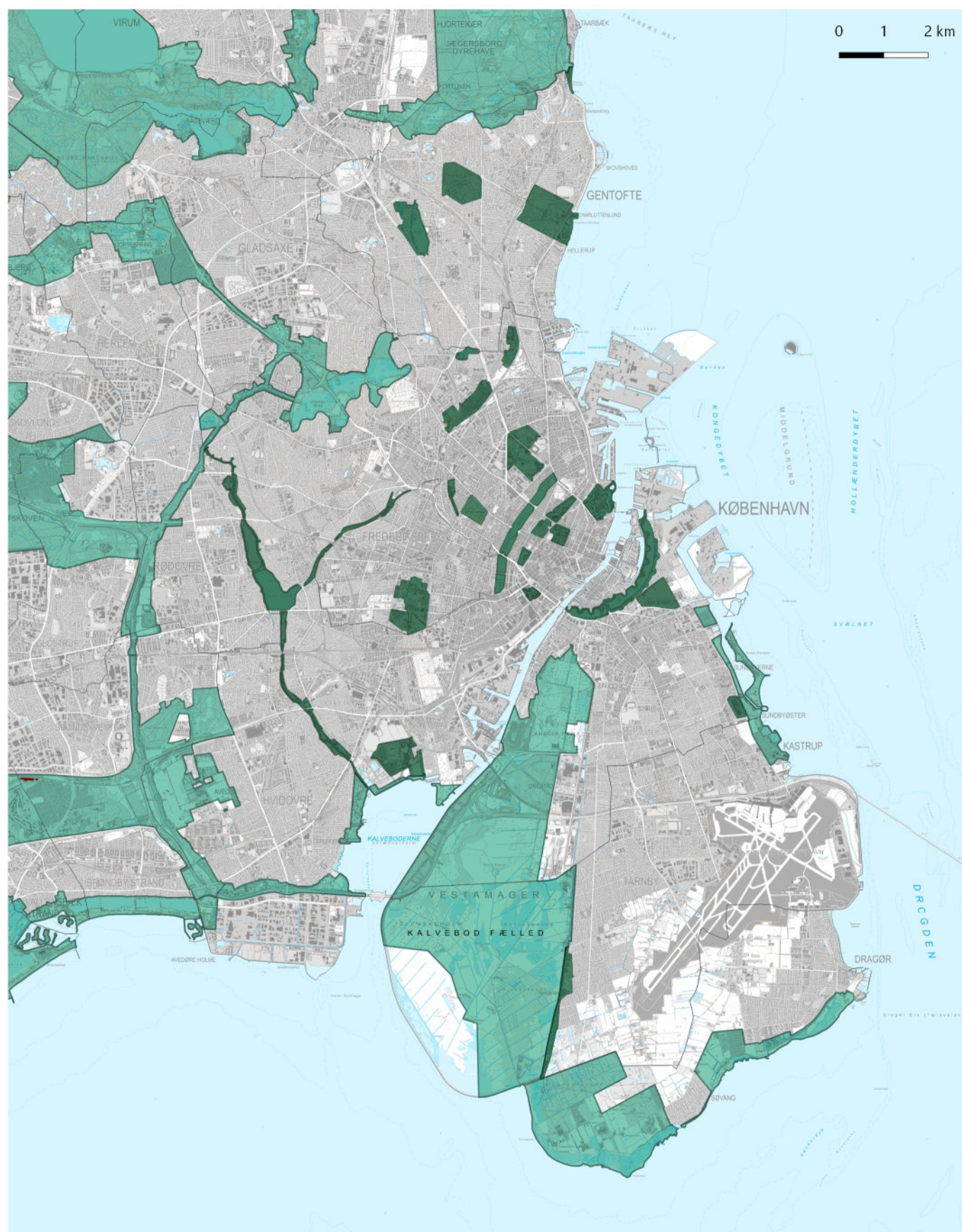


Kortbilag E: Grøn kile og byudvikling ved Byvej i Hvidovre



-  Areal 1 og 2 overføres til ydre storbyområde, landområde
-  Areal 3 bliver i grøn kile og overgår fra jordbrug til almen friluftsanvendelse
-  Grønne forbindelser og stiforbindelser til Vestvolden
-  Byområde
-  Indre kiler og kystkiler

Kortbilag F: Grønne bykiler



- Grønne bykiler
- Indre kiler og kystkiler

Bilag G: Eksisterende og besluttede stationer

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

Note:

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

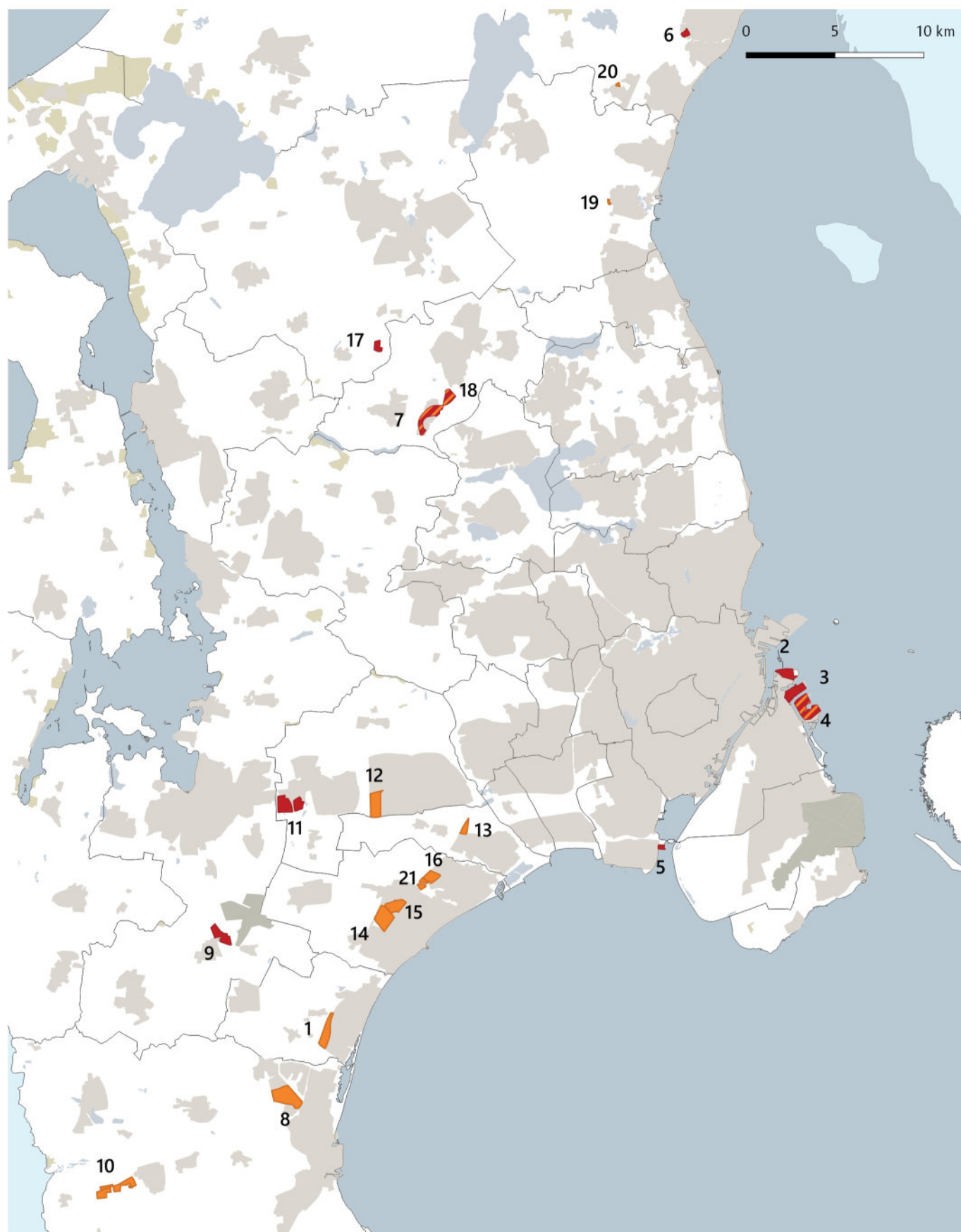
*Stationer med udvidet stationsnært kerneområde.

**Der er ikke truffet beslutning om anlæg af en eventuelt kommende station ved Priorparken og stationen afkaster ikke stationsnære byggemuligheder.

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



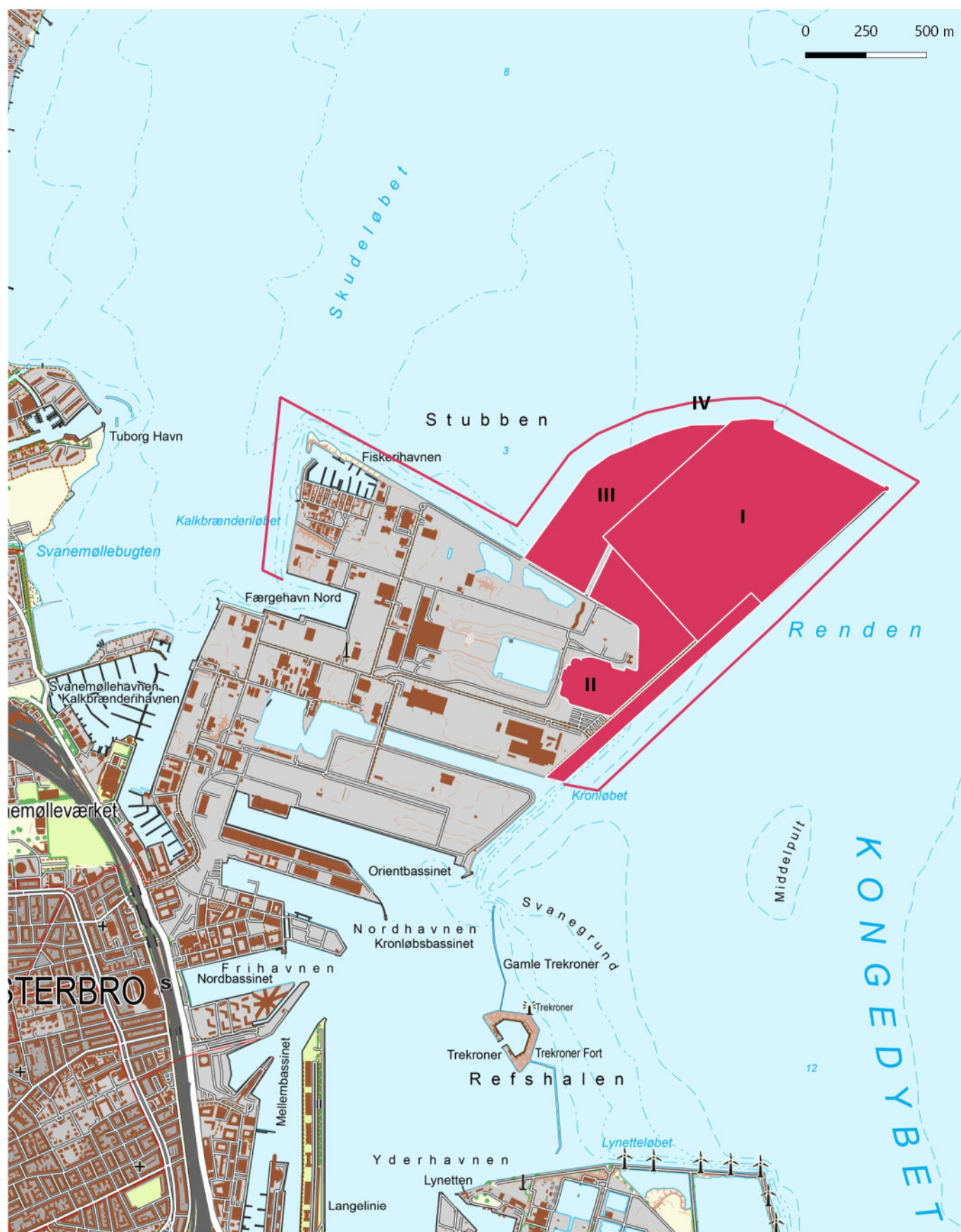
Kortbilag I: Områder til virksomheder med særlige beliggenhedskrav og til transport- og distributionserhverv



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

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

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



Område til containerterminal mv. i Københavns ydre Nordhavn

I: Containerterminal

II: Service- og vedligeholdelsesfaciliteter mv. i forbindelse med havnedrift

III: Rekreativt område

IV: Område som ikke kan opfyldes

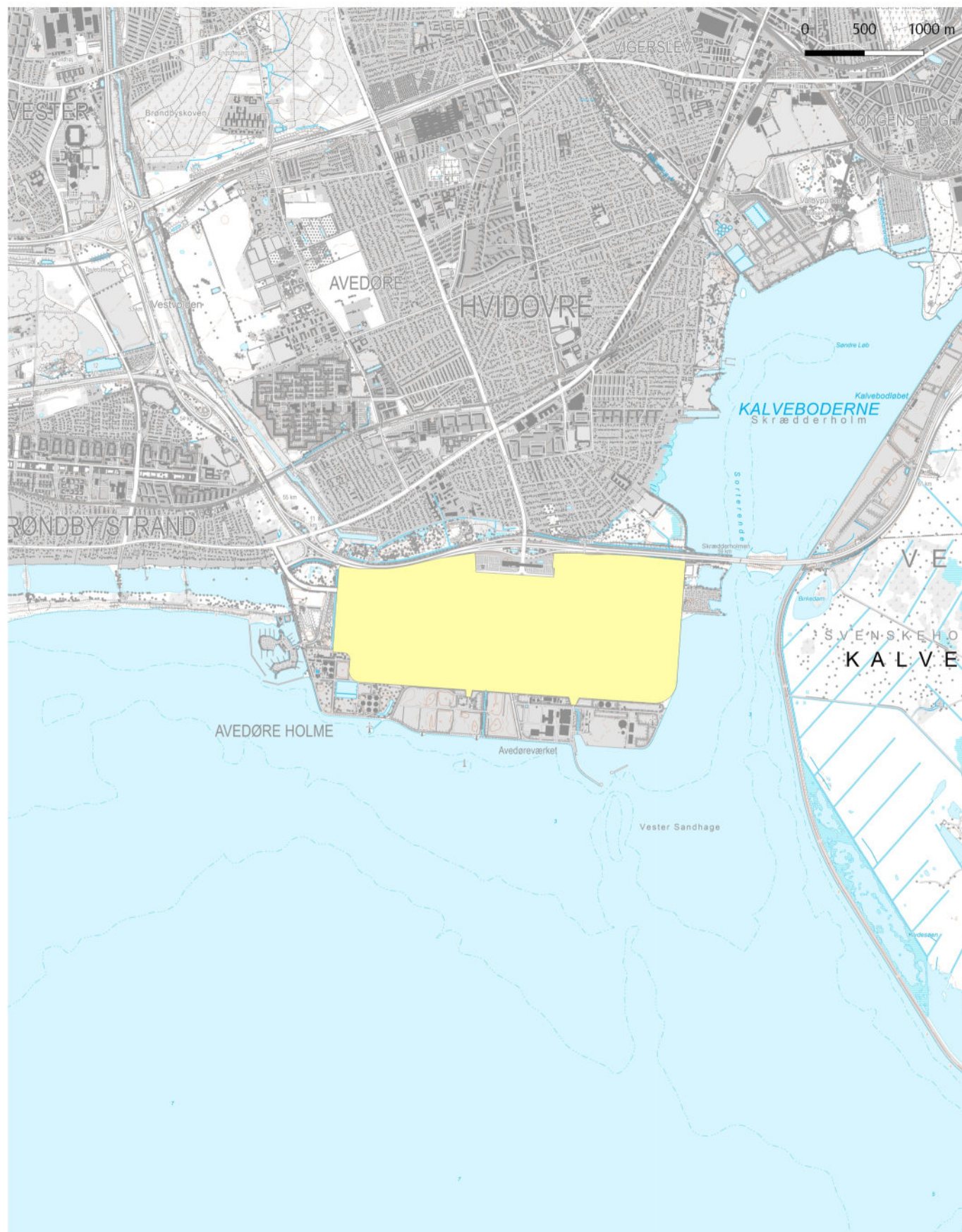
Kortbilag K: Arealer som Københavns Kommune kan overføre til byzone



Arealer som Københavns Kommune kan overføre til byzone

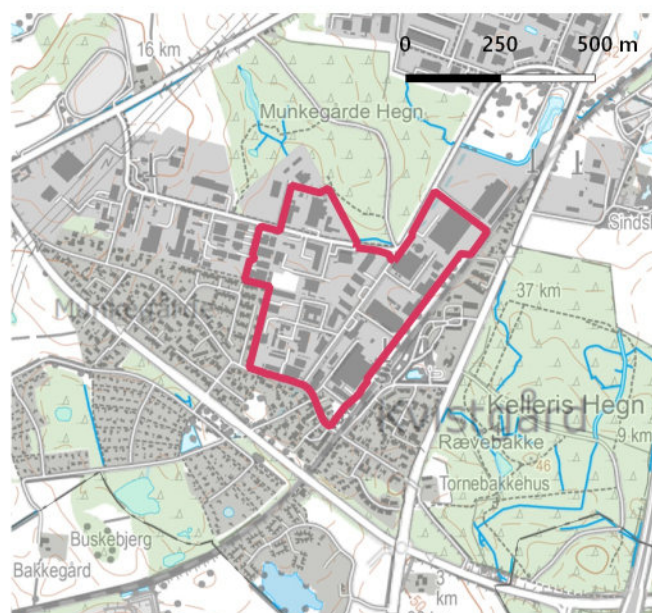
1. Krydstogtterminal 2. Opfyldt areal til Øresundsbanen 3. Kraftværkshalvøen

Kortbilag L: Område på Avedøre Holme forbeholdt produktionsvirksomheder

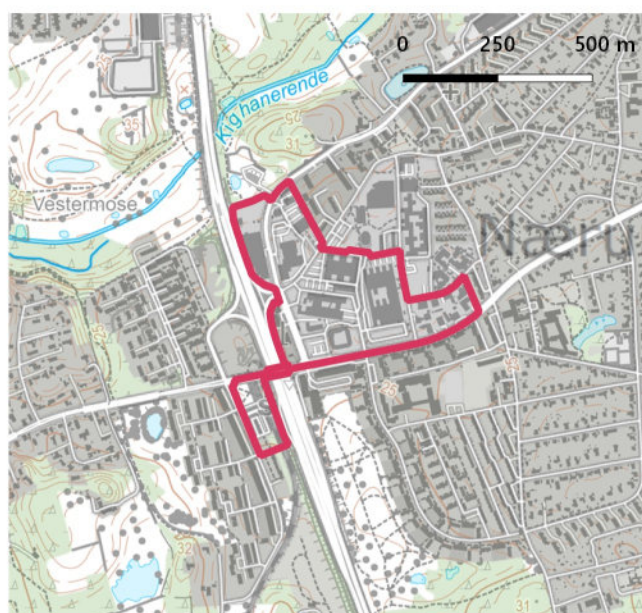


 Område på Avedøre Holme forbeholdt produktionsvirksomheder

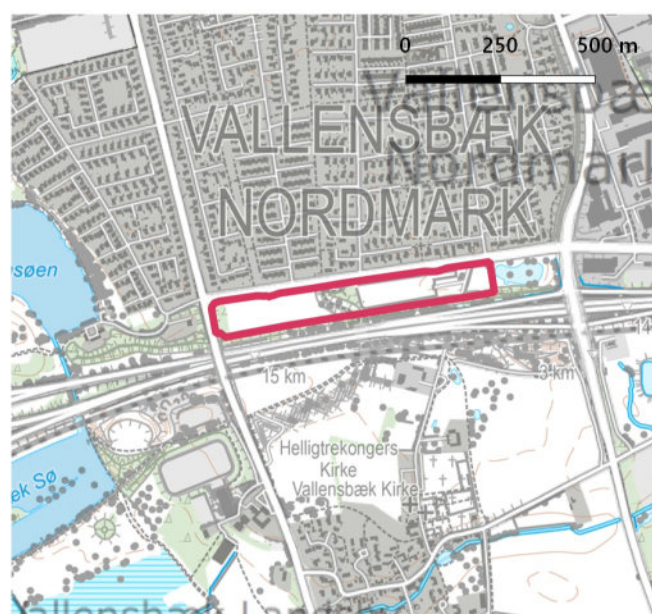
Kortbilag M.1: Særlige lokaliseringsområder i Kvistgård, Nærum og Vallensbæk



Kvistgård

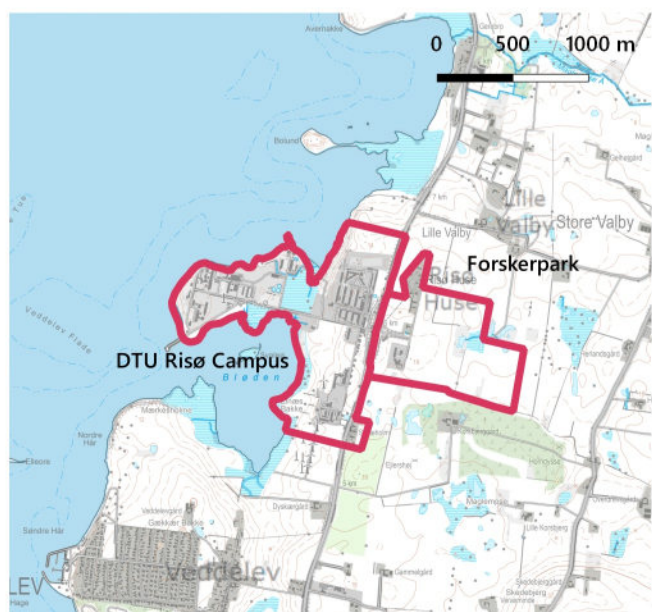


Nærum

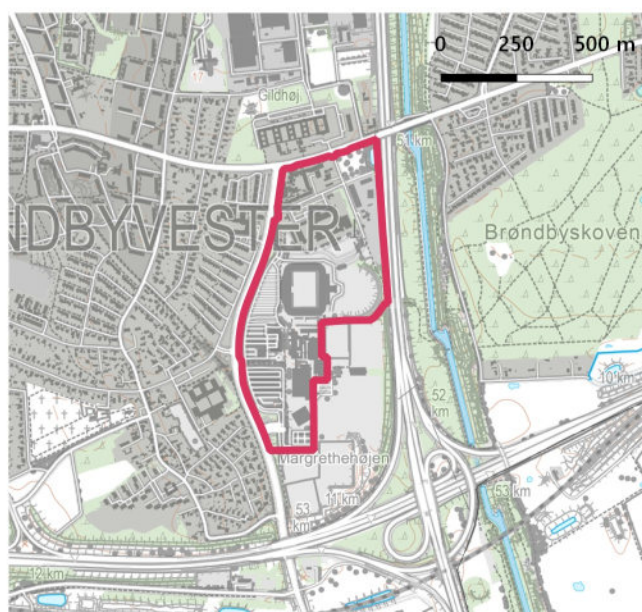


Vallensbæk

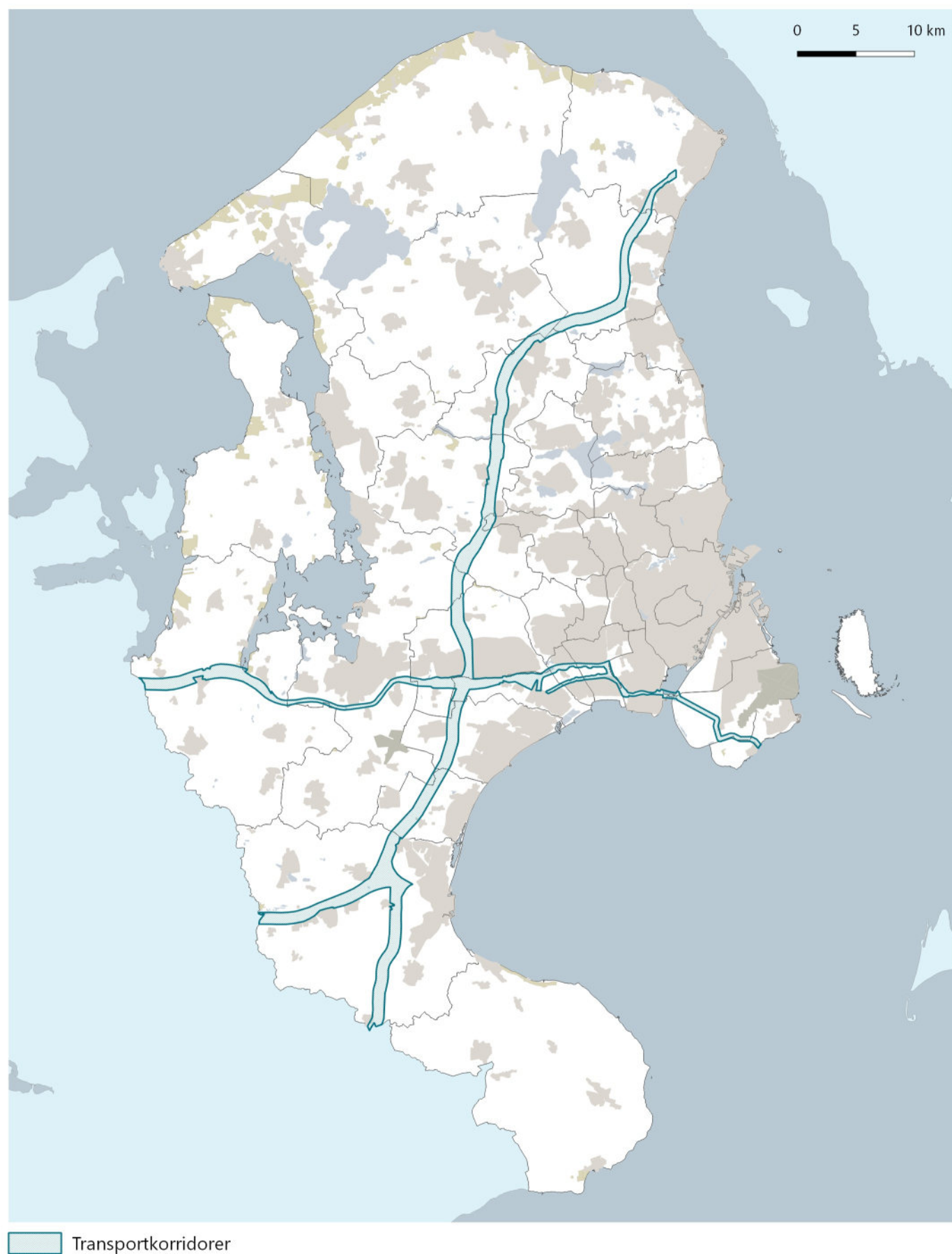
Kortbilag M.2: Forskerpark og DTU Risø Campus



Kortbilag M.3: Sportsbyen Brøndby



Kortbilag N: Reservationer til transportkorridorer



Kortbilag O: Reservationer til overordnede kollektive trafik anlæg



Eksisterende strækningsanlæg

- Regionaltog, S-tog og Metro
- København - Ringsted
- S-tog (vigespor)

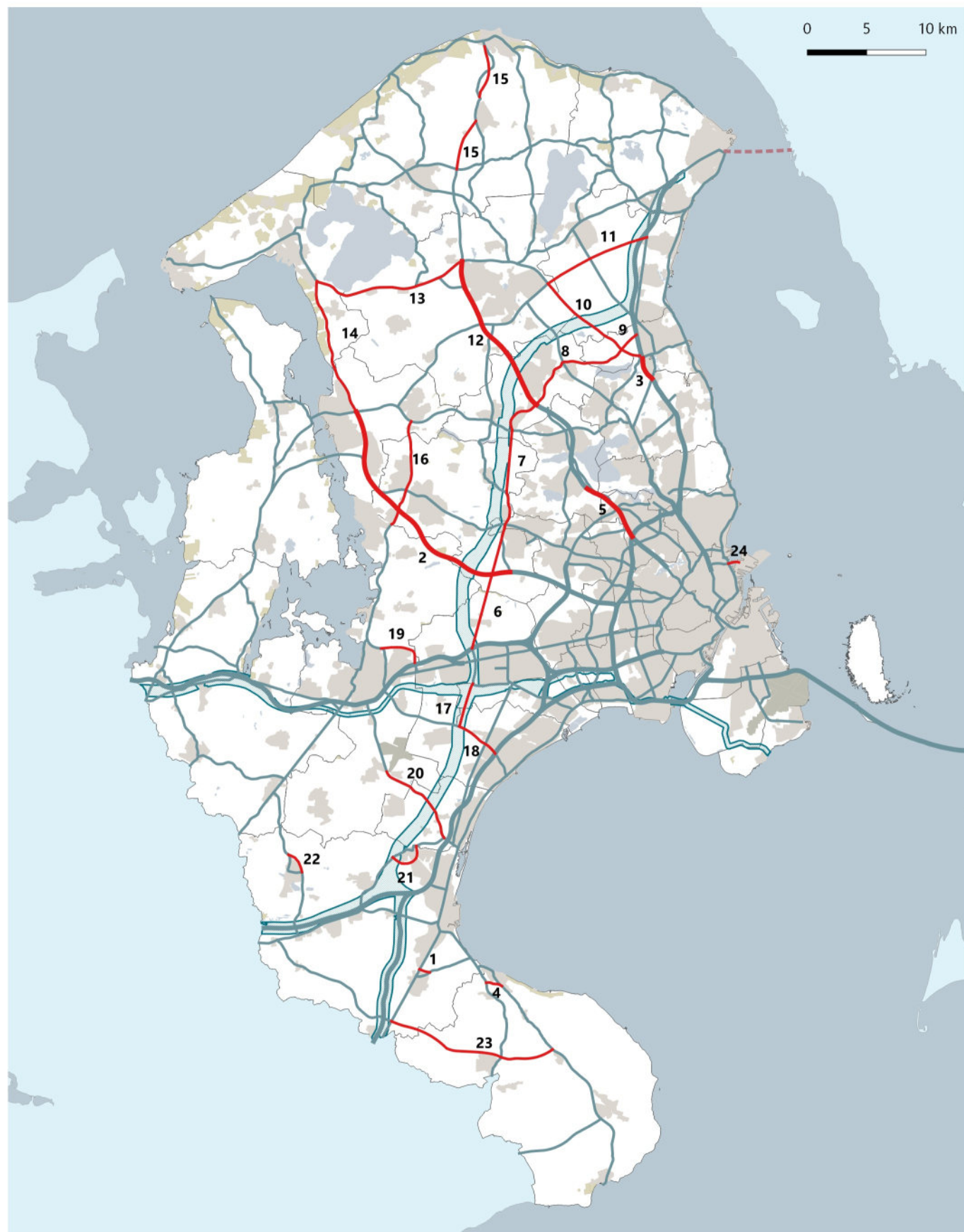
Reservation til nye anlæg

- Metro
- Letbane
- Transportkorridorer

Noter:
Numre på kortet henviser til liste over nyanlæg i § 25.

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

Kortbilag P: Reservationer til overordnede vejanlæg



Eksisterende veje

- Motorvej
- Øvrig overordnet vej

Reservation til nye anlæg

- Motorvej/motorvejsudvidelse
- Øvrig overordnet vej
- Transportkorridorer

Igangværende undersøgelse

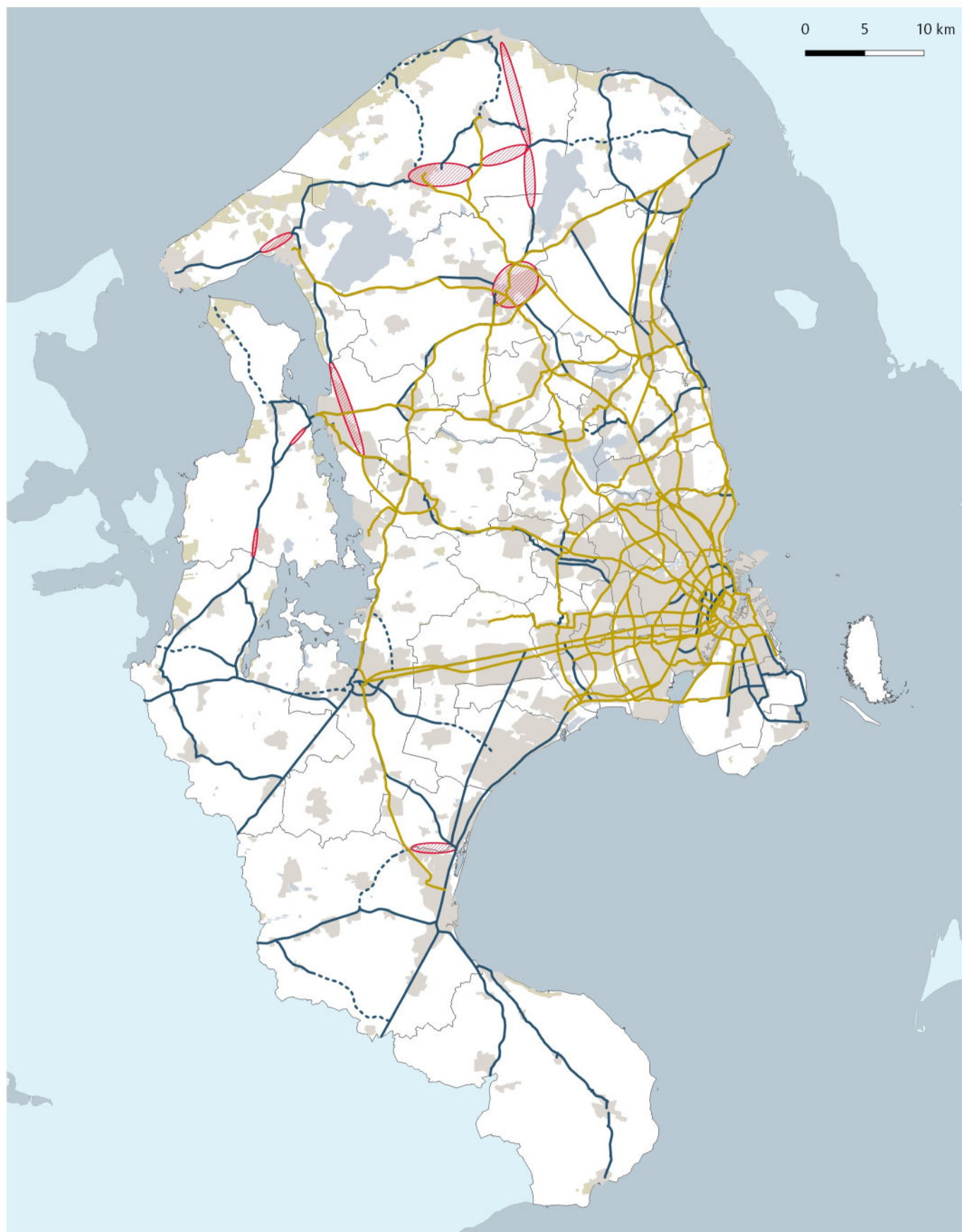
- HH - forbindelsen

Noter:

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

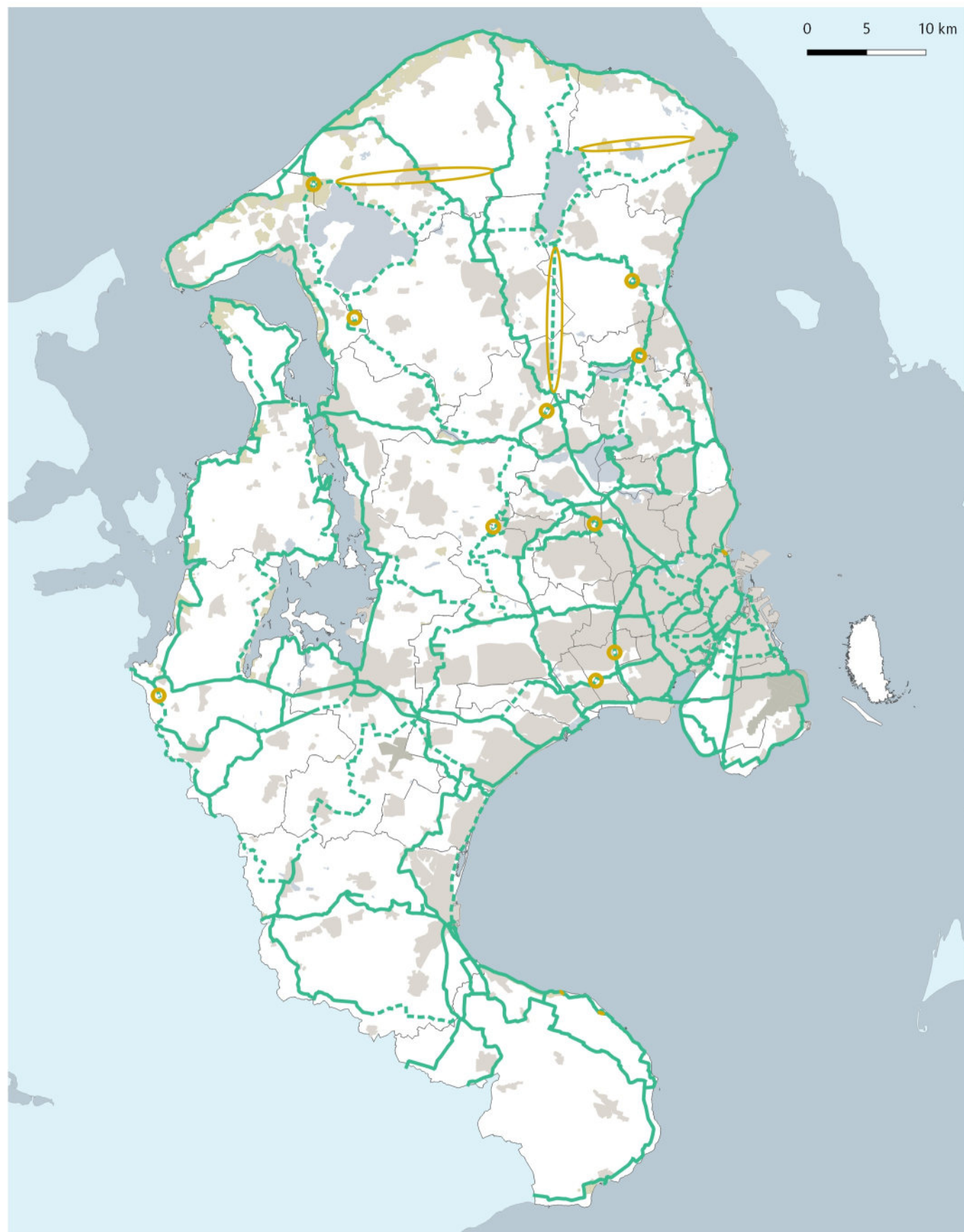
Vejanlæggenes forløb er vist oversigtligt og kan være af principiel karakter.

Kortbilag Q: Reservationer til overordnede cykelstier, herunder supercykelstier



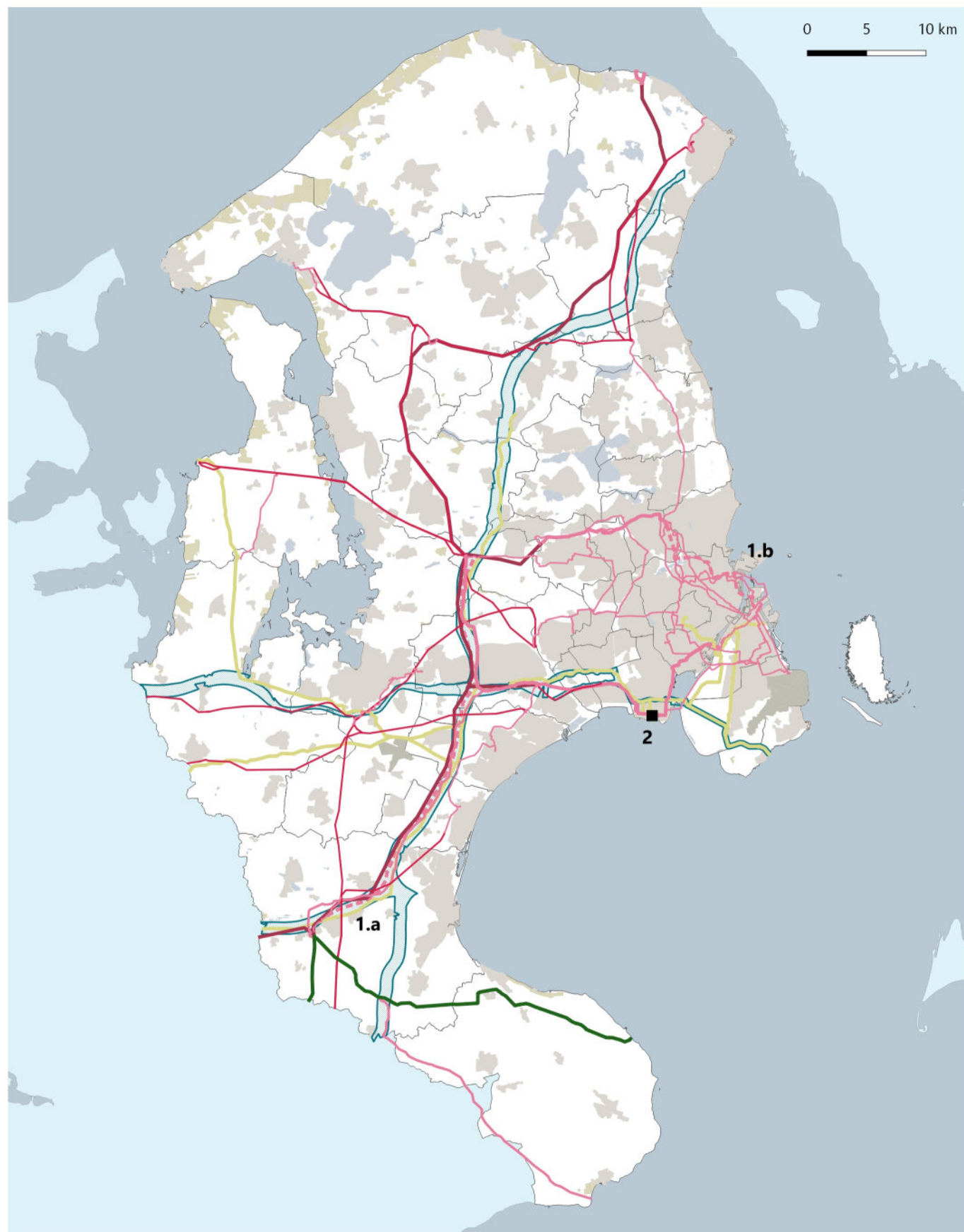
- Eksisterende og planlagte supercykelstier
- Øvrige eksisterende overordnede cykelstier med regional betydning
- - - Plantagte overordnede cykelstier med regional betydning
- "Missing links" (manglende endnu ikke planlagte strækninger)

Kortbilag R: Reservationer til overordnede rekreative stier



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

Kortbilag S: Reservationer til overordnede energiforsyningsanlæg



Eksisterende strækningsanlæg

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

Reservation til nye anlæg

- Højspændingsjordkabel
- Naturgaskompressorstation
- Transportkorridorer

Noter:

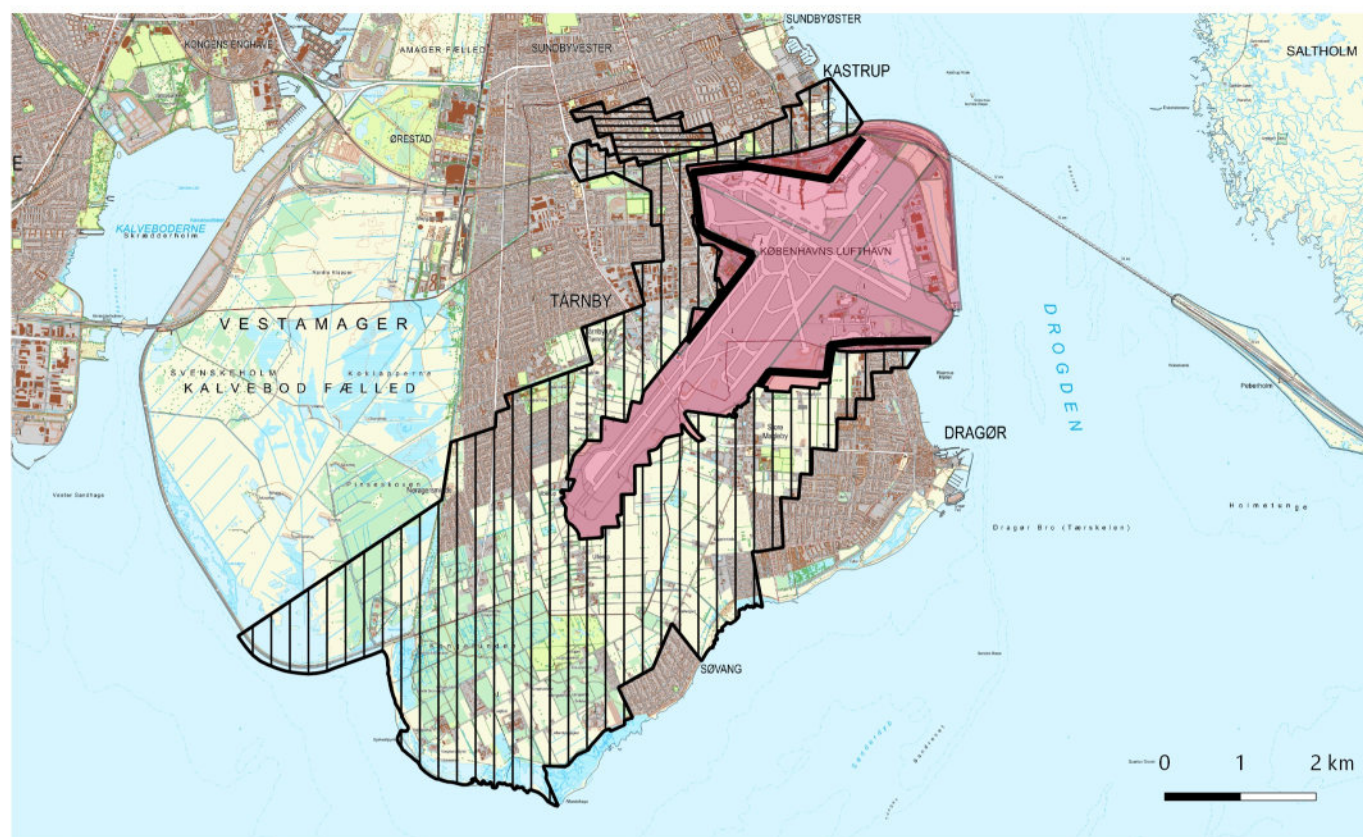
Numre på kortet henviser til liste over nyanlæg i § 29.

Strækningsanlæggenes forløb er vist oversigtligt og kan være af principiel

Kortbilag S.1: Ændring af tracé for naturgashovedtransmissionsledning

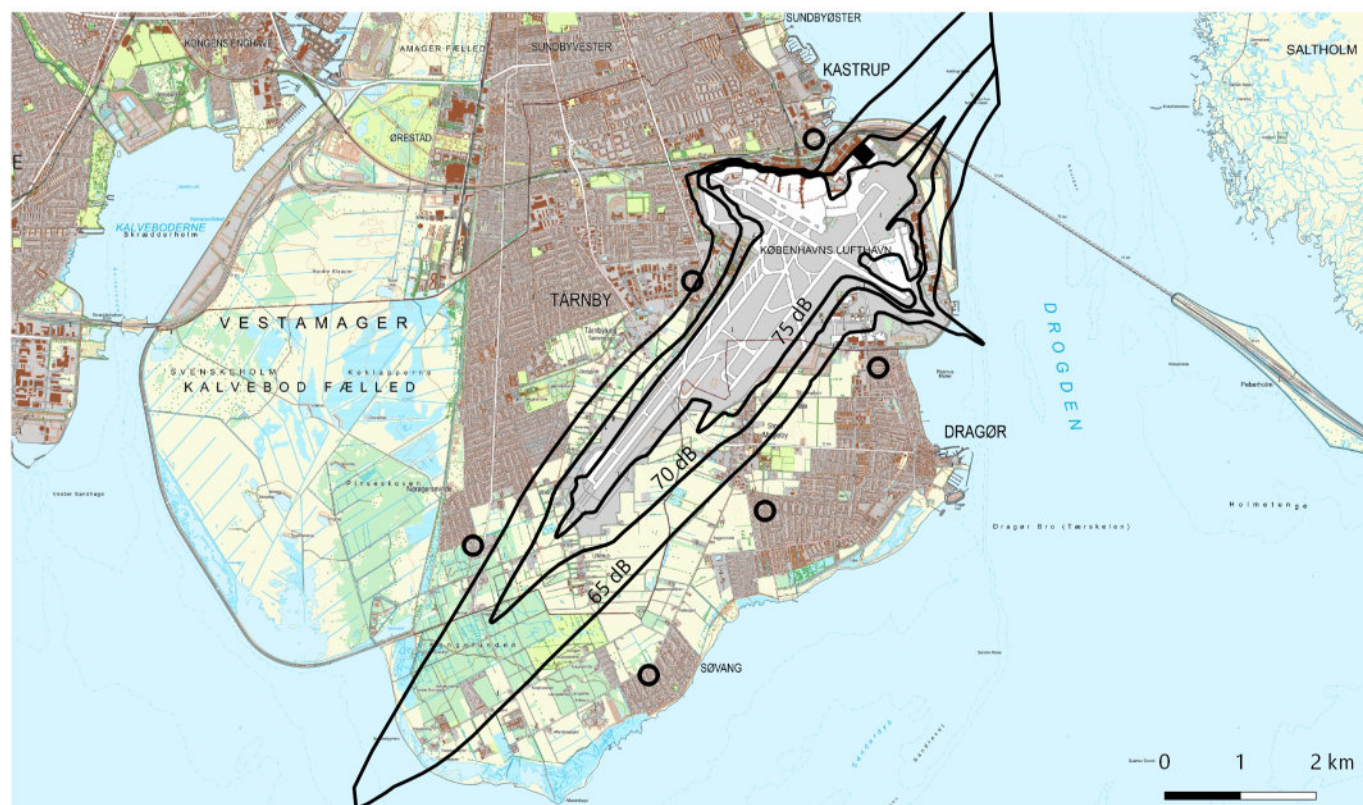


Kortbilag T.1: Restriktionsområder ved Københavns Lufthavn, Kastrup



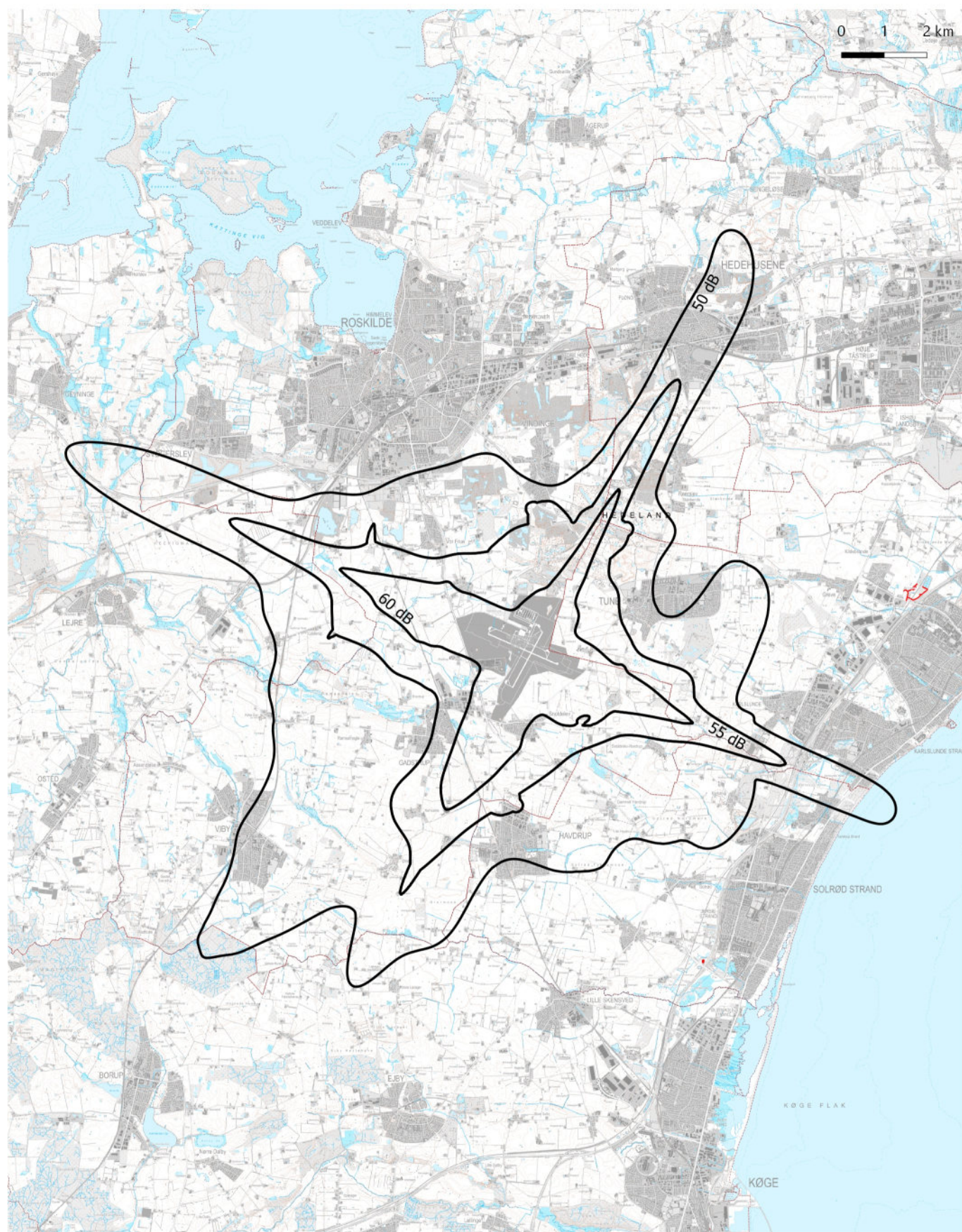
- Område til lufthavn, lufthavnsrelaterede erhvervs- og servicefunktioner samt trafik anlæg
- Område med restriktioner indtil drejning af tværbane
- Område uden for lufthavnen med restriktioner
- Zone for støjskærmning

Kortbilag T.2: Støjzone ved Københavns Lufthavn, Kastrup



- Støjzone
- Målestation
- Motorafprøvningsområde

Kortbilag U: Støjzone ved Københavns Lufthavn, Roskilde



 Støjzone

The map shows the Vinderød Enghave and Melby Enghave regions, which are highlighted in a darker shade of green. The map includes various place names such as Liseleje, Askerbo, Brodemose Skov, Lille Bøgebjerg, Melby, Melby Enghave, Præstelodden, Ramsbjerg, Østergård, Evetofte, Bøgebjerg, Fuglebæk Eng, Hågendrup, Hålsnæsholm, Hanehoved, and Frederiksværk. The map also shows the coastline and the city of Frederiksværk at the bottom. A scale bar at the top right indicates distances up to 1000 meters.

 Sommerhusområder der kan overføres til byzone

Fingerplanrevision

80 forslag imødekommes

Nedenfor følger en samlet oversigt over de 80 forslag, der foreslås imødekommet i forbindelse med fingerplanrevisionen. Nogle forslag imødekommes fuldt ud, mens andre forslag imødekommes delvist. Sidstnævnte forslag er markeret med *.

Albertslund

- 1) **Forslag: Mulighed for stationsnære byggemuligheder til større, besøgsintensivt byggeri af regional betydning ved ikke-knudepunktstationer**
Opdelingen mellem knudepunktstationer og ikke-knudepunktstationer afskaffes. Fremadrettet vil der således generelt være ens byggemuligheder til større byggeri med mange daglige brugere, fx stort kontorbyggeri, ved alle stationer de S-banerne, Vestbanen, Øresundsbanen, Metroen og den kommende letbane i Ring 3.
- 2) **Forslag: Ændret afgrænsning af landsbyen Risby i grøn kile mv.***
Ændret afgrænsning af landsbyen muliggøres. Ønske om også at tage landsbyen ud af grøn kile imødekommes ikke. Den ændrede afgrænsning åbner mulighed for etableringen af nogle få nye boliger i Risby.
- 3) **Forslag: Mulighed for støjdæmpning og styrkelse af rekreative muligheder ved jordopfyld i grøn kile**
Der åbnes generelt mulighed for etablering af støjvolde på grænsen mellem grønne kiler og støjende infrastrukturanlæg. Det forudsættes, at støjvoldene både øger den rekreative værdi af grønne kiler og fører til en væsentlig støjreduktion i eksempelvis større boligområder.
- 4) **Forslag: Ændret afgrænsning af grøn kile ved "Radiostationen"**
Der foretages en mindre justering af grøn kile ved "Radiostationen", så den grønne kile tilpasses til gældende kommuneplanrammer. Justeringen medfører, at den grønne kile udvides.

Allerød

- 5) **Forslag: Reservation af område i Vassingerød til virksomheder med særlige beliggenhedskrav udvides***
Reservationen udvides så der på det reserverede areal, foruden virksomheder med særlige beliggenhedskrav, fremadrettet også kan planlægges for transport- og distributionserhverv. Ønske om at reducere omfanget af arealreservationen imødekommes ikke. Det bemærkes, at kommunen i deres planlægning kan foretage en inddeling (zoning) af området i zoner til virksomheder med forskellige grader af miljømæssig påvirkning af deres omgivelser.
- 6) **Forslag: Mulighed for planlægning for ændret anvendelse af ejendomme i grønne kiler**
Der åbnes generelt mulighed for ændret planlægning for eksisterende ejendomme i grøn kile så fx nedlagte skoler eller herregårde kan omdannes til fx erhverv, boliger, institutioner mv. Dette forudsætter, at de eksisterende bygninger repræsenterer en særlig samfundsmæssig, arkitektonisk og/eller kulturhistorisk værdi, hvis langsigtede fastholdelse vurderes at kræve en ændret planlægning.
- 7) **Forslag: Mulighed for tilretning af grønne kiler, så de passer med eksisterende planmæssige rammer***
Visse grønne kiler i Allerød Kommune tilrettes, så de passer med eksisterende kommuneplanrammer. Det betyder eksempelvis at mindre overlap mellem eksempelvis grønne kiler og erhvervsområder fjernes, så grænsen mellem arealerne på kortene er klar. Ønske om større reduktioner af grøn kile imødekommes ikke.

Ballerup

- 8) **Forslag: Supercykelsti fra Ballerup til Farum indskrives i Fingerplan**
Eksisterende supercykelsti indskrives i Fingerplanen som del af det overordnede net af Supercykelstier.

9) **Forslag: Markering af manglende sikret skæring på det rekreative stinet ved Brændemo-
sen fjernes fra Fingerplan**

Markering af manglende sikret skæring udgår af Fingerplanens kortbilag som følge af, at der er etableret skæring i form af en stitunnel.

10) **Forslag: Udvidelse af grøn kile ved Jonstrup Å**

Der udpeges en større ny grøn kile ved Jonstrup Å i Måløv. Grønne kiler er grønne arealer, som primært skal skabe rum til natur og friluftsliv.

11) **Forslag: Areal ved Sydbuen tages ud af grøn kile for at muliggøre byudvikling***

Et mindre areal ved Sydbuen, i randen af grøn kile, tages ud af kilen for at muliggøre boligbyggeri. Kommunen udpeger til gengæld det under forslag 10 beskrevne erstatningsareal. Ønske om større udtag af grøn kile ved Sydbuen imødekommes ikke.

12) **Forslag: Mulighed for ny byudvikling i landområdet ved Måløv***

Byudvikling til boliger og erhverv på det ene af to foreslåede byudviklingsarealer ved Måløv muliggøres. Ønske om at muliggøre byudvikling på det andet areal ved Måløv afvises pga. nærhed til militære anlæg.

13) **Forslag: Styrkede udviklingsmuligheder omkring DTU Diplom i Ballerup**

Der gives mulighed for styrket erhvervsmæssig udvikling omkring DTU Diplom, herunder større besøgsintensivt byggeri, forudsat at det sker på arealer, der i den gældende kommuneplan ligger indenfor det stationsnære område mv., og forudsat, at nye, intensive byfunktioner har en tæt tilknytning til eksisterende funktioner ved DTU Diplom.

14) **Forslag: Styrkede udviklingsmuligheder omkring Ballerup Idrætsby (Super Arena)**

Der gives mulighed for styrket erhvervsmæssig udvikling omkring Ballerup Idrætsby, herunder større besøgsintensivt byggeri, forudsat at det sker på arealer, der i den gældende kommuneplan ligger indenfor det stationsnære område mv., og forudsat, at nye, intensive byfunktioner har en tæt tilknytning til eksisterende funktioner ved Ballerup Idrætsby.

Brøndby

15) **Forslag: Muligheder for bymæssige fritidsanlæg mv. i den sydlige del af Brøndbyskoven***

På et areal i grøn kile ved Holbækmotorvejen gives der mulighed for at etableres bygninger til bymæssige fritidsformål, fx et natur- og friluftscenter, i tilknytning til eller som erstatning for eksisterende bygninger på Voldgaden. Endvidere kan der etableres anlæg til bymæssige fritidsformål på arealet, fx et aktivitetslandskab. Begge dele betinges af fredningsmyndighedernes godkendelse. Ønske om at Brøndbyskoven og Bakkeskoven samlet tages ud af grøn kile imødekommes ikke.

Egedal

16) **Forslag: Bearbejdning af Fingerplanen så der indgår visionsafsnit mv.***

Regeringen har med offentliggørelsen af både et udspil om Hovedstadsområdet 2030 og et forslag til en revideret Fingerplan fremlagt langsigtede planer for hovedstadsområdets fremtidige udvikling. Ønske om at Fingerplanens kort integreres i planens tekstdel imødekommes af tekniske grunde ikke.

Fredensborg

17) **Forslag: Mulighed for planlægning for ændret anvendelse af ejendomme i grønne kiler**

Der åbnes generelt mulighed for ændret planlægning for eksisterende ejendomme i grøn kile så fx nedlagte skoler eller herregårde kan omdannes til fx erhverv, boliger, institutioner mv. Dette forudsætter, at de eksisterende bygninger repræsenterer en særlig samfundsmæssig, arkitektonisk og/eller kulturhistorisk værdi, hvis langsigtede fastholdelse vurderes at kræve en ændret planlægning.

18) **Forslag: Udtag af areal i grøn kile mellem Nivå og Kokkedal for at muliggøre udvidelse af daginstitution**

Et mindre areal udtages af grøn kile for at muliggøre udvidelse af daginstitution på Møllevej. Et areal af tilsvarende størrelse udpeges til ny grøn kile.

19) **Forslag: Området Teglbuen i Nivå, som grænser op til motorvej og er placeret i grøn kile, udtages af grøn kile og reserveres til transport- og distributionserhverv**

Et areal udtages af grøn kile for at muliggøre etablering af et erhvervsområde til transport- og logistikerhverv ved en til- og frakørsel til Helsingør-motorvejen i Nivå. Et areal af tilsvarende størrelse udpeges til ny grøn kile.

20) Forslag: Muliggøre brug af vandtårn til genbrugsbutik mv.*

Forventes muliggjort med en generel bestemmelse i Fingerplanen, der muliggør ændret planlægning for ejendomme i grøn kile, forudsat at de repræsenterer en særlig samfundsmæssig, arkitektonisk og/eller kulturhistorisk værdi, hvis langsigtede fastholdelse vurderes at kræve en ændret planlægning. Ønske om at tage ejendommen med vandtårnet ud af Fingerplanens grønne kiler imødekommes ikke.

21) Forslag: Muliggøre etablering af supercykelstiforbindelse i grøn kile mellem Nivå og Humlebæk

Der åbnes generelt mulighed for at etablere supercykelstiforbindelser i grøn kile under forudsætning af, at det sker under hensyntagen til natur, landskab, friluftsliv mv.

Frederiksberg

22) Forslag: Fastholdelse af stationsnærhedsprincippet

For at fremme brugen af kollektiv transport og mindske trængsel fastlægger Fingerplanens stationsnærhedsprincip, at større byggeri med mange daglige brugere, fx større kontorbyggeri og hotel- og konferencecentre, skal placeres i gangafstand af højklassede, kollektive trafikforbindelser, fx S-tog. Stationsnærhedsprincippet fastholdes i forslaget til revideret Fingerplan. Dog foretages enkelte ændringer af princippet, bl.a. en udvidelse af det stationsnære kerneområder i de fem fingerbykøbstæder (Helsingør, Hillerød, Frederikssund, Roskilde og Køge) samt i Høje-Taastrup. Det sker for at fremme en afbalanceret udvikling i et hovedstadsområde med flere stærke centre.

23) Forslag: Fastholdelse af Fingerplanens grønne bykiler

For at fastholde og udvikle grønne strukturer i de tættest befolkede dele af hovedstadsområdet udpeger Fingerplanen grønne bykiler. De hidtidige grønne bykiler fastholdes uændrede i forslaget til en revideret Fingerplan.

Gladsaxe

24) Forslag: Ingen store byudviklingsmuligheder udenfor Fingerby og stationsnære områder og fastholdelse af Ring 5-transportkorridoren*

Princippet om, at byudviklingen i hovedstadsområdet skal koncentreres i Fingerbyen fastholdes i forslaget til revideret Fingerplan. Det samme gælder Ring 5-transportkorridoren. Dog lægges der – inden for rammerne af planlovens generelle byvækstbestemmelser og bestemmelser for byvækst i det øvrige hovedstadsområde – op til at gøre reglerne for byvækst i det øvrige hovedstadsområde uden for fingerbyen mere præcise og fleksible. Endvidere lægges der op til at gennemføre en planlægningsundersøgelse af Ring 5-transportkorridoren for at fastlægge linjeføringen for en fremtidig vejforbindelse i syd og forbedre beslutningsgrundlaget for en eventuel indsnævring eller ophævelse af korridorens bredde i nord.

Glostrup

25) Forslag: Justering af mindre areal i grøn kile, så det er tilpasset vejforløb mv.

Imødekommes med mindre justering af grøn kile på kortbilaget så den er tilpasset vejen Skovsletten.

26) Forslag: Muliggøre etablering af kolonihaver på mindre ejendom i grøn kile, der huser nedlagt gartneri mv.

Imødekommes ved at muliggøre etablering af kolonihaver på et mindre areal i grøn kile, der i dag huser et nedlagt gartneri op oplag mv.

Gribskov

27) Forslag: Klare rammer for byudvikling i det øvrige hovedstadsområde og sidestilling med kommuner udenfor hovedstadsområdet*

Fingerplanens regler for byvækst i det øvrige hovedstadsområde gøres mere præcise og fleksible. Kriterierne for byvækst af lokal karakter skrives således ind den vejledning til Fingerplanen. Endvidere åbnes der lidt videre muligheder for byvækst i det øvrige hovedstadsområde, end der er i dag. Det gælder navnlig for større bysamfund i det øvrige hovedstadsområde, der varetager centrale bymæssige funktioner og er velplacerede i forhold til den overordnede infrastruktur, herunder den kollektive trafikbetjening. Ønsket om en sidestilling med kommuner udenfor hovedstadsområdet imødekommes ikke, da det vil kræve en ændring af planlovens særlige regler for byvækst i hovedstadsområdet, herunder reglerne om, at byvækst i det øvrige hovedstadsområde skal være af lokal karakter og ske i tilknytning til kommunecentre eller som afrunding af andre bysamfund.

Halsnæs

28) Forslag: Klare rammer for byudvikling i det øvrige hovedstadsområde og sidestilling med kommuner udenfor hovedstadsområdet

Fingerplanens regler for byvækst i det øvrige hovedstadsområde gøres mere præcise og fleksible. Kriterierne for byvækst af lokal karakter skrives således ind i den vejledning til Fingerplanen. Endvidere åbnes der lidt videre muligheder for byvækst i det øvrige hovedstadsområde, end der er i dag. Det gælder navnlig for større bysamfund i det øvrige hovedstadsområde, der varetager centrale bymæssige funktioner og er velplacerede i forhold til den overordnede infrastruktur, herunder den kollektive trafikbetjening. Ønsket om en sidestilling med kommuner udenfor hovedstadsområdet imødekommes ikke, da det vil kræve en ændring af planlovens særlige regler for byvækst i hovedstadsområdet, herunder reglerne om, at byvækst i det øvrige hovedstadsområde skal være af lokal karakter og ske i tilknytning til kommunecentre eller som afrunding af andre bysamfund.

29) Forslag: Byudviklingsmuligheder ved Vinderød*

Der åbnes mulighed for byudvikling med op til 150 boliger på et afgrænset areal i det øvrige hovedstadsområde i Vinderød ved Frederiksværk. Dette er en reduktion ift. kommunens oprindelige ønske. Reduktionen begrundes i planlovens særlige regler for byvækst i det øvrige hovedstadsområde.

Helsingør

30) Forslag: Flere byudviklingsmuligheder i og omkring Helsingør mv.*

Med imødekommelsen af de nedenfor anførte forslag fra Helsingør Kommune skabes en række byudviklingsmuligheder til bl.a. boliger og erhverv i og omkring Helsingør (se nedenstående forslag). Dermed imødekommes én del af forslaget. En anden del – et ønske om særligt lempelige planvilkår i Helsingør pga. byens særlige geografiske placering – imødekommes ikke.

31) Forslag: Byudviklingsmuligheder ved Saunte*

Der åbnes mulighed for begrænset byudvikling (afrunding) med op til 5 boliger på et areal i det øvrige hovedstadsområde i landzonelandsbyen Saunte. Dette er en reduktion ift. kommunens oprindelige ønske. Reduktionen begrundes i planlovens særlige regler for byvækst i det øvrige hovedstadsområde.

32) Forslag: Byudviklingsmuligheder ved Kør-om-gård på Hornebyvej

Der åbnes mulighed for byudvikling med op til ca. 20 boliger på et areal i det øvrige hovedstadsområde ved Hornbæk.

33) Forslag: Ophævelse af Fingerplanens arealreservation ved Kvistgård til transport- og distributionserhverv*

Arealreservationen til transport- og logistikerhverv ophæves, hvor erhvervsarealet allerede er bebygget. Det sker for at give bedre mulighed for, at udvikle erhvervsområdet med forskellige typer erhverv. Reservationen til transport- og logistikerhverv fastholdes på et større, ubebygget areal for fortsat at sikre plads til denne type virksomheder i området.

34) Forslag: Særligt lokaliseringsområde ved Kvistgård mv.*

Der udpeges et særligt lokaliseringsområde i erhvervsområdet i Kvistgård, hvor der kan planlægges for større byggeri med mange daglige brugere – fx større kontorbyggeri med over 1.500 kvadratmeter. Ønsker om lignende, særlige byggemuligheder ved Mørdrup, Hornbæk og Ålsgårde imødekommes ikke.

35) Forslag: Mulighed for udvidet afgrænsning af stationsnært kerneområde ved Helsingør Station

Afgrænsningen af det stationsnære kerneområde ved Helsingør Station, de fire andre købstadsstationer i spidsen af byfingrene (Hillerød, Frederikssund, Roskilde og Køge) og Høje-Taastrup udvides fra 600 til 1.000 meter. Samlet set giver det vigtige bycentre udenfor det centrale hovedstadsområde større frihed til at opføre nyt, større erhvervsbyggeri med mange daglige brugere – fx større kontorbyggeri.

36) Forslag: Opmærksomhed omkring eventuel kommende fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg

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

37) Forslag: Område vest for Helsingør lægges ind i byfinger. Parallel udpegning af ny grøn kile

Et mindre område vest for Helsingør (Julianelund) lægges ind i byfingeren. Dermed kan området overføre til byzone, så områdets 55 fritidsboliger lovligt kan anvendes til helårsbeboelse. Det har der i mange år været et stort ønske blandt mange af områdets beboere. Parallelt med udvidelsen af byfingeren udpeges en større ny grøn kile ved Helsingør.

Hillerød

38) Forslag: Område sydvest for Hillerød lægges ind i byfinger. Parallel udpegning af ny grøn kile

Et mindre område sydvest for Hillerød, ved Solrødgård, lægges ind i byfingeren for på sigt at muliggøre byudvikling til erhverv og offentlige formål ved områdets klima- og miljøpark. Parallelt med udvidelsen udpeges en ny grøn kile, som går på tværs af klima- og miljøparken.

Hvidovre

39) Forslag: Udtag af to arealer i grøn kile og udvikling af attraktiv, ny kile

To grøn-kile-arealer med jordbrug og nedlagte gartnerier tages ud af grøn kile for at muliggøre byudvikling til boliger. Dette betinges af, at et større areal i grøn kile overgår fra jordbrug til et attraktivt, alment tilgængeligt grønt område med tæt kobling til den grønne kile ved Vestvolden.

Høje-Taastrup

40) Forslag: Samme råderum for afgrænsning af landsbyer

Der skabes samme råderum for afgrænsning og byudvikling af landsbyer øst og vest for Fingerplanens 4. grønne ring. Tidligere har det ikke været muligt at udlægge ny byzone i områder øst for den 4. grønne ring. Initiativet skaber muligheder for mindre, afgrænset byudvikling med boliger i landsbyer i bl.a. Høje-Taastrup Kommune.

41) Forslag: Mulighed for udvidet afgrænsning af stationsnært kerneområde ved Høje-Taastrup Station

Afgrænsningen af det stationsnære kerneområde ved Høje-Taastrup Station og de fem købstadsstationer i spidsen af byfingrene (Helsingør, Hillerød, Frederikssund, Roskilde og Køge) udvides fra 600 til 1.000 meter. Samlet set giver det vigtige bycentre udenfor det centrale hovedstadsområde større frihed til at opføre nyt, større erhvervsbyggeri med mange daglige brugere – fx større kontorbyggeri.

42) Forslag: Udtag af grøn kile med henblik på at muliggøre etablering af stort solenergianlæg

Et større, motorvejsnært areal, der i dag huser grusgrav, tages ud af grøn kile for at muliggøre etablering af et stort solenergi- og varmelagringsanlæg. Der udpeges ny grøn kile af samme omfang.

Hørsholm

43) Forslag: Muligheder for at etablere nyt rådhus på ikke-stationsnær lokalitet i Hørsholms bymidte

Det bliver generelt muligt at planlægge for større, offentlige institutioner med mange daglige brugere, selvom de ikke placeres i nærheden af en togstation. Det forudsættes, at der er tale om institutioner, som primært betjener kommunens egne borgere – fx råduse.

Ishøj

44) Forslag: Udtag af arealer i grøn kile ved kommende letbanestation*

Der udtages mindre arealer i grøn kile ved kommende letbanestation ved Køge Bugt Strandpark i Ishøj for at muliggøre byudvikling til fx erhverv umiddelbart omkring stationen. Der udpeges erstatningsarealer af samme størrelse. Delønske om udtag af større arealer imødekommes ikke.

København

45) Forslag: Opmærksomhed om sikring af udviklingsmuligheder for Københavns Lufthavn, Kastrup

Med regeringens udspil om Hovedstadsområdet 2030 lægges der op til en række initiativer, som vil understøtte den fremtidige udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup.

46) Forslag: Fastholdelse af stationsnærhedsprincippet

For at fremme brugen af kollektiv transport og mindske trængsel fastlægger Fingerplanens stationsnærhedsprincip, at større byggeri med mange daglige brugere, fx større kontorbyggeri og hotel- og konferencecentre, skal placeres i gangafstand af højklasede, kollektive trafikforbindelser, fx S-tog. Stationsnærhedsprincippet fastholdes i forslaget til revideret Fingerplan. Dog foretages enkelte ændringer af princippet, bl.a. en udvidelse af det stationsnære kerneområde i de fem fingerbykøbstæder (Helsingør, Hillerød, Frederikssund, Roskilde og Køge) samt i Høje-Taastrup. Det sker for at sikre en afbalanceret udvikling i et hovedstadsområde med flere stærke centre.

47) Forslag: Zonering fastlægges i den kommunale planlægning uden forudgående aftale med stat

Der vil ikke længere være krav om forudgående aftale med staten før kommunerne kan foretage en inddeling (zonering) af erhvervsområder. Med zoneringer inddeles erhvervsområder i zoner til virksomheder med forskellige grader af miljømæssig påvirkning af deres omgivelser.

48) Forslag: Rækkefølge fastlægges i den kommunale planlægning uden forudgående aftale med stat

I forbindelse med kommunernes fastlæggelse af rækkefølge for byudvikling vil der ikke længere være krav om, at fastlæggelsen af rækkefølge kræver en forudgående aftale med staten. Kommunerne får således større frihed til at fastlægge den rækkefølge, som man udbygger byområder i hovedstadsområdet i.

Lyngby-Taarbæk

49) Forslag: Tekniske justeringer af Fingerplanens kortbilag F, H, O, P, Q og R

De foreslåede justeringer indarbejdes i Fingerplanens kortbilag.

Rudersdal

50) Forslag: Mulighed for ændret afgrænsning af grøn kile mv.*

Areal ved Wesselsminde i Nærum tages ud af grøn kile for at muliggøre en ændret planlægning for ejendom, der i dag huser CFD Døvblindehuset. Samtidig åbnes der mulighed for mindre, tekniske korrektioner af afgrænsninger af grønne kiler. Der udpeges større erstatningsarealer. Ønske om mulighed for at ændre afgrænsning af grønne kiler i forbindelse med kommuneplanrevisioner imødekommes ikke.

51) Forslag: Udpegnings af særligt lokaliseringsområde i Nærum Erhvervsby

Der udpeges et særligt lokaliseringsområde i erhvervsområdet i Nærum, hvor der kan planlægges for større byggeri med mange daglige brugere – fx større kontorbyggeri med over 1.500 kvadratmeter.

52) Forslag: Mulighed for planlægning for ændret anvendelse af ejendomme i grønne kiler

Der åbnes mulighed for ændret planlægning for ejendomme i grøn kile så fx nedlagte skoler eller herregårde kan omdannes til fx erhverv, boliger eller institutioner. Dette forudsætter, at ejendommene repræsenterer en særlig samfundsmæssig, arkitektonisk og/eller kulturhistorisk værdi, hvis langsigtede fastholdelse vurderes at kræve en ændret planlægning.

Vallensbæk

53) Forslag: Areal ved tages ud af grøn kile*

Et areal ved Vallensbæk Landsby tages ud af grøn kile for at muliggøre planlægning for offentlige formål (skole, daginstitution o. lign.). Ønske om større udtag, herunder udtag af arealer i transportkorridoren mv., imødekommes ikke.

54) Forslag: Udpegnings af særligt lokaliseringsområde ved Holbækmotorvejen*

På et areal mellem Vallensbækvej og Holbækmotorvejen udpeges et særligt lokaliseringsområde, hvor der kan planlægges for større byggeri med mange daglige brugere – fx større kontorbyggeri med over 1.500 kvadratmeter – der kan tjene som støjafskærmning af bagvedliggende boligområder. Ønske om særlige lokaliseringsmuligheder i transportkorridor mv. imødekommes ikke.

Greve

55) Forslag: Udtag af grøn kile

Udtag af mindre areal i grøn kile ved København-Ringsted-banen til brug for vejføring og evt. etablering af erhverv. Der udpeges ny grøn kile til erstatning for udtaget.

56) Forslag: Ændret afgrænsning af regionale stiftorbindelser mv.

Forslaget imødekommes med en ændret afgrænsning af regionale stiftorbindelser langs Køge Bugt, fra Tune til Hedeland mv. på Fingerplanens kortbilag.

57) Forslag: Opdatering af støjzone omkring Roskilde Lufthavn

Afgrænsningen af støjzonen omkring lufthavnen i Roskilde ændres på baggrund af opdaterede støjberegninger. Det åbner mulighed for ny byudvikling til fx boliger i flere kommuner omkring lufthavnen.

58) Forslag: Ændring af byområde ved Tune*

Der åbnes mulighed for en mindre udvidelse af byområdet til fx boliger. Det forudsættes, at byudvikling af det pågældende areal er i overensstemmelse med bestemmelserne i Fingerplanen om byudvikling i det øvrige hovedstadsområde, og at øvrige statslige interesser ift. arealet (hovedtransmissionsledning for naturgas, støjkrav mv.) iagttages ifm. kommunens planlægning.

59) Forslag: Udtag af grøn kile

Forslag om udtag af større grøn kile indeklemt mellem København Ringsted banen og Køge Bugt motorvejen imødekommes. Arealet reserveres i Fingerplanen til transport- og logistikerhverv. Der udpeges ny grøn kile til erstatning for udtaget.

Køge

60) Forslag: Forlængelse af Køge Bugt byfingeren. Parallel udpegning af ny grøn kile

Byfingeren forlænges til Herfølge, hvilket skaber større nye byudviklingsmuligheder til navnlig boliger i specielt den nordvestlige del af Herfølge. Parallelt med forlængelsen udpeges en større grøn kile i nærområdet.

61) Forslag: Udvidelse af byfinger ved Hastrup Ø. Parallel udpegning af ny grøn kile

Byfingeren udvides sydvest for Køge ved Hastrup Ø., hvilket skaber nye byudviklingsmuligheder til især boliger. Parallelt udvidelsen udpeges en større grøn kile i nærområdet.

62) Forslag: Mulighed for eventuelt fremtidigt arealudlæg til datacenter ved Bjæverskov

Der skabes en generel mulighed for, at der i Bjæverskov og andre lokaliteter med en god placering ift. elnettet kan planlægges for etablering af energikrævende datacentre.

Leire

63) Forslag: Klare rammer for byudvikling i det øvrige hovedstadsområde og sidestilling med kommuner udenfor hovedstadsområdet*

Fingerplanens regler for byvækst i det øvrige hovedstadsområde gøres mere præcise og fleksible. Kriterierne for byvækst af lokal karakter skrives således ind den vejledning til Fingerplanen. Endvidere åbnes der lidt videre muligheder for byvækst i det øvrige hovedstadsområde, end der er i dag. Det gælder navnlig for større bysamfund i det øvrige hovedstadsområde, der varetager centrale bymæssige funktioner og er velplacerede i forhold til den overordnede infrastruktur, herunder den kollektive trafikbetjening. Ønsket om en sidestilling med kommuner udenfor hovedstadsområdet imødekommes ikke, da det vil kræve en ændring af planlovens særlige regler for byvækst i hovedstadsområdet, herunder reglerne om, at byvækst i det øvrige hovedstadsområde skal være af lokal karakter og ske i tilknytning til kommunecentre eller som afrunding af andre bysamfund.

Roskilde

64) Forslag: Opdatering af støjzone omkring Roskilde Lufthavn

Afgrænsningen af støjzonen omkring lufthavnen i Roskilde ændres på baggrund af opdaterede støjberegninger. Det skaber potentiale for ny byudvikling til fx boliger i flere kommuner omkring lufthavnen.

65) Forslag: Byudviklingsmuligheder ved Viby*

Der åbnes mulighed for byudvikling med op til 150 boliger på et afgrænset areal i det øvrige hovedstadsområde i Viby Sjælland sydvest for Roskilde. Dette er en reduktion ift. kommunens ønske. Reduktionen begrundes i planlovens særlige regler for byvækst i det øvrige hovedstadsområde.

66) Forslag: Klare rammer for byudvikling i det øvrige hovedstadsområde og sidestilling med kommuner udenfor hovedstadsområdet*

Fingerplanens regler for byvækst i det øvrige hovedstadsområde gøres mere præcise og fleksible. Kriterierne for byvækst af lokal karakter skrives således ind den vejledning til Fingerplanen. Endvidere åbnes der lidt videre muligheder for byvækst i det øvrige hovedstadsområde, end der er i dag. Det gælder navnlig for større bysamfund i det øvrige hovedstadsområde, der varetager centrale bymæssige funktioner og er velplacerede i forhold til den overordnede infrastruktur, herunder den kollektive trafikbetjening. Ønsket om en sidestilling med kommuner udenfor hovedstadsområdet imødekommes ikke, da det vil kræve en ændring af planlovens særlige regler for byvækst i hovedstadsområdet, herunder reglerne om, at byvækst i det øvrige hovedstadsområde skal være af lokal karakter og ske i tilknytning til kommunecentre eller som afrunding af andre bysamfund.

67) **Forslag: Mulighed for udvidelse af byfinger omkring Roskilde i dialog med stat**
Roskilde-byfingeren udvides sydvest for Roskilde, hvilket skaber nye byudviklingsmuligheder til navnlig erhverv og offentlige formål. Parallelt med udvidelsen udpeges en større, ny grøn kile i nærområdet.

68) **Forslag: Videreførelse af arbejde med etablering af grøn kile fra Høje-Taastrup til Roskilde Fjord**

Med den reviderede Fingerplan lægges der op til at igangsætte partnerskabsprojekter med kommuner og relevante organisationer om frivillig etablering af nye grønne kiler, der kan åbne nye rekreative muligheder og kan indgå i klimatilpasningstiltag.

Solrød

69) **Forslag: Klare rammer for byudvikling i det øvrige hovedstadsområde og sidestilling med kommuner udenfor hovedstadsområdet***

Fingerplanens regler for byvækst i det øvrige hovedstadsområde gøres mere præcise og fleksible. Kriterierne for byvækst af lokal karakter skrives således ind den vejledning til Fingerplanen. Endvidere åbnes der lidt videre muligheder for byvækst i det øvrige hovedstadsområde, end der er i dag. Det gælder navnlig for større bysamfund i det øvrige hovedstadsområde, der varetager centrale bymæssige funktioner og er velplacerede i forhold til den overordnede infrastruktur, herunder den kollektive trafikbetjening. Ønsket om en sidestilling med kommuner udenfor hovedstadsområdet imødekommes ikke, da det vil kræve en ændring af planlovens særlige regler for byvækst i hovedstadsområdet, herunder reglerne om, at byvækst i det øvrige hovedstadsområde skal være af lokal karakter og ske i tilknytning til kommunecentre eller som afrunding af andre bysamfund.

70) **Forslag: Udvidelse af byfinger vest for Køge Bugt motorvejen. Parallel udpegning af ny grøn kile***

Køge-Bugt-byfingeren udvides til at omfatte Solrød Landsby, hvilket skaber nye byudviklingsmuligheder til boliger og erhverv mv. i området. Parallelt med udvidelsen udpeges en større, ny grøn kile i nærområdet. Delforslag om en større udvidelse af Køge-Bugt-byfingeren imødekommes ikke.

71) **Forslag: Byudviklingsmuligheder ved Havdrup***

Der åbnes mulighed for byudvikling med op til 150 boliger på et afgrænset areal i det øvrige hovedstadsområde i Viby Sjælland sydvest for Roskilde. Dette er en reduktion ift. kommunens ønske. Reduktionen begrundes i planlovens særlige regler for byvækst i det øvrige hovedstadsområde.

72) **Forslag: Byudviklingsmuligheder ved Solrød Landsby**

Imødekommes med ovennævnte udvidelse af byfingeren (se forslag 70).

73) **Forslag: Videreførelse af arbejde med grønne kiler skal ske på frivillig basis og med fokus på øst-vest-gående kilestrukturer**

Med den reviderede fingerplan lægges der op til at igangsætte partnerskabsprojekter med kommuner og relevante organisationer om frivillig etablering af nye grønne kiler, der kan åbne nye rekreative muligheder og kan indgå i klimatilpasningstiltag.

Stevns

74) **Forslag: Principiel udpegning i Fingerplanen af mulig linjeføring for omfartsvej**

Mulig linjeføring for omfartsvej fra Stevns syd om Køge fastlægges. En omfartsvej kan på sigt aflaste trafikken gennem Køge.

75) **Forslag: Tekniske justeringer ift. kortbilag Q, R og S mv.**

De forslåede tekniske justeringer indarbejdes i Fingerplanens kortbilag.

Fælles forslag fra de ti Loop-City-kommuner (Lyngby-Taarbæk, Gladsaxe, Herlev, Rødovre, Albertslund, Glostrup, Vallensbæk, Ishøj, Brøndby, Hvidovre)

76) **Forslag: Ændring ift. brug af begrebet byfunktioner af regional karakter, så der skabes stationsnære byggemuligheder til større, besøgsintensivt byggeri af regional betydning ved ikke-knudepunktstationer mv.**

Opdelingen mellem knudepunktstationer og ikke-knudepunktstationer afskaffes. Fremadrettet vil der således generelt være ens byggemuligheder til større byggeri med mange daglige brugere, fx stort kontorbyggeri, ved alle stationer de S-banerne, Vestbanen, Øresundsbanen, Metroen og den kommende letbane i Ring 3.

77) Forslag: Der ønskes mulighed for mulighed for byudvikling i grønne kiler og kolonihave-områder, som grænser op til kommende letbanestationer i Ring 3

Der foretages en konkret ændring af grøn kile ved kommende letbanestation ved Køge Bugt Strandpark (se forslag 44). Herudover lægger regeringen med udspillet Hovedstadsområdet 2030 op til at give kommunerne bedre muligheder for at omplacere kolonihaveområder tæt på nye letbanestationer, så nuværende kolonihavearealer kan anvendes til andre formål som fx boliger eller erhvervsbyggeri.

78) Forslag: Ophævelse af Fingerplanens arealreservation af arealer på Avedøre Holme til virksomheder med særlige beliggenhedskrav og transport- og distributionserhverv*

Arealreservationen for det næsten fuldt udbyggede erhvervsområde ophæves for at give bedre mulighed for planmæssige rammer, der matcher virksomhedernes udviklingsbehov. Dog fastholdes reservationen af den strategisk vigtige råstofhavn. Endvidere stilles der krav om, at der fremadrettet alene kan planlægges for produktionsvirksomheder i området.

79) Forslag: Samlet planlægning for fremtidens grønne kiler mv.

Med den reviderede fingerplan lægges der op til at igangsætte partnerskabsprojekter med kommuner og relevante organisationer om frivillig etablering af nye grønne kiler, der kan åbne nye rekreative muligheder og kan indgå i klimatilpasningstiltag.

Fælles forslag fra kommunerne omkring Køge Bugt Strandpark (Hvidovre, Brøndby, Vallensbæk, Ishøj og Greve)

80) Forslag: Særlige muligheder i grøn kile i Køge Bugt Strandpark for at understøtte realisering af udviklingsplan for strandparken og strandparkens lystbådehavne

Med blik på både strande, lystbådehavne og naturområder åbnes der mulighed for at videreudvikle Køge-Bugt-Strandpark til et attraktivt, rekreativt strandområde af regional betydning. Dette sker under udstrakt hensyntagen til områdets natur og inden for rammerne af naturbeskyttelsesloven.

JANUAR 2019
ERHVERVSSTYRELSEN

MILJØVURDERING AF UDSPIL OM HOVEDSTADEN 2030, HERUNDER FINGERPLAN 2019

MILJØRAPPORT

JANUAR 2019
ERHVERVSSTYRELSEN

MILJØVURDERING AF UDSPIL OM HOVEDSTADEN 2030, HERUNDER FINGERPLAN 2019

MILJØRAPPORT

PROJEKTNR.

A112740

DOKUMENTNR.

VERSION

5.0

UDGIVELSESDATO

23.01.2019

BESKRIVELSE

Miljørapport

UDARBEJDET

STHZ

KONTROLLERET

UKJ

GODKENDT

STHZ

INDHOLD

1	Indledning	7
2	Ikke-teknisk resumé	8
2.1	Vurdering af miljøpåvirkningerne	8
2.2	0-alternativet	11
2.3	Overvågning	11
3	Udspil om Hovedstaden 2030	12
3.1	Forslag til Fingerplan 2019	15
4	Lovgrundlag og proces for miljøvurdering	17
4.1	Tilgang og metode i miljøvurderingen	17
5	Miljøstatus	24
5.1	Geografisk afgrænsning	24
5.2	Eksisterende miljøtilstand i hovedstadsområdet	25
5.3	0-alternativet	30
6	Miljøvurdering	31
6.1	Vurdering af de enkelte miljøfaktorer	31
6.2	Vurdering af indvirkninger på miljømålsætninger	51
6.3	Vurdering af 0-alternativet	52
7	Overvågning	53

1 Indledning

Med offentliggørelsen af et kommissorium for Udspil om Hovedstaden 2030¹ igangsatte regeringen i maj 2018 et tværministerielt arbejde om hovedstadens udvikling frem mod 2030. Arbejdet forventes den 24. januar 2019 at munde ud i et politisk udspil med en række konkrete initiativer, herunder et forslag til en revideret Fingerplan 2019.

Udspil om Hovedstaden 2030 og forslag til Fingerplan 2019 er omfattet af krav om miljøvurdering efter miljøvurderingsloven², og der skal ifølge § 8 stk. 1, nr. 1, gennemføres en miljøvurdering.

I de følgende kapitler kan de enkelte dele af miljøvurderingen læses.

¹ Se kommissorium for Udspil om Hovedstaden 2030 her:
<https://www.regeringen.dk/media/5246/kommissoriumhovedstad2030.pdf>

² Lovbekendtgørelse nr. 1225 af 25. oktober 2018 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).

2 Ikke-teknisk resumé

Regeringen har med kommissorium for Udspil om Hovedstaden 2030 igangsat et tværministerielt arbejde om hovedstadens udvikling frem mod 2030. Det tværministerielle arbejde er udmøntet i Udspil om Hovedstaden 2030 og som en del heraf udkast til en revideret Fingerplan 2019.

Initiativerne i udspillet om Hovedstaden 2030 indeholder en række forslag til initiativer inden for følgende fire temaer:

- > Gode rammer for vækst, viden og virksomheder
- > Plads til alle
- > Smart og effektiv mobilitet
- > Aktiv, levende og grøn hovedstad

Udkast til en revideret Fingerplan 2019 er bl.a. udarbejdet på baggrund af 150 forslag til ændringer af Fingerplanen, som 33 ud af 34 kommuner i hovedstadsområdet har indsendt til Erhvervsstyrelsen.³ Forslagene omhandler både store og små ændringer, og spænder over et bredt felt af temaer, herunder navnlig:

- > Stationsnærhedsprincippet og udpegning af særlige lokaliseringsområder med byggemuligheder svarende til stationsnære områder
- > Udvidelser af Fingerplanens håndflade og byfingre
- > Nye byudviklingsmuligheder i Fingerplanens øvrige hovedstadsområde
- > Arealreservationer til særlige virksomhedstyper
- > Arealreservationer til transportkorridorer

Fingerplanens grønne kiler, herunder ændringer af afgrænsningen af kilerne eller anvendelsesbestemmelserne for kilerne

2.1 Vurdering af miljøpåvirkningerne

En hel række af de initiativer der er indeholdt i Udspil om Hovedstaden 2030 og Fingerplan 2019 forudsætter gennemførelsen af grundigere forundersøgelser før initiativerne kan virkeliggøres. Dette har betydning for miljøvurderingens præcision, idet vurderingen i højere grad angiver en forventet retning af miljøpåvirkningerne end en endelig karakteristik af påvirkningerne.

³ Se alle kommunernes forslag til fingerplanrevisionen her:
<https://planinfo.erhvervsstyrelsen.dk/revision-af-fingerplanen>

2.1.1 Biologisk mangfoldighed

Påvirkningen af naturtyper og arter i forbindelse med udvidelse af Avedøre Holme, udlæg af nye arealer til byudvikling, herunder anlæg af Lynetteholmen, ophævelse af fredninger og etablering af rekreative anlæg i Køge-Bugt-Strand-park vurderes at være lav og initiativerne forventes derfor ikke at medføre en væsentlig påvirkning af den biologiske mangfoldighed. Initiativernes lokale påvirkning kan først vurderes nærmere, når forslagene udmøntes i konkrete planer.

2.1.2 Befolkningen og menneskers sundhed

Initiativerne forventes at medføre en positiv påvirkning af befolkningen som følge af bl.a. forbedrede rekreative forhold og flere boliger og arbejdspladser samt udvidelse af infrastrukturen på Lynetteholmen. Initiativerne kan medføre en negativ påvirkning af befolkningen som følge af øget trængsel forårsaget af navnlig øget byudvikling og lempelser af stationsnærhedsprincippet, herunder udpegningen af særlige lokaliseringsområder til erhverv. Udvidelse af motorvejsnettet vil på sigt medføre reduceret trængsel på motorvejene. På sigt kan en udvidelse af kapaciteten på det tilstødende overordnede vejnet føre til bedre fremkommelighed og nedsat rejsetid for bilister. På kort sigt vil en udvidelse af motorvejsnettet sandsynligvis ikke i sig selv føre til en nedsat trængsel, da trafikkapaciteten på det omgivende vejnet også spiller en stor rolle for trængslen. Løsning af kapacitetspresset i metroen vil ligeledes betyde reduceret trængsel og bedre fremkommelighed for brugerne.

2.1.3 Jordarealer og arealanvendelse

Jordarealerne, herunder råstofressourcerne, kan blive påvirket som følge af anlæg af Lynetteholmen og udvidelse af Avedøre Holme, hvor der skal anvendes en stor mængde jord. Den lokale påvirkning kan først vurderes nærmere, når initiativerne udmøntes i konkrete planer.

2.1.4 Vand

Initiativerne om byudvikling og etablering af nye erhvervsområder rummer ikke på nuværende tidspunkt planer om etablering af bebyggelse, som kan forurene grundvandet. Påvirkningen bør vurderes nærmere i forbindelse med udmøntningen af mulighederne i den konkrete kommune- og lokalplanlægning.

2.1.5 Luft

Flere af initiativerne i Udspil om Hovedstaden 2030 vil medføre mere trafik i hovedstadsområdet, herunder byudvikling, lempelser af stationsnærhedsprincippet, udvikling af erhvervsområder, anlæg af Lynetteholmen, udvidelse af motorvejsnettet og udvidelse af Københavns Lufthavn. Det vurderes, at gennemførelse af initiativerne kan medføre en væsentlig lokal påvirkning på luftkvaliteten i hovedstadsområdet. Forbedret central trafikstyring vil samtidig bidrage til at reducere trafikken påvirkninger af lokal luftkvalitet. Udspillet indeholder samtidig et initiativ om reduktion af luftforureningen frem mod 2035, som forventes

at medføre en væsentlig positiv påvirkning på luftkvaliteten i hovedstadsområdet. Samlet forventes en positiv påvirkning af luftkvaliteten, som i et vist omfang snarere hænger sammen med en forventet øget anvendelse af el-biler end med initiativerne i H2030 og Fingerplan 2019. En udbygning af den kollektive transport forventes dog ligeledes at bidrage til en positiv indvirkning på luftmiljøet

2.1.6 Klimatiske faktorer

Flere af initiativerne i Udspil om Hovedstaden 2030 vil medføre mere trafik i hovedstadsområdet, og dermed en forventet stigning i CO₂ udledningerne. Dette gælder for bl.a. lempelser af stationsnærhedsprincippet, udvidelse af motorvejsnettet og udvidelse af Københavns Lufthavn. Tiltagene til afhjælpning af konsekvenserne af klimaforandringerne, herunder kystbeskyttelse og klimasikring, vil have en positiv betydning for de materielle goder, som beskyttes.

2.1.7 Materielle goder

De nye byudviklingsmuligheder og nedlæggelse af eksisterende kolonihaver kan føre til en forøgelse af værdien af materielle goder, når arealerne udlægges til bebyggelse. Der vil ligeledes være en positiv påvirkning af de materielle goder, fx som følge af mulighederne for at etablere støjvolde ved de grønne kiler samt forslaget om at reducere vejstøj vha. støjreducerende asfalt og trafikstyring. Det vurderes, at påvirkningen af materielle goder samlet set ikke vil være væsentlig.

2.1.8 Landskab

Initiativerne vedrørende byudvikling, udvidelse af Avedøre Holme, anlæg af Lynetteholmen, udvikling af Køge Bugt Strandpark og ændringer af Fingerplanens grønne kiler vurderes samlet set at kunne medføre en påvirkning af landskabet. Denne påvirkning forventes dog ikke at være væsentlig.

2.1.9 Ressourceeffektivitet

De nye byudviklingsmuligheder forventes at medføre en påvirkning af ressourceeffektiviteten i hovedstadsområdet gennem opførelsen af mere energivenlige boliger og muligheden for at udnytte ressourcer og energi fra eksisterende aktiviteter i den fremtidige forsyning af hovedstadsområdet.

2.1.10 Kumulative effekter

Lempelse af stationsnærhedsprincippet og flere nye byudviklingsmuligheder kan medføre en øget trængsel i trafikken. Samtidig vil en øget samlokalisering af boliger og arbejdspladser på f.eks. Lynetteholmen kunne nedbringe miljøpåvirkningerne fra pendlertrafik mellem hjem og arbejde.

2.2 0-alternativet

Hvis initiativerne i Udspil om Hovedstaden 2030 ikke gennemføres og forslag til Fingerplan 2019 ikke vedtages vil de ovenfor beskrevne miljøpåvirkninger ikke finde sted. Ved at sammenstille initiativerne med 0-alternativet vurderes det, at miljøpåvirkningerne identificeret i miljøvurderingen omfatter en forøgelse af påvirkningen af det lokale luftmiljø og støjpåvirkningen fra de store trafikårer p.g.a. øget trængsel på vejene på kort sigt. På længere sigt forventes denne påvirkning at blive positiv i takt med udskiftningen af biler til el-biler og iværksættelsen/gennemførelsen af en række af de øvrige initiativer. Muligheden for at iværksætte støjdæpende tiltag vil i et vist omfang nedbringe mængden af støjramte arealer. De afledte effekter af af byudvikling, lempelser af stationsnærhedsprincippet, anvendelse af jordarealer, påvirkning af landskabet vil ligeledes ikke indtræde såfremt initiativerne ikke blev vedtaget.

2.3 Overvågning

Det anbefales, at de trafikale effekter af lempelserne af stationsnærhedsprincippet, herunder udpegningen af særlige lokaliseringsområder, overvåges og evalueres.

3 Udspil om Hovedstaden 2030

Med kommissorium for Udspil om Hovedstaden 2030 har regeringen igangsat et tværministerielt arbejde om Hovedstadens udvikling frem mod 2030. Det tværministerielle arbejde har udmøntet sig i Udspil om Hovedstaden 2030, som indeholder en række forslag til initiativer inden for følgende fire temaer:

- > Gode rammer for vækst, viden og virksomheder
- > Plads til alle
- > Smart og effektiv mobilitet
- > Aktiv, levende og grøn hovedstad

Gode rammer for vækst, viden og virksomheder

Hovedstaden har stor betydning for dansk økonomi, og har en stærk position i et internationalt perspektiv. Hvis hovedstadsområdet fremover fortsat skal stå stærkt i den internationale konkurrence, og være en central vækstmotor i Danmark, skal udfordringerne tages op. Udfordringerne er på nuværende tidspunkt koncentreret omkring kommunernes erhvervsvenlighed, infrastruktur og mobilitet, adgang til kvalificeret arbejdskraft samt skatter og afgifter. På den baggrund foreslås følgende hovedinitiativer:

- > Flere attraktive erhvervsområder: Lempelser af fingerplanens stationsnærhedsprincip skaber mulighed for erhvervsbyggeri på attraktive arealer, og herudover udpeges særlige lokaliseringsområder i Vallensbæk, Nærum og Kvistgård for udvikling af erhvervsområder. Samtidig indledes et samarbejde med Hvidovre Kommune om udvidelse af Avedøre Holme.
- > Bedre erhvervsklima: Styrkelse af erhvervsklimaet er primært en kommunal opgave. Regeringen vil dog være med til at forbedre erhvervsklimaet ved at gå i dialog med kommunerne. Samtidig vil regeringen støtte op om samarbejdet i Greater Copenhagen.
- > Som forsøgsordning åbnes mulighed for at bygge større publikumsintensivt byggeri i forbindelse med op til tre udvalgte standsningssteder på op til tre fremtidige BRT-linjer.
- > Styrkepositioner: Udvikling af styrkepositioner inden for Life Science, cleantech, fintech, turisme, maritime erhverv, kreative erhverv, iværksætteri og IKT.
- > Med henblik på at understøtte udvikling af turisme, detailhandel og øvrigt erhvervsliv foreslås fire modeller for ændring af lukkeloven: 1) øget mulighed for dispensation i områder med mange turister, 2) kommunal selvbestemmelse 3) reduktion i antallet af lukkedage og 4) afskaffelse af lukkeloven.

- > Adgang til arbejdskraft: Initiativerne omfatter flaskehalse på arbejdsmarkedet, tiltrækning af udenlandsk arbejdskraft og talentsatsning på de videregående uddannelser.
- > Andre initiativer omfatter etablering af et partnerskab, der skal tiltrække virksomheder og forskere i forbindelse med etableringen af European Spallation Source (ESS), ændring af reservationer for særligt miljøbelastende virksomheder samt initiativer vedrørende bredbånd og 5G.

Plads til alle

Ifølge Danmarks Statistiks befolkningsprognose forventes befolkningen i hovedstadsområdet at stige med 200.000 indbyggere frem mod 2030, hvilket skaber en række udfordringer i forhold til at imødekomme behovet for nye boliger. For at skabe muligheder for udvikling af flere boliger frem mod 2030 foreslås følgende initiativer:

- > Etablering af ny bydel på Lynetteholmen og byudvikling på det nordøstlige Amager: Der etableres en ny bydel - Lynetteholmen, som anlægges ved jordopfyld i Øresund. Bydelen skaber plads til 35.000 nye boliger, et tilsvarende antal arbejdspladser, metro og en Østlig Ringvej. I forbindelse med anlæg af Lynetteholmen og afsøgning af muligheden for at bygge på Nordøstamager gennemføres en zonerings af industriområdet ved Prøvestenen med henblik på at skabe fremtidige byudviklingsmuligheder, og som opfølgning på Københavns Kommunes budgetaftale skal planerne om at byudvikle områderne ved Campinggrunden, Bådehavnsgade og Selinevej realiseres.
- > Der indledes en proces med henblik på frasalg af dele af Forsvarets område på Nyholm, som skal give mulighed for opførelse af nye boliger.
- > Behovet for studieboliger skal undersøges i hele landet.
- > Gennem revision af Fingerplanen sikres bedre planmæssige rammer for imødekommelse af bolig efterspørgslen. Initiativerne omfatter udvidelse af byfingre og mere fleksible byudviklingsmuligheder i landområder, ændring af støjzonen omkring Roskilde Lufthavn, bedre udnyttelse af de områder, hvor der i dag er kolonihaver samt servicetjek af anvendelsesbestemmelserne for transportkorridorerne og muligheder for indskrænkning af korridorerne.

Smart og effektiv mobilitet

Med en øget befolkningstilvækst, flere arbejdspladser og en bystruktur med flere centre opstår et voksende transportbehov i hovedstadsområdet. Den trafikale udvikling i transporten i hovedstadsområdet medfører større pres på infrastrukturens kapacitet. Visionen for 2030 er at sikre et mobilitetsudbud, der i højere grad matcher efterspørgslen. For at imødekomme visionen foreslås følgende initiativer:

- > Mere plads på vejene: Initiativerne omfatter forslag til undersøgelser og anlægsinvesteringer på vejnettet, herunder Frederikssundsmotorvejens 3.

etape, Hillerødmotorvejens forlængelse, en østlig ringvej, en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg, udvidelse af kapaciteten på Motorring 3 og udbygning af Ring 4 og en Nordhavnstunnel.

- > Forbedret fremkommelighed ved smartere trafikstyring: Initiativerne indeholder forslag om optimering og samordning af trafiksignalerne.
- > Udvikling af Københavns lufthavn: I forbindelse med udviklingen af Københavns Lufthavn foreslås en udvidelse af perronkapaciteten på lufthavnsstationen og forbedring af kapaciteten på Amagermotorvejen og Øresundsmotorvejen. Det bemærkes dog, at der foreløbigt alene er lagt op til en videre undersøgelse af udbygningen af Øresundsmotorvejen og tilslutningsanlægget ved Københavns Lufthavn samt, i forlængelse af finanslovsaftalen for 2019, at iværksætte en forundersøgelse af kapacitetsforbedring på Amagermotorvejen.
- > Ring Syd: Udbygning af Glostrup Station med etablering af perroner for stop med regionaltoget i Glostrup som knudepunkt for omstigninger mellem tog og letbane i Ring 3.
- > Øget kapacitet i den kollektive trafik: Automatiseret S-togsdrift og udvidelse af metroen, så den også omfatter Lynetteholmen.

Aktiv, levende og grøn hovedstad

Frem mod 2030 vil den markante befolkningstilvækst i Hovedstaden medføre et stigende pres på boligmarkedet, et pres på den eksisterende infrastruktur samt pres på de eksisterende grønne, rekreative områder. Samtidig vil den globale klimapolitik i særdeleshed være udtalt i byerne. Det er vigtigt, at hovedstadens position som aktiv, attraktiv og grøn fastholdes, og på den baggrund forslås følgende hovedinitiativer:

- > Mindre støj- og luftforurening og drivhusgasudledning: Regeringen vil nedsætte støj- og luftforureningen i Hovedstaden ved at sikre en grøn omstilling af transportsektoren, reducere forurening fra brændeovne, fortsætte indsatsen med at udlægge støjreducerende slidlag på statsveje, etablering af støjvolde i grønne kiler.
- > Kystbeskyttelse: Regeringen vil etablere et koordinerende forum for kystbeskyttelse imellem staten, kommunerne og grundejerne for at sikre vejledning af kommunernes indsats.
- > Grønne og rekreative områder: Initiativerne omfatter etablering af nye grønne kiler i Fingerplanen, udviklingsprojekter om mulighederne for at bruge grønne kiler til klimatilpasningstiltag mv. samt udvikling af Køge Bugt Strandpark som rekreativt område. Herudover skal idrætsfaciliteter, arkitektonisk kvalitet samt Københavns kulturkvarter og parker styrkes.

3.1 Forslag til Fingerplan 2019

I juni 2017 igangsatte regeringen fingerplanrevisionens spor 2. I den forbindelse har de 34 kommuner i hovedstadsområdet haft mulighed for at komme med deres bud på, hvordan man med ændringer i Fingerplanen kan understøtte vækst og udvikling i hovedstadsområdet. 33 ud af 34 kommuner i hovedstadsområdet har indsendt i alt 150 forslag. Forslagene rummer både store og små ændringer, og spænder over et bredt felt af temaer.

På baggrund af kommunernes forslag lægges der op til at gennemføre følgende principielle justeringer i Fingerplanen:

- > Lempelser af stationsnærhedsprincippet og udpegning af tre særlige lokaliseringsområder med byggemuligheder svarende til stationsnære områder.
- > Yderligere arealreservationer til særlige virksomhedstyper
- > Enkelte, fortrinsvis mindre, udvidelser af Fingerplanens byfingre
- > Undersøgelse af arealreservationer i transportkorridorer
- > Grønne områder – attraktive grønne kiler
- > Grønne områder – udvikling af Køge Bugt Strandpark

Herudover justeres Fingerplanen på en række mindre områder med henblik på at imødekomme konkrete forslag fra kommunerne.

Lempelse af stationsnærhedsprincippet

Det foreslås at fastholde de centrale elementer af stationsnærhedsprincippet, men der foretages lempelser. Lempelserne vil give kommunerne større frihed til at planlægge for udviklingen af nyt erhvervsbyggeri mv. i nærheden af de fem købstæder i Fingerbyen (Helsingør, Hillerød, Frederikssund, Roskilde og Køge) samt i Høje-Taastrup. Det foreslås endvidere, at der gives mulighed for at etablere publikumsintensivt byggeri på konkrete lokaliteter i tilknytning til 3 hurtigbuslinjer i eget tracé (på forsøgsbasis). Endelig åbnes der op for etablering af intensivt erhvervsbyggeri svarende til stationsnærhedsprincippets byggemuligheder i tre særlige lokaliseringsområder, som ikke er lokaliseret stationsnært.

Yderligere arealreservationer til særlige virksomhedstyper

Det foreslås, at der i lyset af en øget efterspørgsel indarbejdes yderligere reservationer af arealer til transport- og logistikerhverv. Det foreslås samtidig, at reservationerne af to fuldt udbyggede arealer delvis ophæves.

Nye byudviklingsmuligheder

Det foreslås, at:

- > Køge Bugt-byfingren udvides og forlænges, og

- > der foretages mindre udvidelser af byfingrene ved Solrød Landsby, i den sydlige og nordvestlige del af Roskilde, i den sydvestlige del af Hillerød og i den vestlige del af Helsingør,
- > støjzonen omkring lufthavnen i Roskilde revurderes på baggrund af opdaterede støjberegninger, hvilket forventes at medføre nye byudviklingsmuligheder, og
- > byudviklingsmuligheder i det øvrige hovedstadsområde uden for fingerbyen gøres mere fleksible.

Undersøgelse af arealreservationer i transportkorridorer

Det foreslås, at der gennemføres en planlægningsundersøgelse af Ring 5-transportkorridoren. Samtidig undersøges mulighederne for at forbedre mulighederne for byggeri i alle transportkorridorer.

Grønne områder – attraktive grønne kiler

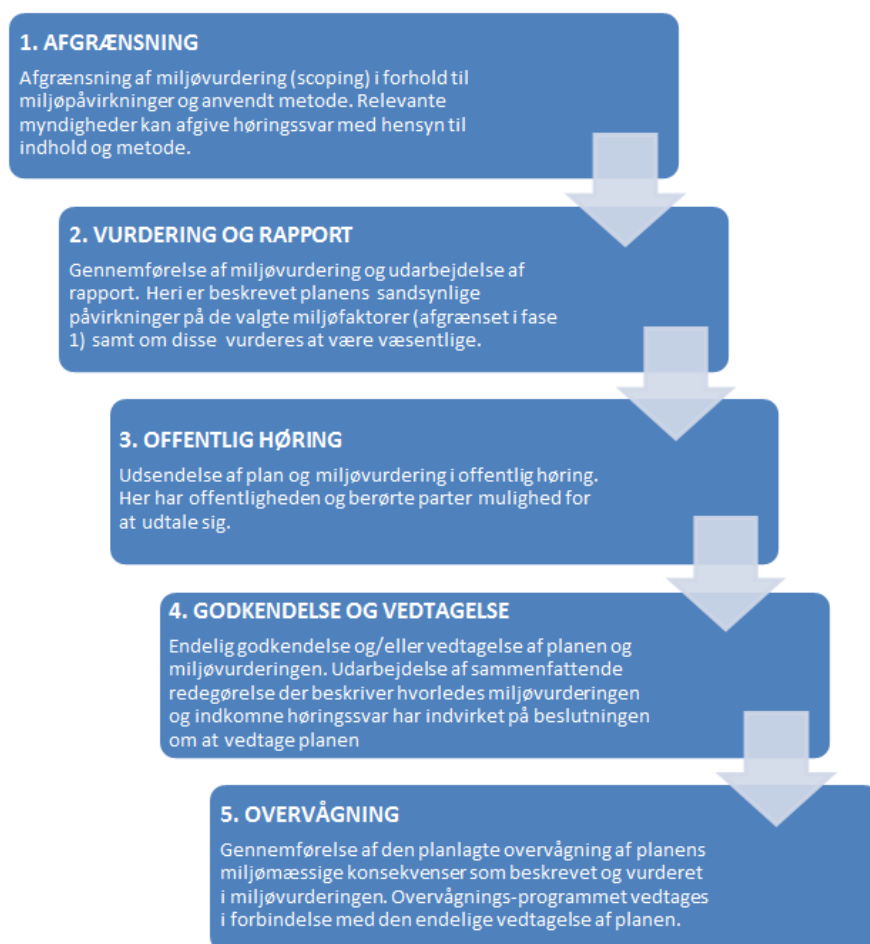
Det foreslås bl.a., at de grønne kiler udvides med ca. 400 ha. parallelt med ovennævnte udvidelse af byfingrene, at anvendelsesmulighederne for eksisterende ejendomme i grønne kiler forbedres, at der åbnes mulighed for, at arealerne i de grønne kiler kan bruges til håndtering af stigende havvand og nedbør som følge af klimaforandringer, og at der åbnes mulighed for at bytte ca. 160 ha. kilearealer med beskeden rekreativ værdi med nye og mere attraktive arealer. På de arealer der udtages muliggøres byudvikling.

Grønne områder – udvikling af Køge Bugt Strandpark

Det foreslås med lempelser af anvendelsesbestemmelserne for den del af grøn kile, som Køge Bugt Strandpark er placeret i, at der gives øgede planmæssige muligheder for at udvikle Køge Bugt Strandpark til et rekreativt strandområde af regional betydning.

4 Lovgrundlag og proces for miljøvurdering

Udspil om Hovedstaden 2030 og forslag til Fingerplan 2019 er omfattet af kravet om miljøvurdering i Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter, jf. lovens § 8, stk. 1, nr. 1. Miljøvurderingen vil blive gennemført efter de fem trin som ses i figur 4-1.



Figur 4-1: Miljøvurderingsprocessens fem trin.

4.1 Tilgang og metode i miljøvurderingen

Miljøvurderingens første del gennemføres som en vurdering af, hvorvidt og i hvilket omfang initiativer og forslag forventes at medføre væsentlige indvirkninger på de udpegede miljøfaktorer, som er identificeret i afgrænsningsrapporten. Nedenfor er de kriterier, indikatorer og datagrundlag, som vil blive anvendt i miljøvurderingen, beskrevet.

Miljøvurderingens anden del gennemføres som en vurdering af hvorvidt initiativer og forslag antages at fremme eller udgøre en hindring for realisering af de miljø og naturmålsætninger, som er beskrevet i nationale strategier og handlingsplaner.

Miljøvurderingen er gennemført med udgangspunkt i de tilgængelige oplysninger i Udspil om Hovedstaden 2030 og forslag til Fingerplan 2019.

4.1.1 Afgrænsning, vurdering og kriterier

I afgrænsningsrapporten er de miljøfaktorer, der sandsynligvis vil blive påvirket af gennemførelsen af planernes tiltag, identificeret og fastlagt. De udpegede miljøfaktorer er:

- > Biologisk mangfoldighed, flora og fauna
- > Befolkningen og menneskers sundhed
- > Jordarealer og arealanvendelse
- > Vand
- > Luft
- > Klimatiske faktorer
- > Materielle goder
- > Landskab
- > Ressourceeffektivitet
- > Kumulative effekter

Afgrænsningsrapporten har været i høring hos de berørte myndigheder, som har haft mulighed for at kommentere forslaget til afgrænsningen af miljøvurderingen. De hørte myndigheder var:

- > De 34 kommuner i hovedstadsområdet
- > Region Hovedstaden
- > Region Sjælland
- > Miljøstyrelsen
- > Erhvervsstyrelsen (tværgående planlægning)

Høringen gav også mulighed for at stille forslag om miljøforhold, der burde belyses og vurderes i miljøvurderingen, og forslag til målsætninger, der også burde inddrages i miljøvurderingen.

Der er indkommet i alt 4 høringssvar, som alle har indeholdt bemærkninger til afgrænsningen.

Region Hovedstaden peger på, at for at sikre nødvendige råstoffer til kommissoriets udviklingstiltag, så er det vigtigt, at der er mulighed for at lande disse råstoffer i egnede havne. Herudover har Region Hovedstaden syv konkrete forslag til afgrænsningsrapporten. Region Hovedstaden foreslår, at miljøfaktorerne 'befolkningens sundhed' og 'materielle goder' også skal have fokus på stigende trængsel på vej og bane og antallet af forsinkelsestimer. Indikatoren 'befolkningen og menneskers sundhed' bør udvides til også at hedde 'livskvalitet'. I forbindelse med byudvikling, bør der laves en undersøgelse af, om der findes væsentlige råstofressourcer i de arealer der inddrages, og om disse ressourcer skal udnyttes.

Samtidig bør der i miljøvurderingen indgå en vurdering af jordarealer som en begrænset ressource. I vurderingen af klimatiske faktorer bør der indgå en vurdering af, hvordan initiativernes påvirkning på klimaet kan mindskes. Region Hovedstaden mener, at mulige påvirkninger af markedet for overskudsjord bør behandles i miljøvurderingen under miljøfaktoren 'ressourceeffektivitet'. Region Hovedstaden mener, at kumulative effekter bør medtages i miljøvurderingen, særligt i forhold til påvirkningen på klimaet, ændringer i andelen af befæstede arealer og påvirkningen af adgang til råstoffer i regionen. I forhold til de opstillede målsætninger mener Region Hovedstaden, at også 'En grøn transportpolitik' fra 2009 bør indgå.

Helsingør Kommune mener, at det på det foreliggende grundlag ikke kan udelukkes, at kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser, arkitektonisk og arkæologisk arv, kan blive påvirket af de nye tiltag, og miljøparameteren bør derfor medtages i miljøvurderingen. Helsingør Kommune mener heller ikke, at det på det foreliggende grundlag kan udelukkes, at der kan opstå kumulative effekter. Helsingør Kommuner mener samtidig, at de synergistiske effekter af tiltagene bør inddrages, så det vurderes om flere forskellige miljøparametre inden for det samme område kan have en påvirkning.

Københavns Kommune mener, at argumentationen for, at der ikke skulle være kumulative effekter ikke er tilstrækkelig til at bedømme, om dette er tilfældet. Denne begrundelse bør derfor ændres eller underbygges bedre.

Roskilde Kommune mener, at de kumulative effekter fra bl.a. nye udviklingsmuligheder bør indtænkes i miljøvurderingen. Med de nye udviklingsmuligheder vil der komme flere befæstede arealer, hvorfor der bør vurderes på større natur-skabte katastroferisici.

På baggrund af høringen er dele af miljøvurderingen tilpasset høringssvarene i de relevante afsnit.

I Tabel 4-1 angives de kriterier og indikatorer, der er anvendt ved vurderingen af de sandsynlige miljøpåvirkninger for hver af de relevante miljøfaktorer.

Tabel 4-1: Miljøfaktorer, vurderingskriterier, indikatorer og databehov

Miljøfaktor	Vurderingskriterier	Indikator	Databehov
Biologisk mangfoldighed, flora og fauna	> Påvirkning af biodiversitet og grønne områder	Omfanget af påvirkning af biodiversitet som følge af initiativer vedrørende: > Lempelser af stationsnærhedsprincippet > Udpegning af nye særlige lokaliseringsområder til erhverv > Udvidelse af Avedøre Holme > Ændring af reservationer til virksomheder med særlige beliggenhedskrav > Flere nye byudviklingsmuligheder > Anlæg af en ny ø – Lynetteholmen > Videreudvikling af Køge Bugt Strandpark > Justering af de grønne kiler > Opfølgning på Københavns Kommunes budgetaftale for 2019 > Udvidelse af infrastrukturen > Naturgenopretning og klimatilpasning	Kvalitative
Befolkningen og menneskers sundhed	> Påvirkning af befolkningens sundhed	Omfanget af påvirkning af befolkningen og menneskers sundhed som følge af initiativer vedrørende: > Lempelser af stationsnærhedsprincippet > Udpegning af nye særlige lokaliseringsområder til erhverv > Udvidelse af Avedøre Holme > Ændring af reservationer til virksomheder med særlige beliggenhedskrav > Flere nye byudviklingsmuligheder > Opfølgning på Københavns Kommunes budgetaftale for 2019 > Anlæg af en ny ø – Lynetteholmen > Udvidelse af infrastrukturen > Samordning af trafiksignaler og bedre trafikstyring > Videreudvikling af Køge Bugt Strandpark > Justering af de grønne kiler	Kvalitative

		> Naturgenopretning og klimatilpasning > Reduktion af støj- og luftforurening samt drivhusgasudledning	
Jordarealer	> Ændringer i arealanvendelsen	Omfanget af påvirkning af jordarealer som følge af initiativer vedrørende: > Lempelser af stationsnærhedsprincippet > Udpegning af nye særlige lokaliseringsområder til erhverv > Udvidelse af Avedøre Holme > Ændring af reservationer til virksomheder med særlige beliggenhedskrav > Flere nye byudviklingsmuligheder > Anlæg af en ny ø – Lynetteholmen > Opfølgning på Københavns Kommunes budgetaftale for 2019 > Udvidelse af infrastrukturen > Videreudvikling af Køge Bugt Strandpark > Justeringer af de grønne kiler > Ændring af kolonihaveloven > Naturgenopretning og klimatilpasning	Kvalitative
Vand	> Påvirkning af grundvand	Omfanget af påvirkning af grundvandet som følge af initiativer vedrørende: > Lempelser af stationsnærhedsprincippet > Udpegning af nye særlige lokaliseringsområder til erhverv > Flere nye byudviklingsmuligheder > Ændring af reservationer til virksomheder med særlige beliggenhedskrav > Trafikal udvikling i hovedstaden > Fingerplanens grønne kiler > En aktiv, attraktiv og grøn hovedstad	Kvalitative
Luft	> Påvirkning af luftkvaliteten	Omfanget af påvirkning af luftkvaliteten som følge af initiativer vedrørende: > Lempelser af stationsnærhedsprincippet > Udpegning af nye særlige lokaliseringsområder til erhverv > Flere nye byudviklingsmuligheder	Kvalitative

		> Ændring af reservationer til virksomheder med særlige beliggenhedskrav > Anlæg af en ny ø – Lynetteholmen > Udvidelse af infrastrukturen > Reduktion af luftforurening og drivhusgasudledning	
Klimatiske faktorer	> Påvirkning af klimaet og de afledte effekter af klimaforandringer	Omfanget af påvirkning af klimaet som følge af initiativer vedrørende: > Udvidelse af Københavns Lufthavn > Udvidelse af infrastrukturen > Anlæg af en ny ø – Lynetteholmen > Klimatilpasningstiltag i de grønne kiler > Kystbeskyttelse > Reduktion af luftforurening og drivhusgasudledning	Kvalitative
Materielle goder	> Påvirkning af materielle goder og ejendomsværdi	Omfanget af påvirkning af de materielle goder som følge af initiativer vedrørende: > Flere nye byudviklingsmuligheder > Anlæg af en ny ø – Lynetteholmen > Lempelser af stationsnærhedsprincippet > Udpegning af nye særlige lokaliseringsområder til erhverv > Udvidelse af infrastrukturen > Videreudvikling af Køge Bugt Strandpark > Justering af de grønne kiler > Kystbeskyttelse > Ændring af kolonihaveloven > Reduktion af støj- og luftforurening > Ændring af lukkeloven	Kvalitative
Landskab	> Påvirkning af landskaber og den visuelle oplevelse	Omfanget af påvirkning af landskabet som følge af initiativer vedrørende: > Nye byudviklingsmuligheder > Udvidelse af Avedøre Holme > Anlæg af en ny ø – Lynetteholmen > Udvidelse af infrastrukturen > Videreudvikling af Køge Bugt Strandpark > Justering af de grønne kiler > Kystbeskyttelse	Kvalitative

		> Naturgenopretning og klimatilpasning	
Ressourceeffektivitet	> Påvirkning på udnyttelsen af ressourcer	Omfanget af påvirkning af ressourcerne som følge af: > Udvidelse af Avedøre Holme > Anlæg af en ny ø – Lynetteholmen > Flere nye byudviklingsmuligheder	Kvalitative
Kumulative effekter	> Påvirkning som følge af kumulative effekter	Omfanget af påvirkning af kumulative effekter som følge af: > Flere befæstede arealer > Øget trængsel, trafikstøj og luftforurening	Kvalitative

5 Miljøstatus

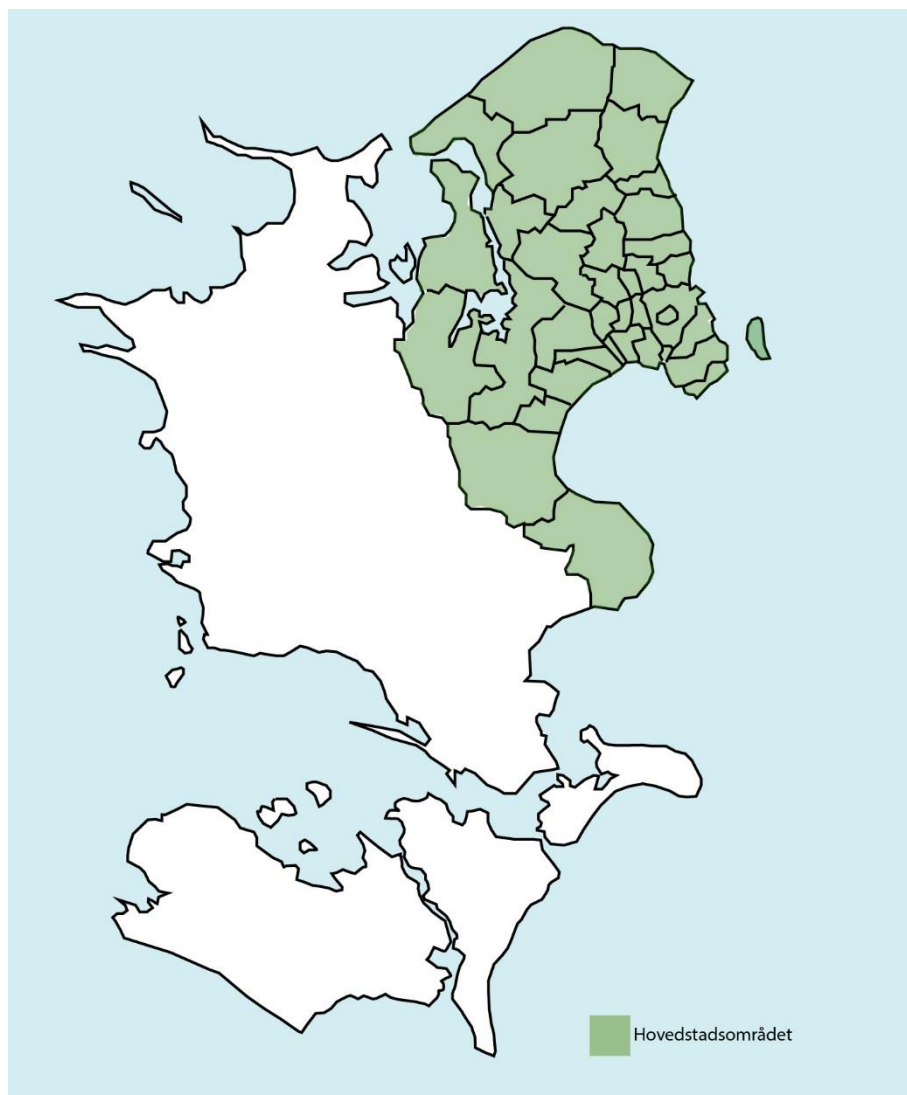
I dette afsnit redegøres for den eksisterende miljøtilstand i hovedstadsområdet. Den eksisterende miljøtilstand danner grundlag for 0-alternativet, som indgår i miljøvurderingen. Redegørelsen er udarbejdet med udgangspunkt i miljøtilstandsrapporten, Natur & Miljø 2014, og er delt op i de miljøfaktorer, som indgår i miljøvurderingen.

Det relativt beskedne areal, som Danmark består af, skal opfylde mange behov. Der skal være plads til et konkurrencedygtigt landbrug, by- og erhvervsudvikling, en større andel vedvarende energiproduktion, bedre sikring mod oversvømmelser, bevaring af kulturmiljøer, større skovareal og mere og bedre natur. I Hovedstadsområdet er denne udfordring større end i resten af landet pga. den høje befolkningskoncentration. Der bor ca. 2.1 millioner mennesker i Hovedstadsområdet.

Det er mange hensyn at tage, og i de fleste tilfælde skal der prioriteres - i andre tilfælde er det faktisk muligt at tilgodese flere behov på samme areal. Det kræver en helhedsorienteret forvaltning og planlægning for at kunne tilgodese de mange hensyn, der skal tages, og samtidig kunne se mulighederne i planlægning på tværs af fag og sektorer.

5.1 Geografisk afgrænsning

Udspil om Hovedstaden 2030 og forslag om Fingerplan 2019 gælder for Hovedstadsområdet. Hovedstadsområdet fremgår af figur 5-1 og omfatter kommunerne i Region Hovedstaden (bortset fra Bornholms Kommune) samt Greve, Køge, Lejre, Roskilde, Solrød og Stevn kommuner i Region Sjælland.



Figur 5-1: Hovedstadsområdet.

5.2 Eksisterende miljøtilstand i hovedstadsområdet

5.2.1 Biologisk mangfoldighed, flora og fauna

Den biologiske mangfoldighed i Hovedstadsområdet er koncentreret i de grønne kiler i Fingerplanen. Fingerplanen bidrager til at sikre, at byvæksten sker koncentreret i håndflade og byfingre, mens den samtidig kun giver mulighed for lokal vækst i de landlige områder inden for planens geografiske område. Andelen af visse lysåbne naturtyper er gået væsentligt tilbage siden 1800-tallet. Dette gælder særligt for typerne vedvarende græs og i Hovedstadsområdet i mindre grad for hedearealer. Samlet set har udviklingen i mængden af arealer til lysåbne naturtyper været nogenlunde stabil de sidste 10 år, men den biologiske mangfoldighed er fortsat i tilbagegang. I hovedstadsområdet er det især byudvikling og landbrugsdrift der tilsammen udgør de væsentligste årsager til dette. I

de seneste år har etableringen af bynatur og bynær natur ført til en svag forøgelse af grønne arealer, uden at dette dog for alvor har haft indflydelse på den stabile tilbagegang i den biologiske mangfoldighed.

Mange af Danmarks mindre og større vandløb er påvirket af intens regulering og fysisk udretning af forløbet. Intensiv dyrkning af landbrugsjord og udledning af næringsstoffer fra landbrugsarealer og spildevand fra byområder har ført til øget tilførsel af næringsstoffer til søer og vandløb. Den øgede mængde af næringsstoffer forårsager algeopblomstring og iltsvind især i søer. Dårlige fysiske forhold er årsag til, at mange vandløb ikke har opnået god økologisk tilstand i den gennemførte vandplanlægning.

5.2.2 Befolkning og menneskers sundhed

Befolkningen i hovedstadsområdet bor mere koncentreret og med en større tæthed end i resten af landet. Det medfører naturligt, at støjende aktiviteter i højere grad kan påvirke menneskers sundhed, idet der er kortere afstande til beboelser med mange mennesker. Samtidig bevirker den store befolkningskoncentration, at der er udlagt en del areal til transportkorridorer og arealer til virksomheder med særlige afstandskrav til miljøfølsom arealanvendelse.

Infrastruktur og trafikal fremkommelighed er af væsentlig betydning for befolkningen i hovedstadsområdet, og her spiller motorvejsnettet og stationsnærhedsprincippet en væsentlig rolle. Stationsnærhedsprincippet er en betegnelse for Fingerplanens regler om, at større byggeri med mange daglige brugere skal placeres stationsnært, dvs. inden for 600 meters gangafstand fra eksisterende eller planlagte stationer. Formålet med stationsnærhedsprincippet er at styrke den kollektive trafikbetjening til byggeri med mange daglige brugere, så brugeren har en mulighed for og incitament til at vælge kollektiv trafik frem for bilen. Motorvejsnettet forbinder hovedstadsområdet på tværs, og med transportkorridorerne i Fingerplanen sikres det, at der også i fremtiden kan placeres større trafik anlæg til udbygning af infrastrukturen. Transportkorridorerne skal holdes fri for byudvikling og bymæssig bebyggelse.

Befolkningen i hovedstadsområdet har generelt et godt fysisk helbred sammenlignet med resten af Danmark og er klart den region i Danmark med færrest langtidssyge borgere. Dette hænger bl.a. sammen med, at området er det område med færrest overvægtige og samtidig det område, hvor borgerne har de sundeste kostmønstre. Til gengæld er det også det område i Danmark, hvor flest overskrider højrisikogrænsen for alkoholindtag⁴.

Befolkning og menneskers sundhed påvirkes i stigende grad af de risici og uhygiejniske forhold, der bliver en følge af klimaforandringernes skybrud og lejlighedsvis oversvømmelser. Nedbøren i Danmark er steget jævnt siden målingerne begyndte i 1870. Således er den årlige nedbør steget med ca. 100 mm fra 1873 til 2012. Det forventes, at der ligeledes vil være en stigning på knap 100 mm i forventede nedbørsmængder i de kommende 100 år. Hertil kommer, at

⁴ <http://www.sundhedsprofil2010.dk/>

nedbørsmønstrene er ændret således, at der falder mere nedbør som ekstreme regnhændelser. Hovedstadsområdet skal i de kommende år bruge mange penge på at imødegå effekten af klimaforandringerne.

5.2.3 Jord- og arealanvendelse

Hovedstadsområdet er det tættest bebyggede område i Danmark, centreret omkring København. Samtidig er hovedstadsområdet det område, der samlet oplever størst befolkningstilvækst. Andelen af bebyggede arealer vokser derfor i området samtidig med, at der også fortættes i de eksisterende bebyggede områder, særligt omkring stationer og andre infrastrukturelle knudepunkter. Hovedstadsområdet er således også det område i Danmark med den største andel af arealer udlagt til byzone.

Fingerplanen fastlægger, at byudvikling skal ske i fingerbyen, dvs. håndfladen og byfingrene. I byzoneområdet i det øvrige hovedstadsområde kan der ske byudvikling af lokal karakter. Områderne omkring fingerbyen er mod vest udlagt til henholdsvis landsbyer, landbrug, skov, søer og kystzoner. Der planlægges generelt for bevaring af det åbne land, naturområderne og kystzonerne, men den stigende befolkningstilvækst til området sætter hele tiden dette under pres.

Hovedstadsområdets landdistrikter er udprægede kulturlandskaber. Landskabet udgøres således af en mosaik af landbrugsarealer, skovområder, byer, infrastrukturanlæg som jernbaner og veje, vådområder, levende hegn, vandløb og småbiotoper samt kysterne. Størstedelen af landskabet domineres af landbrugsarealer. I Landområderne er der også udlagt sommerhusområder.

5.2.4 Vand og grundvand

Store dele af Hovedstadsområdet er udlagt som område med særlige drikkevandsinteresser (OSD). Den øvrige del af Hovedstadsområdet er udlagt som område med drikkevandsinteresser.

Flere søer er stærkt påvirkede af næringsstofftilførsel. En indsats i forhold til spildevand har dog gjort, at der er sket en forbedring i både sigtdybden og biodiversiteten i de fleste indre vandløb og søer. Ligeledes er andelen af vandløb med ringe eller dårlig tilstand reduceret gennem de seneste 20 år. Der er dog fortsat behov for indsatser, der kan forbedre vandløbenes fysiske forhold og dermed sikre god økologisk tilstand.

Tilførslen af kvælstof til grundvandet er stadig for stor, selvom nitrattindholdet er faldende. Det er derfor fortsat en udfordring at overholde drikkevandskravene i store dele af grundvandet i hovedstadsområdet som i resten af Danmark.

Vandplanernes målsætning om etablering af 10.000 ha vådområder skal bl.a. bidrage til en tilbageholdelse af kvælstof og dermed reducere udledningen af kvælstof til vandområder og kystnære farvande. Det ændrede program giver mulighed for støtte til vådlægning af lavbundsområder, som led i indsatsen for at reducere kvælstofftilførslen til vandmiljøet. Der indføres endvidere støtte til at

gennemføre flere vandbesparende tiltag i sektoren, med henblik på at effektivisere anvendelsen af vandressourcer og dermed sikre bevarelsen af vandressourcerne for eftertiden.

5.2.5 Landskab

Hovedstadsområdet er tæt befolket og der er mange forskellige behov, der skal imødekommes. De mange forskellige behov betyder, at vores landskab skal bruges til både at bo og leve i, til produktion af varer og til friluftsliv og oplevelser i naturen. Man er derfor begyndt at benytte landskaberne multifunktionelt, således at alle landskabstyper har forskellige funktioner. F.eks. anvendes skovene både til produktion af varer, rekreative aktiviteter og klimatiltag igennem binding af CO₂, og i byerne anvendes parkerne til opmagasinering af vand for at aflaste kloaksystemet.

5.2.6 Ressourcer og energi

Hovedstadsområdet er på grund af den store befolkningskoncentration også udstyret med et forgrenet net af højklasse-transportforbindelser. Et væsentligt element i Fingerplanen er kravet om lokalisering af virksomheder med mange arbejdspladser i nærheden af stationer på jernbaner/letbaner og metro. Dette element skal især sikre, at ressourceforbruget til at bringe arbejdsstyrken fra hjem til arbejdsplads bliver så effektivt som muligt.

Det samlede forbrug af fossile brændstoffer i Danmark er faldet siden 1990. Andelen af olie og kul er faldet, mens den for naturgas er steget. Andelen af indenlandsk forsyning med vedvarende energi er steget betydeligt siden 1990.

Forbruget af ressourcer hænger typisk sammen med den almindelige velstandsudvikling. I 2006 var ressourceforbruget ca. 30 % højere pr. indbygger end i starten af 1990'erne. De seneste 10-15 års energi-, klima- og miljøpolitik har fokuseret på at afkoble forbruget af ressourcer, især forbruget af fossile brændsler og sjældne ressourcer og metaller fra den økonomiske vækstudvikling. I dag ligger det danske ressourceforbrug på niveau med midten af 1990'erne. I Hovedstadsområdet er der således øget fokus på energikilder som fjernvarme, bygas, fjernkøling, vind og kraftvarme energi f.eks. er 99 % af varmebehovet i København dækket af fjernvarme (kilde: HOFOR).

Vandforbruget i Hovedstadsområdet falder støt. Fra 1985 og frem til i dag er det daglige forbrug i husholdninger faldet fra ca. 180 til ca. 104 liter pr. person. HOFORs fremtidige mål er et vandforbrug på 102 liter pr. person i døgnet.

Når vandforbruget er faldet støt de sidste to årtier, skyldes det at især husholdningerne bruger langt mindre vand end før i tiden, hvilket bl.a. skyldes at borgerne er blevet mere bevidste om deres vandforbrug. Samtidig har vandforsyningen haft øget fokus på at sørge for, at vandledningerne i byens gader bliver

systematisk kontrolleret og repareret, så der spildes mindre vand gennem utætheder⁵.

5.2.7 Luft og klima

Dårlig luftkvalitet berører alle og forringer menneskers livskvalitet. Hovedstadsområdet påvirkes af luftforurening fra køretøjer, skibe, brændeovne, landbrug, industrier, anvendelse af opløsningsmidler og fra energiproduktion. En række af de stoffer der ledes ud i luften er skadelige, og der er på den baggrund opstillet grænseværdier for, hvor meget der må udledes. I de større danske byer er der sket væsentlige forbedringer i luftkvaliteten, men i København er det stadig en udfordring at overholde EU's grænseværdier for NO₂.

Påvirkningen af klimaet er især knyttet til udledningen af CO₂. En væsentlig del af den danske CO₂ udledning er knyttet til det samlede transportarbejde. Transportens relative andel af de danske CO₂ udledninger udgjorde pr. 2015 ca. 40% af de samlede udledninger. Klimapåvirkninger kan især optræde som periodisk forekommende eller varige ændringer i temperatur og permanente ændringer i havvandstanden. Det forventes, at vintrene fremover bliver mere våde og somrene mere tørre samtidig med, at vi mere ekstremt vejr i form af bl.a. flere storme og kraftigt nedbør, som giver oversvømmelser. Øgede nedbørsmængder stiller krav til udvikling af nye innovative klimatilpasningsløsninger.

5.2.8 Materielle goder

De materielle goder er tæt relateret til økonomi, forbrug og produktion af varer, hvilket kan påvirke miljøet. Vores forbrug har en påvirkning på den miljømæssige tilstand, da det kræver udnyttelse af naturressourcer og anvendelse af arealer. I Danmark stammer den største miljøpåvirkning som følge af vores forbrug fra transport og fødevarer. Miljøet påvirkes også af energiforbrug til elektricitet og varme i boligen. Forbruget af energi til elektricitet og varme i boliger og erhvervsbygninger bidrager på verdensplan til 15 % af de globale udledninger af drivhusgasser. Et større forbrug af ressourcer betyder også større affaldsmængder. Affaldsmængderne er steget frem til 2008, men denne udvikling ser måske ud til at vende.

De materielle goder kan have en positiv miljøpåvirkning gennem en mere effektiv anvendelse af ressourcer og et øget fokus på grøn produktion. Der er sket en energieffektivisering af de elektriske apparater, som vi anvender i hjemmet, men det samlede elforbrug hertil er dog ikke faldet, da vi anvender flere og flere apparater. Danmark har generelt en god position inden for grøn produktion og det er vigtigt for samfundet, at denne sektor fortsat vokser. Den grønne produktion udgør allerede i dag en væsentlig del af omsætningen i Danmark, og i 2013 var omsætningen af grønne varer og tjenesteydelser på 164,4 mia. kr.

⁵ Kilde: www.hofor.dk

5.3 0-alternativet

0-alternativet udgør i denne sammenhæng den situation, der ville foreligge, hvis initiativer og forslag i Udspil om Hovedstaden 2030 og forslag til Fingerplan 2019 ikke vedtages og gennemføres. 0-alternativet udgør sammenligningsgrundlaget for miljøvurderingen. De foreslåede ændringer holdes således op mod den nuværende miljøtilstand i beskrivelsen af de forventede indvirkninger på miljøet.

6 Miljøvurdering

I de følgende afsnit beskrives de sandsynlige væsentlige indvirkninger på miljøet som vil følge af Udspil om Hovedstaden 2030 og Fingerplan 2019. En hel række af de initiativer, der er indeholdt i Udspil om Hovedstaden 2030 og Fingerplan 2019, forudsætter gennemførelsen af grundigere forundersøgelser før initiativerne kan virkeliggøres. Dette har betydning for miljøvurderingens præcision, idet vurderingen i højere grad angiver en forventet retning af miljøpåvirkningerne end en endelig karakteristik af påvirkningerne.

Vurderingen af indvirkningen på de enkelte miljøfaktorer er gennemført på baggrund af generel viden om indvirkningerne af de i udspillet og Fingerplanen forudsatte initiativer og er beskrevet i afsnit 6.1. Vurdering af udspillet og Fingerplanens forenelighed med de kortlagte overordnede miljømålsætninger er beskrevet i afsnit 6.2. Vurdering af 0-alternativet er beskrevet i afsnit 6.3.

6.1 Vurdering af de enkelte miljøfaktorer

I dette afsnit beskrives de sandsynlige væsentlige indvirkninger på de miljøforhold, som på grundlag af afgrænsningsrapporten er udvalgt som de relevante miljøfaktorer.

6.1.1 Biologisk mangfoldighed, flora og fauna

Udspil om Hovedstaden 2030 og forslag til Fingerplan 2019 indeholder en række initiativer, som kan have en indvirkning på den biologiske mangfoldighed og flora og fauna.

Stationsnærhedsprincippet bibeholdes, men det foreslås, at der gennemføres enkelte lempelser af de gældende regler. Lempelserne indebærer en udvidelse af afstanden mellem station og eksempelvis arbejdsplads fra 600 meter til 1000 meter for fem købstadsstationer (Helsingør, Hillerød, Frederikssund, Roskilde og Køge) og stationen i Høje-Taastrup. Hermed bliver det muligt at etablere nye attraktive erhvervsområder med let adgang til offentlig transport. Samtidig gives der i rammerne af en forsøgsordning eventuelt mulighed for at bygge større publikumsintensivt byggeri i forbindelse med udvalgte standsningssteder for op til 3 fremtidige hurtigbuslinjer (BRT) i eget tracé. Endelig udpeges der tre særlige lokaliseringsområder i Nærum, Kvistgård og Vallensbæk med byggemuligheder svarende til byggemuligheder ved stationsnære områder.

Lempelser i stationsnærhedsprincippet skaber nye byggemuligheder, hvor der kan inddrages nye arealer til udvikling. Det kan ikke udelukkes, at der inddrages arealer til byggeri, hvor flora og fauna kan blive påvirket, men dette kan først vurderes, når initiativerne udmøntes i mere konkrete planer.

Udspil om Hovedstaden 2030 indeholder en tilkendegivelse af, at staten vil understøtte en afdækning af mulighederne for at udvide Avedøre Holme mod syd, så der skabes plads til nye erhvervsarealer og rekreative grønne områder. Regeringen vil indgå i dialog med Hvidovre Kommune om at afdække mulighederne

for udvidelsen, og en eventuel udvidelse vil være genstand for grundige undersøgelser, herunder en vurdering af projektets miljømæssige påvirkninger. En eventuel udvidelse kan have en påvirkning på vandkvaliteten og levesteder for flora og fauna, herunder beskyttede naturtyper, langs Avedøre Holmes eksisterende kystlinje. Udvidelsen forventes ikke at påvirke arter og levesteder inden for et Natura 2000-område, da den fremtidige udvidelse ikke forventes at ligge inden for et natura 2000-område eller påvirke Natura 2000 Vestamager og havet syd for.

Forslag om ændring af reservationer til virksomheder med særlige beliggenhedskrav (VSB'er) omfatter udvidelse af reservationen for VSB-området i Vassingerød i Allerød Kommune til også at omfatte transport- og logistikerhverv samt reservation af to områder ved Greve og Nivå til transport- og logistikerhverv. VSB-området i Vassingerød er allerede omfattet af erhvervsmæssig bebyggelse og en ændring af anvendelsesmulighederne forventes ikke at kunne påvirke den biologiske mangfoldighed. Udlæg af nye arealer til transport- og logistikerhverv ved Greve og Nivå kan påvirke flora og fauna lokalt. Reservationen gælder kun for to områder og dermed et mindre areal, og påvirkningen forventes derfor ikke at være væsentlig.

Med udspillet åbnes der op for nye byudviklingsmuligheder til boliger og i nogle tilfælde erhverv. Forslaget omfatter udvidelse og forlængelse af Køge-Bugt-byfingern og mindre udvidelser af byfingrene ved Solrød, i den sydlige del af Roskilde, i den sydlige del af Hillerød og i den vestlige del af Helsingør. Samtidig gøres byudviklingsmulighederne i det øvrige hovedstadsområde uden for fingerbyen mere fleksible. Der gennemføres en ændring af støjzonen omkring Roskilde lufthavn med henblik på at skabe nye arealer til byudvikling. Udlæg af nye arealer til byudvikling betyder, at ubebyggede arealer kan blive inddraget til bebyggelse, hvilket kan påvirke den lokale flora og fauna.

Som en del af de nye byudviklingsmuligheder indeholder Udspil om Hovedstaden 2030 forslag om anlæg af en ny ø – Lynetteholmen. Lynetteholmen anlægges ved at opfylde et areal på ca. 2 mio. m² i Øresund i forlængelse af Refshaleøen og øst/nordøst for Trekronerfortet. Anlæg af en ny ø vil inddrage et stort areal af havet, hvilket kan påvirke levesteder for arter i området. Samtidig kan den nye ø skabe nye levesteder for flora og fauna, blandt andet i forbindelse med anlæg af nye rekreative områder. For at kunne realisere projektet skal der indgås aftale mellem Regeringen og relevante parter, og anlæg af Lynetteholmen vil kræve grundige forundersøgelser og en vurdering af projektets miljømæssige påvirkninger.

I forbindelse med anlæg af Lynetteholmen og afsøgning af muligheder for at bygge boliger på Nordøstamager gennemføres en zonerings af industriområdet ved Prøvestenen med henblik på at skabe fremtidige byudviklingsmuligheder, og der indledes en proces med henblik på frasalgs af dele af Forsvarets område på Nyholm, som skal give mulighed for opførelse af nye boliger. Prøvestenen og Nyholm anvendes i dag til henholdsvis industriområde og forsvarrets arealer, og byudvikling på arealerne forventes derfor ikke at have en væsentlig påvirkning på flora og fauna.

Der gennemføres en planlægningsundersøgelse af Ring 5 transportkorridoren med henblik på at fastlægge linjeføringen for en fremtidig vejforbindelse i syd, og forbedre beslutningsgrundlaget for en evt. indsnævring eller ophævelse af korridorens bredde i nord. Herudover foreslås det, at gennemføre et servicetjek af anvendelsesbestemmelserne for transportkorridorerne for at undersøge mulighederne for at give dispensation til tilbygninger. Forslaget vedrørende transportkorridoren rummer ikke konkrete tiltag, som kan have en påvirkning på den biologiske mangfoldighed.

Det foreslås i Fingerplan 2019, at Køge-Bugt-Strandpark fastholdes i grøn kile, men at der gives flere planmæssige muligheder for en videreudvikling af strandparken som rekreativt friluftsområde, herunder strandparkens havneområder, i tråd med en visionsplan udarbejdet af de fem Køge Bugt Strandpark-kommuner. Havnene kan udvikles med funktioner, der kan styrke deres funktion som turistattraktion, herunder mindre overnatningsfaciliteter, spisesteder og mødefaciliteter. I naturområderne kan der fx etableres naturbaner og skjult infrastruktur som eksempelvis ledningsføringer. Herudover kan der på særligt udpegede områder etableres primitiv overnatning i form af shelters og eventuel forstærkning og forhøjelse af diger og klitter. Køge-Bugt-Strandpark, som er en del af Fingerplanens grønne kiler, ligger i et område med beskyttede naturtyper og fredede områder. Området er ligeledes omfattet af strandbeskyttelseslinjen. Etablering af nye faciliteter kan have en påvirkning på flora og fauna i området. De nye muligheder omfatter mindre fritidsanlæg og større, midlertidige fritidsanlæg, og udviklingen i området skal ske i overensstemmelse med naturbeskyttelsesloven.

Det foreslås i forslag til Fingerplan 2019, at de grønne kiler grundlæggende fastholdes, men at der gennemføres en række justeringer med henblik på at styrke de grønne kilers rekreative værdi og i højere grad indtænke klimatilpasning. Justeringerne omfatter mulighed for ændret anvendelse af eksisterende større bygninger i grøn kile, mulighed for at bytte kilearealer med beskeden rekreativ værdi ud med nye og mere attraktive kilearealer ud fra et 1:1-princip, mulighed for planlægning for støjvolde og rekreative landskaber i de grønne kiler, igangsættelse af partnerskabsprojekter om frivillig etablering af nye grønne kiler samt nedsættelse af en arbejdsgruppe, der skal undersøge mulighederne for at anvende grønne kiler til klimatilpasning. På baggrund af kommunernes indsendte forslag er der i forslag til Fingerplan 2019 udpeget konkrete arealer i grønne kiler, som enten udtages eller udpeges i Fingerplan 2019. I alt vil ca. 160 ha. arealer i grønne kiler blive udtaget af Fingerplanen og erstattet med et tilsvarende areal. Herudover bliver der udpeget ca. 400 ha nye arealer i grønne kiler.

Udtagelse af arealer i grønne kiler kan lokalt have en påvirkning på levesteder for flora og fauna på de pågældende arealer. Det vurderes dog, at påvirkningen vil være lille og ikke væsentlig, da arealerne fortrinsvis er restarealer, som ligger for sig selv indeklemmt mellem eksempelvis jernbane og motorvej. Samtidig skal arealerne udskiftes med mere attraktive kilearealer. Ved udskiftning af arealerne i grønne kiler vil der blive udpeget væsentligt flere nye arealer end der tages ud, og erstatningsarealerne skal helst indgå i udviklingen af sammenhængende grønne kiler, hvilket vil have en positiv påvirkning på den biologiske mangfoldighed, som bedre kan udfolde sig over sammenhængende naturarealer.

Udspillet indeholder et initiativ om opfølgning på budgetaftalen i Københavns Kommune. Med budgetaftalen for 2019 har Københavns Kommune udpeget grunde til opførelse af ca. 2.550 nye boliger. Grundene omfatter Campinggrunden, Bådehavnsgade og Selinevej. Byggeri på flere af grundene forudsætter, at fredninger på arealerne ophæves. Ophævelse af fredninger vil betyde at arealer, som i dag er fredede på baggrund af tilstedeværelsen af særlig natur, vil blive bebygget. Byggeri på arealerne vil medføre en påvirkning af levesteder for planter og arter. Omfanget af arealer, hvor fredninger ophæves, kendes ikke på nuværende tidspunkt, men påvirkningen kan potentielt være væsentlig, særligt i et område som København, hvor en stor del af byen allerede er bebygget, og der derfor kun er få naturområder tilbage som er underlagt fredning.

Udspil om Hovedstaden 2030 indeholder initiativer vedrørende udvidelse af motorvejsnettet i hovedstadsområdet. Initiativerne omfatter undersøgelse af en udvidelse af Øresundsmotorvejen og Amagermotorvejen med ekstra kørespor, udvidelse af kapaciteten på Motorring 3 og udbygning af Ring 4, igangsættelse af Frederikssundsmotorvejens 3. etape fra Tværvej til Frederikssund, forlængelse af Hillerødmotorvejen mellem Allerød og Hillerød, forundersøgelse af en østlig ringvej, en nordhavnstunnel og en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg. Anlæg af nye vejarealer kan påvirke flora og fauna, som mister deres levesteder, og samtidig kan vejene skabe en barriere, så dyrene bliver bange for at krydse den eller bliver ramt af biler, når de forsøger. For at beskytte dyrelivet bør der derfor bygges faunapassager ved nye motorvejsbyggerier. Initiativerne omfatter udvidelse af eksisterende infrastruktur, og påvirkningen forventes derfor at være lav.

Udspillet indeholder et initiativ vedrørende grønne områder, naturgenopretning og klimatilpasning. Initiativet omfatter nem adgang til og fastholdelse af de grønne områder og kystkilerne, tilskudspulje til projekter med flere formål, klimatilpasning, kvælstofreduktion samt mere natur og friluftsliv. Regeringen har afsat midler til genetablering af Søborg Sø, og Regeringen har sammen med Dansk Folkeparti indgået en aftale om udlæg af ca. 13.300 ha skov til biodiversitetsformål og udvidelse af Natura 2000-områderne i Region Hovedstaden med ca. 7000-8000 ha. Initiativet vurderes at have en positiv påvirkning på den biologiske mangfoldighed i hovedstadsområdet.

Konklusion

Initiativerne kan have en negativ lokal påvirkning på naturtyper og arter i forbindelse med udvidelse af Avedøre Holme, udlæg af nye arealer til byudvikling, herunder anlæg af Lynetteholmen, ophævelse af fredninger og etablering af rekreative anlæg i Køge-Bugt-Strandpark. Samtidig kan der være en positiv påvirkning som følge af initiativerne vedrørende grønne områder og naturgenopretning. Påvirkningerne vil være lokale og initiativerne forventes derfor ikke at medføre en væsentlig påvirkning på den biologiske mangfoldighed. Initiativernes lokale påvirkning kan først vurderes nærmere, når forslagene udmøntes i konkrete planer.

6.1.2 Befolkningen og menneskers sundhed

Fingerplan 2019's forslag om lempelser af stationsnærhedsprincippet omfatter en udvidelse af gangafstanden til eksisterende eller planlagte stationer fra 600 meter til 1000 meter for fem købstadsstationer (Helsingør, Hillerød, Frederikssund, Roskilde og Køge) samt stationen i Høje-Taastrup. Den gældende afstand på 600 meter er fastlagt for at mindske trængsel og tabt tid på vejene ved at gøre det nemt at anvende kollektiv transport. Med kort afstand mellem station og eksempelvis arbejdsplads er der større sandsynlighed for, at medarbejdere anvender kollektiv transport frem for at bruge bilen, når de eksempelvis skal til og fra arbejde.

Der er i 2017 gennemført en opdatering af den pendlerundersøgelse, der tidligere har været lagt til grund for stationsnærhedsprincippet⁶. Af den opdaterede undersøgelse fremgår, at der er et svagt fald i gangvilligheden til en afstand på mere end 600 meter. Det konkluderes, at effekten af stationsnær lokalisering klinger af ved gangafstande over 600 meter i ikke-bymæssige omgivelser og gangafstande over 700-800 meter i bymæssige omgivelser. Det fremgår endvidere af undersøgelsen, at der ikke kan genfindes nogen pendlereffekt af lokalbanerne. Ved at udvide afstanden til 1000 meter ved seks stationer, er der begrundet risiko for, at flere vil vælge at tage bilen frem for at anvende kollektiv transport. Dette kan medføre øget trafik, større trængsel på vejene og forøget rejsetid.

Som en del af lempelserne af stationsnærhedsprincippet gives der mulighed for at bygge større publikumsintensivt byggeri i forbindelse med udvalgte standsningssteder for fremtidige hurtigbuslinjer (BRT) i eget tracé.

Der udpeges tre nye særlige lokaliseringsområder i Nærum, Kvistgård og Valensbæk til erhvervsområder, som tildeles de samme byggemuligheder, som gælder for stationsnære områder. De nye særlige lokaliseringsområder vil ikke blive placeret stationsnært i forhold til stationer på S-banerne, Kystbanen, Vestbanen, Øresundsbanen, metroen eller den kommende Ring 3-letbane. Lokaliseringsområderne ligger for to områders vedkommende (Kvistgård og Nærum) ved lokalbanestationer, ligesom Nærum er opkoblet på hurtigbuslinjer. Da lokaliseringsområderne ikke ligger i nærheden af stationer med pendlereffekt må det forventes, at transport til og fra områderne vil ske med bil, hvilket vil medføre øget trafik og bidrage til større trængsel på vejene.

Af den opdaterede pendlerundersøgelse fremgår det, at der ikke er fundet tilsvarende trafikale effekter af stationsnær lokalisering ved lokalbaner eller velbetjente busknodepunkter. Pendlerundersøgelsen indeholder en analyse af Nærum station, hvoraf det fremgår, at for ansatte på virksomheder i Nærum Erhvervsområde, som ligger med en gangafstand på op til 500 meter fra Nærum station,

⁶ Peter Hartoft-Nielsen & Ida Reiter: "Trafikale effekter af stationsnær lokalisering i hovedstadsområdet 2017 – første rapport med hovedresultater og analyser", oktober 2017.

er andelen der benytter kollektiv transport på 6-7%, hvorimod andelen, der benytter bil er på 83-93 %.

Udvikling af nye erhvervsområder vil øge presset på både den kollektive trafik og biltrafikken, og medføre større trængsel på vejene og i den kollektive trafik samt forlænge rejsetiden. Den eksisterende kapacitet på dele af det overordnede vejnet i Storkøbenhavn er allerede udnyttet og en yderligere tilførsel af trafik som følge af bl.a. lempelse af stationsnærhedsprincippet og udpegning af særlige lokaliseringsområder til erhverv, som ikke er afhængige af stationsnærhed, kan føre til en forøgelse af ventetiden på udvalgte steder på det overordnede københavnske vejnet. Med baggrund i det forhold, at kapaciteten på kritiske steder allerede er udnyttet, kan en lempelse af stationsnærhedsprincippet føre til en udvidelse af spildtiden i trafikken.

Øget trafik, større trængsel på vejene og forøget rejsetid kan føre til forøget støjniveau og luftforurening samt irritation, træthed og stress, som er påvist at kunne have en indvirkning på helbredet.

Fingerplan 2019's forslag om udvidelse af Avedøre Holme betyder, at der vil blive etableret flere virksomheder i forlængelse af det eksisterende erhvervsområde på Avedøre Holme. Produktionsvirksomheder kan have en negativ påvirkning på menneskers sundhed, da der typisk udledes forurenende stoffer fra visse produktionsvirksomheder. Befolkningen kan ligeledes blive påvirket af støj og luftforurening som følge af øget trafik til og fra området. Udvidelsen af Avedøre Holme kan også have en positiv påvirkning på menneskers sundhed, da virksomheder, som udleder forurenende stoffer samles i ét område, hvor der ikke findes miljøfølsom anvendelse som eksempelvis boliger og institutioner. Udvidelsen af Avedøre Holme vil medføre mere areal til rekreative formål både på Avedøre Holme og i forbindelse med Køge-Bugt-Strandpark. Opfyldningen vil ligeledes indgå som en del af den sydlige klimasikring af København.

I forbindelse med forslaget om ændrede arealreservationer til særlige virksomhedstyper vil der blive udlagt to nye områder i Greve og Nivå til transport- og logistikerhverv, og et VSB-område i Vassingerød vil blive udvidet til også at omfatte transport- og logistikerhverv. Den nye anvendelse kan påvirke befolkningen med støj, vibrationer og luftforurening som følge af øget trafik. Den nye anvendelse muliggøres på arealer, hvor der allerede findes erhverv og i tæt nærhed til motorvejen. Der forventes derfor ikke at være en forøget påvirkning med støj, vibrationer og luftforurening i forhold til eksisterende forhold.

Med Fingerplan 2019 åbnes der op for nye byudviklingsmuligheder til boliger og i nogle tilfælde erhverv. Forslaget om udvidelse og forlængelse af byfingre samt mere fleksible byudviklingsmuligheder i det øvrige hovedstadsområde vil betyde, at ubebyggede arealer inddrages til ny bebyggelse. Forslaget kan have en positiv betydning for befolkningen i byerne, som med udlæg af nye boliger får et større udbud af bosætningsmuligheder. Nye byudviklingsområder vil også forøge trafikken. Støjzonen omkring Roskilde lufthavn ændres med henblik på at skabe nye arealer til byudvikling. Mulighederne for støjfølsom anvendelse vil afhænge af nye støjberegninger, således at der ikke opføres boliger, hvor de vejledende støjgrænser er overskredet.

Opfølgning på Københavns Kommunes budgetaftale for 2019 kan have en positiv påvirkning på befolkningen, da der lægges op til opførelse af flere boliger. Dette kan dog også påvirke lokalbefolkningen negativt, da nyt byggeri vil betyde, at fredninger på flere arealer skal ophæves, hvilket vil reducere områdernes rekreative og naturmæssige værdi.

De nye byudviklingsmuligheder omfatter ligeledes anlæg af en ny ø – Lynetteholmen. Anlæg af Lynetteholmen vil betyde, at der skabes plads til 35.000 nye boliger samt et tilsvarende antal arbejdspladser. Der vil ligeledes blive etableret rekreative områder, offentlige funktioner, ny metro og havnetunnel. Herudover kan der etableres 15.000 nye boliger på Refshaleøen, og mulighederne for byudvikling i nærheden af Prøvestenen og på dele af Nyholm undersøges nærmere. Anlæg af Lynetteholmen vil have en positiv påvirkning på befolkningen, da der skabes flere boliger, flere arbejdspladser, flere rekreative arealer, mere offentlig transport og udvidelse af vejnettet, som bidrager til at mindske trængslen. Der kan være negative konsekvenser ved anlæg af den nye ø i form af tiltrækning af flere borgere til København, hvilket kan medføre øget trængsel og øget pres på eksisterende faciliteter i byen.

Forslag vedrørende transportkorridoren i Fingerplanen omfatter gennemførelse af en planlægningsundersøgelse om Ring 5 - transportkorridoren, og rummer derfor ikke konkrete tiltag, som kan have en påvirkning på befolkningen og menneskers sundhed. Påvirkningen kan først vurderes, når forslaget udmøntes i mere konkrete tiltag.

Initiativer i Udspil om Hovedstaden 2030 vedrørende udvidelse af motorvejsnettet i hovedstadsområdet forventes at have både positiv og negativ betydning for befolkningen. Udvidelse af motorvejsnettet forventes at medføre reduceret trængsel på motorvejene. Det er dog sandsynligt, at det omgivende vejnet ikke vil kunne bidrage afgørende til en reduktion af trængslen uden en samtidig udvidelse af kapaciteten på det omgivende vejnet. På sigt vil en udvidelse af motorvejsnettet og det omgivende vejnet forbedre fremkommeligheden og føre til nedsat rejsetid for bilister i myldretiderne. Løsning af kapacitetspresset i metrotroen vil ligeledes betyde reduceret trængsel og bedre fremkommeligheden for brugerne.

Udvidelsen af motorvejnettet kan medføre forøget lokal støj- og luftforurening, og kan dermed påvirke sundheden for de mennesker der bor/opholder sig i nærheden. Udvidelse af trafikanlæg vil ikke nødvendigvis generere mere trafik, men kan derimod medføre en mere effektiv trafikafvikling.

Målet om en effektiv trafikafvikling indgår i initiativet vedrørende samordning af trafiksignaler og bedre trafikstyring. Ved at optimere styring af trafiksignalerne er det muligt at regulere, hvor meget grøn tid de enkelte trafikstrømme tildeles, og dermed kan fremkommeligheden blive forbedret. Der er nedsat et fremkommelighedsudvalg, som skal undersøge konkrete tiltag til optimering. Samordning af trafiksignaler vil reducere omfanget af støj fordi grønne bølger reducerer behovet for nedbremsning og acceleration og giver et mere glidende trafikmønster.

Udspil om Hovedstaden 2030 indeholder ligeledes et initiativ om, at der skal udlægges støjreducerende asfalt på en række vejstrækninger. Da initiativerne omfatter udvidelse af eksisterende trafik anlæg forventes påvirkningen at være lav i forhold til eksisterende forhold. Samtidig forventes initiativet vedrørende samordning af trafiksignaler og anvendelse af støjreducerende asfalt at have en positiv indvirkning på omfanget af støj.

Fingerplan 2019's forslag om fastholdelse af Køge-Bugt-Strandpark i grøn kile og nye muligheder for videreudvikling af strandparken betyder, at der kan etableres faciliteter, som styrker områdets rekreative værdi og strandparkens funktion som turistattraktion. De nye muligheder forventes at medføre en positiv indvirkning på befolkningen.

Forslag om justeringer af de grønne kiler forventes at styrke de grønne kilers værdi for befolkningen både på grund af nye rekreative muligheder og muligheden for implementering af klimatilpasningstiltag, som kan reducere ulykkesrisici og beskytte materielle værdier. Ved at tage arealer ud af grøn kile mister arealerne deres rekreative værdi. Arealerne er dog ofte mindre arealer, hvor den rekreative værdi allerede er lille, da de er beliggende i områder, som er svært tilgængelige og ikke anvendelige til rekreative formål. Mulighederne for ombytning af kilearealer ud fra et 1:1 princip betyder, at arealerne inkluderes i et sammenhængende naturområde og dermed bliver det mere attraktivt at anvende arealerne til rekreative formål. Samtidig vil mulighederne for planlægning for støjvolde og rekreative landskaber forøge kilearealernes rekreative værdi for befolkningen og skabe nye muligheder for etablering af støjfølsom anvendelse, ligesom det kan medvirke til at mindske støjgener i.f.t. eksisterende støjfølsom anvendelse.

Initiativet i Udspil om Hovedstaden 2030 vedrørende grønne områder, naturgenopretning og klimatilpasning omfatter nem adgang til og fastholdelse af de grønne områder og kystkilerne, tilskudspulje til projekter med flere formål, klimatilpasning, kvælstofreduktion samt mere natur og friluftsliv. Regeringen har afsat midler til genetablering af Søborg Sø, og Regeringen har sammen med DF indgået en aftale om udlæg af ca. 13.300 ha skov til biodiversitetsformål og udvidelse af Natura 2000-områderne i Region Hovedstaden med ca. 7000-8000 ha. Initiativet vurderes at have en positiv påvirkning på befolkningen og menneskers sundhed.

Udspil om Hovedstaden 2030 indeholder et initiativ fra Regeringen om reduktion af støj- og luftforureningen i hovedstadsområdet. Regeringen vil reducere støj- og luftforureningen i hovedstaden ved blandt andet at sikre en grøn omstilling af transportsektoren, reducere forurening fra brændeovne og fortsætte indsatsen med at udlægge støjreducerende slidlag på statsveje.

Konklusion

Initiativerne forventes at have en væsentlig positiv påvirkning på befolkningen som følge af forbedrede rekreative forhold og flere boliger og arbejdspladser samt udvidelse af infrastrukturen på Lynetteholmen. Initiativerne forventes at påvirke befolkningen negativt i forbindelse med større trængsel på vejene og i

den kollektive trafik som følge af lempelser af stationsnærhedsprincippet og nye byudviklingsmuligheder. Samtidig forventes initiativet om udvidelse af motorvejsnettet at forbedre fremkommeligheden på udvalgte steder og initiativerne om bedre trafikstyring og støjreducerende asfalt vil reducere omfanget af trafikstøj. Den lokale påvirkning som følge af ændringer i trafiksystemet kan først vurderes nærmere, når initiativerne udmøntes i konkrete planer.

6.1.3 Jordarealer og arealanvendelse

Fingerplan 2019's forslag om lempelser af stationsnærhedsprincippet omfatter nye muligheder for at planlægge for udvikling af erhverv og andet publikumsintensivt byggeri. Lempelser af stationssnærhedsprincippet indebærer en udvidelse af gangafstanden til stationer fra 600 meter til 1000 meter for fem købstadsstationer (Helsingør, Hillerød, Frederikssund, Roskilde og Køge) samt stationen i Høje-Taastrup. Lempelserne indebærer ligeledes udpegning af nye særlige lokaliseringsområder med byggemuligheder som ved stationsnære områder. De nye udviklingsmuligheder vil påvirke arealerne som følge af ændret arealanvendelse og opførelse af bebyggelse på ubebyggede arealer.

Med Fingerplan 2019's forslag om udvidelse af Avedøre Holme vil det eksisterende erhvervsområde blive udvidet mod syd. Udvidelsen gennemføres ved opfyld med overskudsjord. Ved udvidelsen tilføjes ekstra arealer, men anvendelsen af området vil ikke blive ændret, da Avedøre Holme fortsat skal anvendes til erhvervsområde.

Ændring af arealer i Vassingerød, Greve og Nivå til at omfatte transport- og logistik erhverv kan betyde øget trafik, men der forventes ikke at være væsentlige ændringer af jordarealerne.

Med Fingerplan 2019 åbnes der op for nye byudviklingsmuligheder til boliger og i nogle tilfælde erhverv. Forslaget om udvidelse og forlængelse af byfingre samt mere fleksible byudviklingsmuligheder i det øvrige hovedstadsområde, vil betyde, at ubebyggede arealer i byen og i landområderne inddrages til ny bebyggelse. Samtidig ændres støjzonen omkring Roskilde lufthavn med henblik på at skabe nye arealer til byudvikling. Forslaget vil betyde en ændret anvendelse af arealerne i fire ud af fem byfingre – Køge Bugt, Roskilde, Hillerød og Helsingør – samt mere fleksible muligheder i den resterende del af hovedstadsområdet. Da de nye byudviklingsmuligheder omfatter en mindre del af hovedstadsområdets samlede areal kan det udelukkes, at der vil være en væsentlig påvirkning på jordarealerne.

Som en del af de nye byudviklingsmuligheder skal der anlægges en ny ø – Lynetteholmen. Men anlæg af Lynetteholmen vil der blive udviklet en helt ny bydel med nye boliger, arbejdspladser, offentlige funktioner, rekreative områder og infrastruktur. Anlæg af den nye ø gennemføres ved jordopfyld med overskudsjord fra bygge- og anlægsprojekter. Lynetteholmen vil omfatte et areal på ca. 2 mio. m², hvilket må vurderes at omfatte flytning af en stor mængde jord. Anlæg af en ny ø kan betyde et øget pres på de eksisterende råstofressourcer, da der bliver behov for flere råstoffer til etablering af øen.

I forbindelse med anlæg af Lynetteholmen gennemføres en zonerings af industriområdet ved Prøvestenen med henblik på at skabe fremtidige byudviklingsmuligheder, og der indledes en proces med henblik på frasalg af dele af Forsvarets område på Nyholm, som skal give mulighed for opførelse af nye boliger. De nye byudviklingsmuligheder medfører ændringer i arealanvendelsen.

Opfølgning på Københavns Kommunes budgetaftale for 2019 kan have en påvirkning på arealanvendelsen, da der inddrages arealer til opførelse af boliger på Campinggrunden, Bådehavnsvej og Selinevej. Dele af disse arealer er i dag ubebyggede og fredede.

Forslag vedrørende transportkorridoren i Fingerplanen omfatter gennemførelse af en planlægningsundersøgelse af Ring 5-transportkorridoren, og rummer derfor ikke konkrete tiltag, som kan have en påvirkning på jordarealer og arealanvendelse. Påvirkningen kan først vurderes, når forslaget udmøntes i mere konkrete tiltag.

Udspil om Hovedstaden 2030 indeholder initiativer vedrørende udvidelse af motorvejsnettet i hovedstadsområdet samt sikring af metrokapaciteten. Anlæg af nye vejarealer kan påvirke jordarealerne. Jordarealerne vil særligt blive påvirket i forbindelse med projekter, som omfatter nye trafik anlæg som eksempelvis nordhavnstunnelen, en østlig ringvej og udvidelse af metroen. Der vil kun være en lille påvirkning ved udvidelse af vejarealerne på eksisterende strækninger som Frederikssundsmotorvejen, Hillerødmotorvejen, Øresundsmotorvejen, Amagermotorvejen, Motorring 3 og Ring 4, da de allerede i dag anvendes til trafik anlæg og dermed kun vil blive ændret i begrænset omfang.

Det foreslås i Fingerplan 2019, at Køge-Bugt-Strandpark fastholdes i grøn kile, men at der gives flere planmæssige muligheder for en videreudvikling af strandparken, herunder strandparkens havneområder i tråd med den lovskitserede visionsplan. De nye muligheder i strandparken vil omfatte ændringer af jordarealerne i form af etablering af naturbaner, terrænregulering til anlæg af tilskuerbakker og skjult infrastruktur samt forstærkning og forhøjning af diger. Ændringerne vil kun omfatte mindre fritidsanlæg og større, midlertidige fritidsanlæg, og udviklingen i området skal ske i overensstemmelse med naturbeskyttelsesloven.

De grønne kiler fastholdes, men Fingerplan 2019 indeholder forslag om, at der gennemføres justeringer. Grundlæggende vil de grønne kiler blive bibeholdt og der vil derfor kun ske en ændret arealanvendelse i de tilfælde, hvor kilearealer byttes med andre arealer. Der lægges op til, at der vil blive udlagt flere m² kilearealer end der er i dag. Der vil kunne ske en ændring af jordarealerne i forbindelse med terrænregulering til etablering af støjvolde, rekreative faciliteter og klimatilpasning.

Udspil om Hovedstaden 2030 indeholder et initiativ vedrørende ændring af kolonihave-loven, så det bliver nemmere for kommunerne at planlægge for arealer udlagt til kolonihaveområder. Det foreslås, at det bliver muligt at nedlægge eksisterende kolonihaver og flytte dem til en anden placering, så de hidtidige kolonihaveområder kan anvendes til boliger eller erhvervsbyggeri. Initiativet vil betyde

ændret anvendelse af eksisterende rekreative arealer, som fremover kan anvendes til boliger og erhverv.

Initiativet i Udspil om Hovedstaden 2030 vedrørende grønne områder, naturgenopretning og klimatilpasning kan påvirke jordarealerne positivt i forbindelse med genetablering af Søborg Sø, udlæg af nye skovarealer til biodiversitetsformål og udvidelse af Natura 2000-områderne i Region Hovedstaden.

Konklusion

Jordarealer kan blive påvirket ved den ændrede arealanvendelse, som vil finde sted i forbindelse med nye byudviklingsmuligheder, udvikling af nye erhvervs- og lokaliseringsområder samt flytning af kolonihaveområder. Påvirkningen forventes ikke at være væsentlig, da ændringerne kun omfatter mindre, afgrænsede områder i hovedstadsområdet. Jordarealerne, herunder råstofressourcerne, kan blive påvirket som følge af anlæg af Lynetteholmen og en udvidelse af Avedøre Holme, hvor der skal anvendes store mængder jord til opfyldning. Den lokale påvirkning kan først vurderes nærmere, når initiativerne udmøntes i konkrete planer. Jordarealerne forventes ikke at blive påvirket væsentligt som følge af udlæg af nye områder til transport- og logistikerhverv, udvidelse af motorvejsnettet og udvikling af Køge-Bugt-Strandpark og i de grønne kiler.

6.1.4 Vand

Store dele af Hovedstadsområdet er udlagt som område med særlige drikkevandsinteresser (OSD). Den øvrige del af Hovedstadsområdet er udlagt som område med drikkevandsinteresser. Uden for OSD-områderne er der desuden udlagt en række indvindingsoplande til almene vandforsyninger – i Gladsaxe, Herlev, Rødovre, Hvidovre og Dragør. Inden for OSD-områder og indvindingsoplande skal grundvandsressourcen beskyttes. I forbindelse med byudvikling, etablering af nye erhvervsområder og ændret arealanvendelse er der en risiko for, at grundvandet kan blive forurennet.

Med udspillet åbnes der op for nye byudviklingsmuligheder til boliger og erhverv, og støjzonen omkring Roskilde lufthavn ændres med henblik på at give nye muligheder for byudvikling. Generelt vurderes det, at ny boligbebyggelse ikke vil have en væsentlig påvirkning på grundvandet, men dette bør dog vurderes nærmere i forbindelse med den konkrete kommune- og lokalplanlægning.

Forslag til Fingerplan 2019 åbner mulighed for etablering af nye attraktive erhvervsområder i forbindelse med lempelser af stationsnærhedsprincippet. Lempelserne indebærer, at gangafstanden til stationer udvides fra 600 meter til 1000 meter for fem købstadsstationer samt stationen i Høje Taastrup. Samtidig udpeges der nye særlige lokaliseringsområder med byggemuligheder som ved stationsnære områder i Nærum, Kvistgård og Vallensbæk.

Miljøforurenende virksomheder kan etableres inden for VSB-områder (virksomheder med særlige beliggenhedskrav). Med Udspil om Hovedstaden 2030 ændres reservationerne til VSB-områder for tre områder. VSB-området i Vassingerød i Allerød Kommune ændres til også at omfatte transport- og logistikerhverv.

To områder ved Greve og Nivå reserveres til transport- og logistikerhverv. De nye reservationer omfatter mindre ændringer, som ikke vurderes at kunne medføre en væsentlig påvirkning på grundvandet.

Konklusion

Initiativerne om byudvikling og etablering af nye erhvervsområder rummer ikke på nuværende tidspunkt planer om etablering af bebyggelse, som kan forurene grundvandet. Påvirkningen skal vurderes nærmere i forbindelse med den konkrete kommune- og lokalplanlægning.

6.1.5 Luft

Fingerplan 2019's forslag om lempelser af stationsnærhedsprincippet omfatter en udvidelse af gangafstanden til stationer fra 600 meter til 1000 meter for fem købstadsstationer og Høje Taastrup station. Ved at udvide afstanden mellem station og eksempelvis arbejdsplads til 1000 meter, er der risiko for, at flere vil vælge at bruge bilen frem for kollektiv transport. Samtidig udpeges tre nye lokaliseringsområder med byggemuligheder som ved stationsnære områder, som ikke ligger i nærheden af stationer, og hvor transporten til og fra disse områder derfor forventes at ske med bil. De nye muligheder kan medføre øget trafik, som kan medføre øget udledning af forurening til luften.

Initiativerne indeholder forslag om etablering af nye erhvervsområder både i forbindelse med lempelser af stationsnærhedsprincippet, ændrede arealreservationer til særlige virksomhedstyper og nye byudviklingsmuligheder. Etablering af erhverv skaber risiko for øget luftforurening i de pågældende områder. Ændrede arealreservationer til særlige virksomhedstyper omfatter udvidelse af anvendelsen i VSB-området i Vassingerød, så det også omfatter transport- og logistikerhverv og udlæg af to nye områder til transport- og logistikerhverv i Greve og Nivå. Erhverv med transport kan medføre øget trafik og dermed øget luftforurening. Området i Vassingerød anvendes allerede i dag til erhvervsformål og de to nye udlæg i Greve og Nivå placeres i nærheden af motorvejsarealer, hvor der allerede i dag er en væsentlig påvirkning af luftkvaliteten.

De nye byudviklingsmuligheder og etablering af nye erhvervsområder i forbindelse med lempelser af stationsnærhedsprincippet og ved udpegning af særlige lokaliseringsområder, kan medføre øget forurening som følge af henholdsvis udledning fra virksomheder og fra trafikken. Herunder kan særligt anlæg af den nye ø Lynetteholmen medføre øget luftforurening både i forbindelse med anlæg af øen og i forbindelse med etablering af nye boliger, arbejdspladser, rekreative områder og infrastruktur, som i fremtiden må forventes at øge trafikken i området.

Forslag vedrørende transportkorridoren i Fingerplanen omfatter gennemførelse af en planlægningsundersøgelse af Ring 5-transportkorridoren, og rummer derfor ikke konkrete tiltag, som kan have en påvirkning på luftkvaliteten. Påvirkningen kan først vurderes, når forslaget udmøntes i mere konkrete tiltag.

Initiativer i Udspil om Hovedstaden 2030 vedrørende udvidelse af motorvejsnettet i hovedstadsområdet kan have en påvirkning på luftkvaliteten. Udvidelse af vejarealerne kan medføre øget trafik, hvilket kan forøge luftforureningen. Øget trafik kan opstå i forbindelse med udvidelse af vejarealerne på de eksisterende strækninger - Frederikssundsmotorvejen, Hillerødmotorvejen, Øresundsmotorvejen, Amagermotorvejen, Motorring 3 og Ring 4 – og etablering af nye trafik anlæg – Nordhavnstunnelen og Østlig Ringvej. Udvidelse af trafik anlæg vil ikke nødvendigvis generere mere trafik, men kan derimod bidrage til en mere effektiv trafikafvikling. Øresundsmotorvejen og Amagermotorvejen ønskes udvidet i forbindelse med et ønske om udvikling af Københavns Lufthavn med flere passagerer og udvidelse af rutenetværket. Brugere af Københavns Lufthavn kommer fra et stort opland, og det vurderes derfor, at udvidelsen kan skabe øget trafik over et stort område, hvilket kan have en påvirkning på luftkvaliteten.

Udspil om Hovedstaden 2030 indeholder et initiativ fra Regeringen om reduktion af luftforurening og drivhusgasudledning i hovedstadsområdet. Regeringen vil reducere luftforureningen i hovedstaden ved blandt andet at sikre en grøn omstilling af transportsektoren. Som en del af initiativet indgår et mål om, at i 2030 skal alle nye biler der sælges være lavemissionsbiler, og fra 2035 skal alle nye biler være nulemissionsbiler. Herudover vil København og Frederiksberg få mulighed for at skærpe miljøkravene til tunge køretøjer (lastbiler og busser) og inkludere varebiler i miljøzoner. Reglerne indføres trinvis frem til 2025. Der vil blive gennemført en grøn omstilling af rutebusserne i tre trin frem mod 2030, hvor ingen busser længere må udlede luftforurening. For at reducere forurening fra brændeovne vil der blive indført en ordning, hvor der ved boligkøb sker et tjek af, om den gamle brændeovn er så effektiv og miljørigtig som den bør være. Brændeovne fra før 2000 skal skrottes eller udskiftes.

Konklusion

Flere af initiativerne i Udspil om Hovedstaden 2030 vil medføre mere trafik i hovedstadsområdet, herunder byudvikling, udvikling af erhvervsområder, anlæg af Lynetteholmen, udvidelse af motorvejsnettet og udvidelse af Københavns Lufthavn. Det vurderes, at gennemførelse af initiativerne kan have en væsentlig påvirkning på luftkvaliteten i hovedstadsområdet. Udspillet indeholder samtidig et initiativ om reduktion af luftforureningen frem mod 2035, som vil have en væsentlig positiv påvirkning på luftkvaliteten i hovedstadsområdet.

6.1.6 Klimatiske faktorer

Udspil om Hovedstaden 2030 indeholder et initiativ til understøttelse af Københavns Lufthavns målsætning om udvikling i passagerantal og udvidelse af rutenetværket. Flere ruter og afgang fra Københavns Lufthavn vil medføre en stigning i udledning af CO₂ fra flytrafik, hvilket vil have en påvirkning på klimaet.

Udspil om Hovedstaden 2030 indeholder initiativer vedrørende udvidelse af motorvejsnettet i hovedstadsområdet. Motorvejsnettet udvides for at reducere trængsel og rejsetid, men en udvidelse kan samtidig føre til, at flere vælger at tage bilen frem for at anvende kollektiv transport. Øget trafik kan opstå i forbin-

delse med udvidelse af vejarealerne på eksisterende strækninger som Frederikssundsmotorvejen, Hillerødmotorvejen, Øresundsmotorvejen, Amagermotorvejen, Motorring 3 og Ring 4 og ved etablering af de nye trafikanlæg Nordhavns-tunnellen og Østlig Ringvej. Der kan også opstå øget trafik i forbindelse med Fingerplan 2019's forslag om nye byudviklingsmuligheder og etablering af erhverv i forbindelse med lempelser af stationsnærhedsprincippet. Med øget trafik vil der være risiko for øget udledning af forurenende stoffer til atmosfæren, hvilket vil belaste klimaet.

Udspillet indeholder initiativ om anlæg af den nye ø Lynetteholmen. Lynetteholmen vil blive anlagt på et areal på ca. 2 mio. m² i Øresund i forlængelse af Refshaleøen og Lynetten. Udvikling af en stor ny bydel vil medføre en øget påvirkning på klimaet blandt andet som følge af anlæg af ny bebyggelse og infrastruktur, og heraf øget trafik. Lynetteholmen vil samtidig indgå som klimasikring af København mod nord.

Udspillet og Fingerplan 2019 indeholder forslag om at anvende de grønne kiler til håndtering af stigende havvand og nedbør, som skyldes klimaforandringer. Der nedsættes en arbejdsgruppe, som inden oktober 2019 skal udarbejde en analyse af muligheder og udfordringer i forhold til at bruge de grønne kiler til etablering af klimatilpasningstiltag. Klimatilpasningstiltag i de grønne kiler kan være med til at afhjælpe konsekvenserne af klimaforandringerne.

Som en del af Udspil om Hovedstaden 2030 indgår et initiativ vedrørende vejledning fra staten til kommunerne om kystbeskyttelse. I hovedstadsområdet er der flere steder risiko for oversvømmelse, hvilket skaber behov for kystbeskyttelse, særligt set i lyset af klimaforandringer, som i fremtiden vil medføre flere og større oversvømmelser. På grund af risikoen for oversvømmelse har kommunerne i en årrække arbejdet med forskellige kystbeskyttelsesløsninger, blandt andet i København, Køge Bugt, Nordkysten og Dragør. Vejledningen vil bestå af teknisk vejledning om håndtering af faren for oversvømmelse og erosion, og vil bidrage til beskyttelse mod konsekvenserne af klimaforandringer.

Udspil om Hovedstaden 2030 indeholder et initiativ fra Regeringen om reduktion af luftforurening og drivhusgasudledning i hovedstadsområdet. Regeringen vil reducere luftforurening og drivhusgasudledning ved blandt andet at sikre en grøn omstilling af transportsektoren og reducere forureningen fra brændeovne. Reduktion af luftforureningen vil have en positiv påvirkning på klimaet, da der udledes færre forurenende stoffer til atmosfæren.

Konklusion

Flere af initiativerne i Udspil om Hovedstaden 2030 vil medføre mere trafik i hovedstadsområdet, herunder byudvikling, udvikling af erhvervsområder, udvidelse af motorvejsnettet, anlæg af Lynetteholmen og udvidelse af Avedøre Holme og Københavns Lufthavn, hvilket kan påvirke klimaet gennem øget udledning af drivhusgasser. Tiltagene til afhjælpning af konsekvenserne af klimaforandringerne, herunder kystbeskyttelse og klimasikring, vil have en positiv betydning for de materielle goder, som beskyttes.

6.1.7 Materielle goder

Udspil om Hovedstaden 2030 indeholder initiativer, som muliggør byudvikling og udvikling af nye erhvervsområder. Hvis byudvikling muliggøres på arealer, som i dag er udlagt til landzone, vil det have en væsentlig betydning for ejendomsværdien på de pågældende arealer. Udspillet initiativ om anlæg af Lynetteholmen vil medføre opførelse af nye boliger, flere arbejdspladser, nye rekreative områder og udvidet infrastruktur, som vil have en positiv påvirkning på befolkningen.

I forbindelse med lempelser af stationsnærhedsprincippet, herunder udvidelse af gangafstanden til stationer fra 600 meter til 1000 meter for fem købstadsstationer samt Høje Taastrup station, og udpegning af særlige lokaliseringsområder med byggemuligheder som ved stationsnære områder, muliggøres udviklingen af nye erhvervsområder. Erhvervsområder kan bidrage til at skabe nye arbejdspladser, som vil have en positiv indvirkning for befolkningen i den pågældende by og byens opland.

Forslag vedrørende transportkorridoren i Fingerplanen omfatter gennemførelse af en planlægningsundersøgelse af Ring 5-transportkorridoren. Undersøgelsen skal fastlægge linjeføringen for en fremtidig vejforbindelse i syd, og forbedre beslutningsgrundlaget for en evt. indsnævring eller ophævelse af korridorens bredde i nord. Ved ændring af transportkorridoren kan de materielle goder blive påvirket, da udviklingsmulighederne inden for transportkorridorerne er begrænsede. Påvirkningen kan først vurderes, når forslaget udmøntes i mere konkrete tiltag.

Udvidelse af motorvejsnettet og etablering af nye trafik anlæg kan påvirke de materielle goder, da de nye muligheder kan generere øget trafik og en stigning i trafikstøj, som kan påvirke ejendomsværdien negativt. Samtidig kan bedre infrastruktur gøre områder mere attraktive i forhold til både bosætning og erhverv, hvilket kan have en positiv påvirkning på ejendomsværdien. Udspillet indeholder forslag om at reducere vejstøj vha. støjreducerende asfalt og bedre trafikstyring. Disse tiltag kan også have en positiv påvirkning på de materielle goder.

Udspillet indeholder fire modeller for mere frie åbningstider i detailhandlen, som omfatter 1) øget dispensationsmulighed, 2) kommunal selvbestemmelse, 3) reduktion i antallet af lukkedage og 4) afskaffelse af lukkeloven. Mere frie åbningstider kan øge omsætning og indtjening. Øget omsætning vurderes især at komme fra turister. Mere frie åbningstider kan samtidig medføre en mere effektiv konkurrence mellem udvalgswarebutikker og de større dagligvarebutikker samt mellem fysiske butikker og netbutikker, da butikkerne får lige konkurrencevilkår og muligheder for at generere omsætning hele året. Ændringer i lukkeloven, herunder særligt afskaffelse af lukkeloven, vurderes ikke i sig selv at have en påvirkning på udviklingen af bymidten eller byernes butiksstruktur, men kan derimod være med til at fremskynde udviklingen. Liberalisering af åbningsstiderne forventes primært udnyttet af større butikker og shoppingcentre, hvorimod mindre butikker, hvor der er et begrænset antal ansatte, vil have svært

ved at dække et stigende antal åbningstimer⁷. Mange bymidter oplever allerede i dag butiksdød og denne udvikling kan blive fremskyndet, når større butikker og shoppingcentre uden for bymidten kan tilbyde kunderne længere åbningstider. Samtidig skal mindre købmænd og kiosker, som i dag som de eneste kan holde helligdagsåbent, skulle konkurrere på lige vilkår med andre dagligvarebutikker, hvilket kan medføre lukning af butikker i yderområderne.

Fingerplan 2019's forslag om fastholdelse af Køge-Bugt-Strandpark i grøn kile og nye muligheder for videreudvikling af strandparken betyder, at der kan etableres faciliteter, som styrker områdets rekreative værdi og strandparkens funktion som turistattraktion. De nye muligheder vil have en positiv påvirkning på de samfundsøkonomiske forhold i hovedstadsområdet, da turismen og den rekreative værdi for både beboere og besøgende styrkes, hvilket kan bidrage til at tiltrække flere besøgende og skabe flere arbejdspladser.

Forslag om justeringer af de grønne kiler forventes at styrke de grønne kilers værdi for befolkningen både på grund af nye rekreative muligheder og muligheden for implementering af klimatilpasningstiltag, som kan reducere ulykkesrisici og beskytte materielle værdier. Ved at tage arealer ud af grøn kile mister arealerne deres rekreative værdi. Arealerne er dog ofte mindre arealer, hvor den rekreative værdi allerede er lille, da de er beliggende i områder, som er svært tilgængelige og ikke anvendelige til rekreative formål. Mulighederne for ombytning af kilearealer ud fra et 1:1 princip betyder, at arealerne inkluderes i et sammenhængende naturområde, og dermed bliver det mere attraktivt at anvende arealerne til rekreative formål. Samtidig vil mulighederne for planlægning for støjvolde og rekreative landskaber forøge kilearealernes rekreative værdi for befolkningen. Muligheden for at etablere støjvolde betyder samtidig bedre mulighed for at planlægge for støjfølsom anvendelse.

Udspil om Hovedstaden 2030 indeholder et initiativ vedrørende vejledning fra staten til kommunerne om kystbeskyttelse. I hovedstadsområdet er der flere steder risiko for oversvømmelse, hvilket skaber behov for forbedret kystbeskyttelse, særligt set i lyset af klimaforandringer, som i fremtiden vil medføre flere og større oversvømmelser. På grund af risikoen for oversvømmelse har kommunerne i en årrække arbejdet med forskellige kystbeskyttelsesløsninger, blandt andet i København, Køge Bugt, Nordkysten og Dragør. Vejledningen vil bestå af teknisk vejledning om håndtering af faren for oversvømmelse og erosion, og vil bidrage til beskyttelse mod konsekvenserne af klimaforandringer. En stor del af hovedstadsområdet er beliggende i de kystnære områder, hvor der er risiko for oversvømmelse. Bedre kystbeskyttelse vil derfor have en væsentlig positiv betydning for de materielle goder i hovedstadsområdet.

Udspil om Hovedstaden 2030 indeholder et initiativ vedrørende ændring af kolonihaveloven, hvor det foreslås, at det bliver muligt at nedlægge eksisterende kolonihaver og flytte dem til en anden placering, så de hidtidige kolonihaveområder kan anvendes til boliger eller erhvervsbyggeri. Initiativet vil betyde ændret anvendelse af eksisterende rekreative arealer, som fremover kan anvendes til boliger og erhverv. Forslaget vil påvirke de materielle goder positivt ved at lade

⁷ ICP – Detailhandelen og bymidterne – Maj 2017.

arealerne overgå til en arealanvendelse med en betydeligt højere værdi. De rekreative værdier forbundet med kolonihaveområder skal kompenseres med udlæg af nye koloniaveområder.

Udspillet indeholder et initiativ om reduktion af støj- og luftforurening. Regeringen vil reducere luftforureningen i hovedstaden ved blandt andet at sikre en grøn omstilling af transportsektoren og reducere forureningen fra brændeovne. Regeringen vil reducere støjforureningen ved at fremme omstillingen til elbiler og nedsat hastighed i byerne. Herudover er de i de seneste år blevet opsat støjskærme mange steder og der anvendes støjreducerende slidlag på nye statslige veje.

Konklusion

De nye byudviklingsmuligheder og nedlæggelse af eksisterende kolonihaver kan medføre en positiv indvirkning på ejendomsværdier generelt. Det vurderes dog, at påvirkningen ikke vil være væsentlig da generelle stigninger i ejendomsværdien ikke kun påvirkes af byudviklingsmuligheder, men derimod af en hel række samfunds- og privatøkonomiske faktorer.

6.1.8 Landskab

Udspil om Hovedstaden 2030 indeholder initiativer, som muliggør byudvikling og udvikling af nye erhvervsområder. Inddragelse af nye arealer til bebyggelse i udkanten af byen vil påvirke landskabet og den visuelle oplevelse af overgangen mellem det åbne land og byen, da grænsen mellem by og land flyttes. Ved byudvikling på arealer i byzone, bl.a. til nye erhvervsområder, kan der ske en påvirkning af byrummet, som forandres. Ny bebyggelse kan omfatte større bygningsvolumener.

I forbindelse med forslaget om udvidelse af Avedøre Holme, vil området syd for den eksisterende holme blive opfyldt og kystlinjen vil dermed blive rykket mod syd. Ændringen vil have en påvirkning på den visuelle oplevelse, særligt set fra Køge-Bugt-Strandpark. Anvendelsen på den udvidede del af Avedøre Holme vil omfatte erhverv ligesom den eksisterende del, og der vil derfor ikke være en ændring. Eksisterende forhold rykkes længere mod syd.

Anlæg af den nye ø Lynetteholmen i Øresund i forlængelse af Refshaleøen og Trekronerfortet vil ændre Københavns nordøstlige kystlinje væsentligt. Den nye ø vil omfatte et areal på 2 mio. m² og vil blive bebygget med bolig- og erhvervsbyggeri, infrastruktur og rekreative områder, som vil ændre den visuelle oplevelse af Øresund set fra blandt andet Langelinie, Nordhavn og Refshaleøen.

Opfølgning på Københavns Kommunes budgetaftale for 2019 vil betyde, at der opføres flere boliger i København, og at en del arealer, som i dag er fredet vil blive inddraget i byudviklingen og dermed vil fredningen blive ophævet. Etablering af byggeri på ubebyggede og fredede arealer vil have en lokal påvirkning på bylandskabet og det naturmæssige landskab i byen. Der lægges dog op til, at der udpeges erstatningsarealer, som skal fredes.

Forslag vedrørende transportkorridoren i Fingerplanen omfatter gennemførelse af en undersøgelse, og rummer derfor ikke konkrete tiltag, som kan have en påvirkning på landskabet. Påvirkningen kan først vurderes, når forslaget udmøntes i mere konkrete tiltag.

Udspil om Hovedstaden 2030 indeholder initiativer vedrørende udvidelse af motorvejsnettet og anlæg af nye trafik anlæg. De nye anlæg kan betyde ændringer i landskabet i Hovedstadsområdet. Størstedelen af anlæggene etableres, hvor der allerede i dag findes trafik anlæg eller anden bebyggelse og det forventes derfor ikke, at oplevelsen af landskabet vil blive påvirket væsentligt.

Det foreslås i Fingerplan 2019, at Køge-Bugt-Strandpark fastholdes i grøn kile, men at der gives flere planmæssige muligheder for en videreudvikling af strandparken. Udvikling i strandparken kan påvirke landskabet ved etablering af naturbaner i naturområderne og terrænregulering i forbindelse med etablering af tilskuerbakker og infrastruktur. Der gives også mulighed for forstærkning og forhøjning af diger, hvilket kan påvirke den visuelle oplevelse af kysten og hele strandparken. Området ligger i et område med beskyttede naturtyper og fredede områder. Området er ligeledes omfattet af strandbeskyttelseslinjen. De nye muligheder omfatter mindre fritidsanlæg og større, midlertidige fritidsanlæg, og udviklingen i området skal ske i overensstemmelse med naturbeskyttelsesloven.

Det foreslås i Fingerplan 2019, at de grønne kiler grundlæggende fastholdes, men at der gennemføres en række justeringer med henblik på at styrke de grønne kilers rekreative værdi og i højere grad indtænke klimatilpasning. Justeringerne omfatter mulighed for ændret anvendelse af eksisterende større bygninger i grøn kile, mulighed for at bytte kilearealer med beskeden rekreativ værdi ud med nye og mere attraktive kilearealer ud fra et 1:1-princip, mulighed for planlægning for støjvolde og rekreative landskaber i de grønne kiler, igangsættelse af partnerskabsprojekter om frivillig etablering af nye grønne kiler samt nedsættelse af en arbejdsgruppe, der skal undersøge mulighederne for at anvende grønne kiler til klimatilpasning. Landskabet i hovedstadsområdet er reguleret gennem fingerplanen, som fastlægger, hvor der skal være byområder, rekreative grønne kiler og åbent land. Ændringer i fingerplanen og muligheden for at ombytte kilearealer vil have en påvirkning på landskabet i hovedstadsområdet. Muligheden for at opføre støjvolde og rekreative landskaber vil ligeledes have en påvirkning på landskabet.

Initiativ i Udspil om Hovedstaden 2030 vedrørende vejledning fra staten til kommunerne om kystbeskyttelse omfatter behovet for vejledning om håndtering af faren for oversvømmelse og erosion. I hovedstadsområdet er der flere steder risiko for oversvømmelse, hvilket skaber behov for kystbeskyttelse, særligt set i lyset af klimaforandringer, som i fremtiden vil medføre flere og større oversvømmelser. Kystbeskyttelse har dog også den ulempe, at løsningerne griber ind i kystlandskabet og ændrer på kystens udformning og visuelle værdi. En stor del af hovedstadsområdet er beliggende i de kystnære områder, hvor der er behov for kystbeskyttelse. Kystbeskyttelsesløsninger vurderes derfor at kunne have en væsentlig indvirkning på landskabet.

Initiativet i Udspil om Hovedstaden 2030 vedrørende grønne områder, naturgenopretning og klimatilpasning kan påvirke landskabet i forbindelse med genetablering af Søborg Sø, udlæg af nye skovarealer til biodiversitetsformål og udvidelse af Natura 2000-områderne i Region Hovedstaden.

Konklusion

Initiativerne vedrørende byudvikling, udvidelse af Avedøre Holme, Lynetteholmen og udvikling af Køge Bugt Strandpark og i Fingerplanens grønne kiler vurderes samlet set at have et væsentligt omfang, som kan ændre den landskabelige oplevelse i hovedstadsområdet.

6.1.9 Ressourceeffektivitet

Udspil om Hovedstaden 2030 indeholder initiativer, som stiller nye krav til anvendelse af ressourcerne. Udvidelse af Avedøre Holme og anlæg af Lynetteholmen skal ske gennem jordopfyld med overskudsjord fra bygge- og anlægsprojekter. Anvendelsen af overskudsjord betyder, at denne overskudsjord ikke kan anvendes ved andre projekter, som dermed er afhængige af råstoffer andre steder fra. Dette stiller krav til råstofressourcerne og der kan derfor opstå behov for at finde flere råstofressourcer i Hovedstadsområdet.

Med udspillet åbnes der op for nye byudviklingsmuligheder, som både betyder behov for flere råstoffer, men også inddrager arealer til byudvikling, som kunne være udnyttet til råstofindvinding.

Byudvikling og udvidelse af hovedstadsområdets landareal stiller nye krav til forsyningen, som skal håndtere flere områder, hvor der skal udlægges forsyning i form af kloaker, ledninger mv.

En række initiativer i udspillet vil medføre en påvirkning af ressourceeffektiviteten i hovedstadsområdet. Bibeholdelse af ét af Fingerplanens hovedprincipper om, at byudvikling og byomdannelse skal finde sted i det indre og ydre storbyområde, vil have en positiv påvirkning på ressourcerne. Ved at fortætte byerne og skabe nye udviklingsmuligheder inden for byfingrene og i nærheden af kollektive transportmuligheder samles de bymæssige funktioner og den eksisterende forsyning kan udnyttes bedre. Ressourceeffektiviteten kan dog blive påvirket negativt ved byudvikling uden for eksisterende bymæssig bebyggelse.

Lempelse af stationsnærhedsprincippet, herunder udvidelse af gangafstanden fra stationer fra 600 meter til 1000 meter og udpegning af nye særlige lokaliseringsområder, udvidelse af byfingre, anlæg af Lynetteholmen, udvidelse af Avedøre Holme og byudvikling på dele af Nyholm og i nærheden af Prøvestenen skaber mulighed for opførelse af nye boliger og virksomheder, som har behov for tilførsel af ressourcer. Det forventes, at fremtidigt byggeri og infrastruktur vil blive opført med energivenlige løsninger, som er ressourceeffektive, og samtidig vil ny bebyggelse kunne udnytte ressourcer og energi fra den eksisterende og fremtidige forsyning i hovedstadsområdet.

Konklusion

De nye byudviklingsmuligheder vil have en påvirkning på råstofferne i hovedstadsområdet og behovet for forsyning. Der vil samtidig være en påvirkning på ressourceeffektiviteten som følge af nye byudviklingsmuligheder og opførelse af energivenlige boliger og virksomheder.

6.1.10 Kumulative effekter

Udspil om Hovedstaden 2030 indeholder flere initiativer, som giver mulighed for udvikling af ubebyggede arealer, herunder nye erhvervsområder, nye byudviklingsmuligheder, udvidelse af infrastrukturen og mindre anlæg i de grønne kiler og i Køge Bugt Strandpark. Som følge af udviklingen vil der fremover være flere befæstede arealer, som kan skabe udfordringer i forhold til håndteringen af overfladevand.

Udspillet indeholder flere initiativer, som kan medføre en øget trængsel i Hovedstadsområder. Det omfatter en udvidelse af motorvejsnettet, lempelser af stationsnærhedsprincippet, herunder udpegning af tre nye særlige lokaliseringsområder og nye byudviklingsmuligheder, herunder den nye bydel Lynetteholmen, ændring af støjzonen omkring Roskilde lufthavn, mulighed for boligbebyggelse på Refshaleøen og en del af Nyholm samt udvidelse af Avedøre Holme og Københavns Lufthavn. De nye muligheder kan samlet set medføre øget biltrafik, mere trængsel i trafikken og forlænget rejsetid.

Konklusion

Flere nye byudviklingsmuligheder og lempelser af stationsnærhedsprincippet mv. forventes at medføre en kumulativ påvirkning i form af øget trængsel i trafikken. En udvidelse af motorvejsnettet kan i et vist omfang kompensere for denne virkning, men det må forventes at en øget fremkommelighed på motorvejsnettet i sig selv ikke vil føre en nedsættelse af trængslen, da kapaciteten på det samlede vejnet er afgørende for fremkommeligheden og dermed trængslen på vejnettet.

6.2 Vurdering af indvirkninger på miljømålsætninger

Emne	Målsætninger	
Landsplanlægning	> Aftale om modernisering af planloven fra juni 2016: Danmark i bedre balance – bedre rammer for kommuner, borgere og virksomheder i hele landet > Regeringens udspil om vækst og udvikling i Hele Danmark fra 2015	> I overensstemmelse - udspillet bidrager til at opfylde aftalen > I overensstemmelse - udspillet bidrager til at opfylde aftalen
Biodiversitet	> Målsætninger for naturplanerne fra Natura 2000-områderne > Målsætninger som fremsat i regeringens Naturpakke, 2016 > Målsætninger fremsat i Naturplan Danmark, 2014 > Målsætninger i Økologisk Handlingsplan 2020 fra 2012 (ikke opdateret siden)	> Ingen påvirkning > I overensstemmelse - udspillet bidrager til at opfylde målsætningerne > I overensstemmelse, dog ikke hvis det med udspillet besluttes at ophæve en række fredninger i København > Ingen påvirkning
Sundhed og miljø	> Målsætninger fremsat i 'Vækst med omtanke', regeringens strategi for bæredygtig udvikling fra 2009 (ikke opdateret).	> I overensstemmelse
Klima, luft og resourcer	> Målsætninger som fremsat af Energi- Forsynings- og Klimaministeriet i 'Energi – til et grønt Danmark' fra 2018. > Målsætninger som fremsat af Klima og Energiministeriet i Energistrategi 2050 – fra kul, olie og gas til grøn energi fra 2011 (ikke opdateret). > Målsætning om 40 % reduktion af drivhusgasser i 2030 ift. 1990 vedtaget af det Europæiske Råd i 2014 > Målsætninger som fremsat i regeringens handlingsplan 'Miljøteknologi til gavn for miljø og vækst 2010- 2011' (ikke opdateret)	> Ingen påvirkning > I overensstemmelse > I overensstemmelse > Ingen påvirkning

Vand	> Målsætninger som fremsat i de statslige vandplaner efter vandrammedirektivet	> I overensstemmelse
	> Målsætninger i ny bekendtgørelse efter Vandforsyningsloven om den fysiske planlægnings inddragelse af grundvandsbeskyttelsen	> I overensstemmelse

6.3 Vurdering af 0-alternativet

Hvis initiativerne i Udspil om Hovedstaden 2030 ikke gennemføres og forslag til Fingerplan 2019 ikke vedtages vil de ovenfor beskrevne miljøpåvirkninger ikke finde sted.

Ved at sammenstille initiativerne med 0-alternativet vurderes det, at de væsentligste miljøpåvirkninger identificeret i miljøvurderingen omfatter trængsel på vejene, herunder de kumulative effekter af byudvikling og lempelser af stationsnærhedsprincippet, anvendelse af jordarealer, påvirkning af landskabet og i nogen grad risiko for mere luftforurening.

En stor del af de identificerede miljøpåvirkninger kan imødegås gennem den efterfølgende kommune- og lokalplanlægning samt miljøvurderingsproces. Her vil særligt påvirkningen på anvendelse af jordarealer og den visuelle oplevelse af landskabet kunne håndteres og afklares.

7 Overvågning

I henhold til § 14 i Lov om Miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter skal myndigheden overvåge de væsentlige miljøpåvirkninger af planens eller programmets gennemførelse.

Miljøvurderingen af Udspil om Hovedstaden 2030 og forslag til Fingerplan 2019 viser, at særligt udvidelse af infrastrukturen og nye byudviklingsmuligheder med øget biltrafik, mere trængsel og forlænget rejsetid kan have en påvirkning på miljøet. Initiativet om lempelser af stationsnærhedsprincippet bør evalueres for at vurdere blandt andet de trafikale konsekvenser ift. øget biltrafik og trængsel.

De øvrige miljøpåvirkninger, som er beskrevet i miljøvurderingen, er ikke så væsentlige, at der er behov for særskilt overvågning.