

VEJ nr 9449 af 09/08/2013 Gældende
Offentliggørelsesdato: 30-08-2013
Miljøministeriet

Lovgivning forskriften vedrører

- BEK nr 1037 af 09/08/2013

Ændrer i følgende forskrifter

Yderligere dokumenter:

- Beretninger fra ombudsmanden, der anvender denne retsforskrift

Den fulde tekst

Vejledning om Bekendtgørelse om hovedstadsområdets planlægning (Fingerplan 2013)

(Landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning)

1. Almindelige bemærkninger til Fingerplan 2013.
2. Bemærkninger til de enkelte regler i Fingerplan 2013

Kapitel 1 – Hovedstadsområdet

Ad § 1

Ad § 2

Ad § 3

Ad § 3, stk. 1, nr. 1

Ad § 3, stk. 1, nr. 2

Ad § 3, stk. 1, nr. 3

Ad § 3, stk. 1, nr. 4

Ad § 3, stk. 1, nr. 5

Ad § 4

Kapitel 3 – Det indre storbyområde (Fingerbyens håndflade)

Ad § 5

Ad § 6

Ad § 6, stk. 1, nr. 2

Ad § 6, stk. 1, nr. 4

Ad § 6, stk. 1, nr. 5

Ad § 6, stk. 1, nr. 6

Ad § 6, stk. 2

Ad § 6, stk. 3

Ad § 6, stk. 4

Ad § 6, stk. 5

Ad § 6, stk. 6

Ad § 6, stk. 7

Ad § 6, stk. 8

Ad § 6, stk. 9

Ad § 7

Ad § 7, stk. 2

Ad § 7, stk. 3

Ad § 8

Kapitel 4 – Det ydre storbyområde (Byfingrene)

Ad § 9

Ad § 10

Ad § 11

Ad § 11, stk. 1, nr. 2

Ad § 11, stk. 1, nr. 4

Ad § 11, stk. 1, nr. 5

Ad § 11, stk. 1, nr. 6

Ad § 11, stk. 1, nr. 7

Ad § 11, stk. 2

Ad § 11, stk. 3

Ad § 11, stk. 4

Ad § 11, stk. 5

Ad § 11, stk. 6

Ad § 11, stk. 7

Ad § 12

Ad § 13

Ad § 14

Ad § 15

Ad § 15, stk. 3

Kapitel 5 – De grønne kiler

Ad § 16

Ad § 17

Ad § 17, stk. 1, nr. 4

Ad § 17, stk. 2

Ad § 17, stk. 3

Ad § 17, stk. 5

Ad § 18

Ad § 18, stk. 1, nr. 5

Ad § 18, stk. 2

Ad § 18, stk. 3

Kapitel 6 – Det øvrige hovedstadsområde

Ad § 19

Ad § 20

Ad § 21, stk. 1, nr. 1

Ad § 21, stk. 1, nr. 2 og 3

Ad § 21, stk. 1, nr. 4

Ad § 21, stk. 1, nr. 5

Ad § 21, stk. 1, nr. 6

Ad § 21, stk. 2

Ad § 21, stk. 3

Ad § 21, stk. 4

Ad § 21, stk. 5

Ad § 22

Kapitel 7 – Tværgående emner

Overordnede arealreservationer til trafikale infrastruktur, tekniske anlæg mv.

Ad § 23

Ad § 24

Ad § 25
Ad § 26
Ad § 27
Ad § 28
Ad § 29
Ad § 30, § 31 og § 32

Kapitel 8 – Ikrafttræden, retsvirkning mv.

Ad § 33

1. Almindelige bemærkninger til Fingerplan 2013.

Landsplandirektivet for hovedstadsområdets planlægning – Fingerplan 2013 – udstedes efter regler i planlovens § 3 stk. 1, og § 5 j, stk. 4. Planlovens § 5 j stk. 4 bemyndiger miljøministeren 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.

Landsplandirektivets formål er at fremtidssikre Fingerplanen ved at give et fremadrettet fælles grundlag for de 34 hovedstadskommuners planlægning. Fingerplan 2013 bygger videre på og er en revision af Fingerplan 2007. Fingerplan 2013 erstatter reglerne i Fingerplan 2007.

Fingerplan 2013 medtager ikke regler vedrørende detailhandel. Regler for detailhandel er fastlagt i Landsplandirektivet for detailhandel i hovedstadsområdet (5. november 2008).

Fingerplan 2013 indfører et nyt begreb: ”grønne bykiler”. De ”grønne bykiler” er en særlig anvendelse af byområdet i hhv. det indre storbyområde og det ydre storbyområde. De ”grønne bykiler” skal overvejende forbeholdes alment tilgængelige friluft- og fritidsformål. I modsætning til i de grønne kiler er det muligt i de grønne bykiler at placere bymæssige fritidsanlæg.

Fingerplan 2013 udpeger en række arealer i Københavns, Frederiksberg, Tårnby og Gentofte kommuner, som har regional betydning for friluftslivet, til ”grønne bykiler”. Områderne er alle fastlagt til grønne områder i kommuneplanlægningen. Deres afgrænsning i kommuneplanerne indarbejdes i Fingerplan 2013. Hovedparten af de udpegede ”grønne bykiler” er fredede og kan fortsat anvendes i overensstemmelse med fredningsbestemmelserne. Et projektsamarbejde mellem bl.a. Naturstyrelsen og de 10 Ring 3 kommuner skal danne grundlag for i en efterfølgende revision af Fingerplanen også at fastlægge ”grønne bykiler” i byområdesområder langs Ring 3.

Fingerplan 2013 fastlægger endvidere som noget nyt et overordnet rekreativt stinet, som bl.a. skal sikre bedre adgang til de grønne kiler og grønne bykiler. Et fastlagt overordnet cykelstinet supplerer de rekreative stinet og skal sikre bedre muligheder for daglig cykling mellem bolig og arbejde. Overordnede reservationer til sådanne stinet indgik i tidligere regionplaner. Der er generelt positiv opbakning fra kommunerne til at genindføre overordnede reservationer til stinet.

Fingerplan 2007 indeholdt i lighed med tidligere regionplaner arealreservationer til virksomheder med særlige beliggenhedskrav (miljøklasse 6 og 7). De fleste af områderne er i dag udbyggede og ofte med ikke miljøbelastende virksomheder. Samtidig er efterspørgslen efter at placere virksomheder med særlige beliggenhedskrav (miljøklasse 6 og 7) begrænset. Fingerplan 2013 giver derfor kommunerne mulighed for at zonere de pågældende områder, hvor dele af områderne kan anvendes til virksomheder i lavere miljøklasser.

Formålet med zoneringsen skal være at sikre, at der fortsat er lokaliseringsmuligheder for miljøbelastende virksomheder, og zoneringsen skal efterfølgende indarbejdes i Fingerplanen.

Fingerplan 2013 giver desuden kommunerne mulighed for i nogle af områderne at planlægge for transport- og distributionserhverv. Dette gælder områder, som er velbeliggende i forhold til motorvejsnettet. Denne arealtype er en begrænset ressource. Transport- og distributionserhverv er i vækst. Fingerplan 2013 udpeger derfor yderligere et antal eksisterende erhvervsområder ved motorvejsnettet, som forbeholdes transport- og distributionserhverv. Udpegningerne sikrer, at der er velbeliggende motorvejsnære arealer til transport- og distributionserhvervene ved motorvejsnettet ved portene til hovedstadsområdet i syd, vest og nord. Desuden sikrer udpegningerne velbeliggende motorvejsnære arealer til transport- og distributionserhverv, som er hhv. lufthavnsrelaterede og banerelaterede.

Fingerplan 2013 fastholder udformningen af stationsnærhedspolitikken fra Fingerplan 2007. Det indebærer, at stationsnære områder og stationsnære kerneområder kan afgrænses om alle eksisterende og besluttede stationer på det overordnede banenet bestående af S-banerne, Kystbanen, Vestbanen, Øresundsbanen, metroen og letbaner.

Folketinget vedtog den 21. maj 2013 en afgrænsning af cityringen til Nordhavn. Hermed bliver den besluttede byudvikling i Indre Nordhavn stationsnær.

Staten, ved Transportministeriet, Region Hovedstaden og 11 berørte kommuner i Ringby- og letbanesamarbejdet, har den 20. juni 2013 indgået en principaftale om anlæg og drift af en letbane på Ring 3. Hermed giver Fingerplan 2013 kommunerne mulighed for at afgrænse stationsnære områder omkring de aftalte standsningssteder, som er vist i principaftalens bilag 1, og mulighed for at planlægge for en intensiv anvendelse af disse områder. Udnyttelsen af byudviklingspotentialer ved standsningssteder indgår som et væsentligt grundlag for principaftalen. Profiler og strategi for realisering af disse potentialer vil blive drøftet i to samarbejdsprojekter mellem Naturstyrelsen og de berørte kommuner.

Fingerplan 2013 ændrer afgrænsningen af Roskilde byfingeren, således at den omfatter DTU Risø Campus og en ny forskerpark i tilknytning hertil. Planen fastlægger regler for udbygningen af området, herunder mulighed for at opføre større kontorbygninger med mere end 1.500 etagemeter. Roskilde Kommune vil sikre en trafikal adfærd blandt de ansatte på virksomhederne i DTU Risø Campus og Forskerparken svarende til, at virksomhederne var lokaliseret inden for gangafstand til en station på det overordnede banenet.

Endelig indeholder Fingerplan 2013 en række mindre justeringer af afgrænsningerne af det ydre storbyområde, de grønne kiler, byområderne i det øvrige hovedstadsområde samt transportkorridorerne. I de fleste tilfælde indebærer justeringen blot en tilpasning til kommuneplanernes digitalisering, i andre tilfælde imødekommes kommunale ønsker, som ikke er i strid med de overordnede principper i Fingerplanen. Endelig følger Fingerplan 2013 op på anbefalingerne fra Transportkorridorudvalget, hvilket indebærer en række justeringer af arealreservationerne til transportkorridorerne.

Med Fingerplan 2007 fik en række kommuner i det ydre storbyområde ydermere et råderum til selv at udlægge ny byzone. En principiel afgrænsning af det ydre storbyområde gav kommunerne råderum til selv at vurdere byudviklingsinteresserne i forhold til andre arealinteresser på arealer, som samlet udgør ca. 7.700 ha, hvoraf godt 2.000 ha skønnes at være omfattet af prohibitiv beskyttelse (fredninger, internationale naturbeskyttelsesområder mv.). Fingerplan 2013 viderefører dette råderum med enkelte justeringer. Interesseafvejningen skal ske i respekt for overordnede interesser, herunder regler i Fingerplan 2013. Dette indebærer bl.a., at der i den kommunale planlægning skal fastlægges rækkefølge på ny byzone ud fra overordnede og kommunale hensyn. Som noget nyt fastlægger Fingerplan 2013, at der parallelt med planlægning for ny udvikling i de ydre dele af byfingrene skal ske en planlægning for udbygning af de grønne kiler langs med og på tværs af byfingrene.

Kommunerne i det øvrige hovedstadsområde fik med Fingerplan 2007 ligeledes et øget råderum. Også dette råderum videreføres med Fingerplan 2013. Det allerede tilvejebragte råderum indebærer imidlertid, at der næppe i de førstkomende år er behov for at øge den samlede boligrummelighed i det øvrige hovedstadsområde. På kort sigt vil det nye råderum bestå i, at kommunerne får mulighed for at selv at afveje, hvor de kommende års boligudbygning skal ske. Nyudlæg skal ske i respekt for overordnede interesser, herunder regler i Fingerplan 2013. Det indebærer, at der for nyudlæg skal fastlægges rækkefølgeangivelser, som skal sikre, at den samlede boligrummelighed i det øvrige hovedstadsområde ikke øges inden for planperioden. Kommunerne kan omdisponere rækkefølgen for udbygning af arealerne.

Fingerplan 2013 viderefører rækkefølgebestemmelserne fra Fingerplan 2007. Rækkefølgeangivelser skal sikre, at byudvikling og byomdannelse af regional betydning koordineres med udbygning af den trafikale infrastruktur, at der er et rigeligt og varieret udbud af planlagte byggemuligheder, som dog ikke væsentligt overstiger forventet nybyggeri i hovedstadsområdet i planperioden, at der kan skabes en rimelig regional balance i hovedstadsområdet i udvikling, at byudvikling af regional betydning, f.eks. ved nye stationer, sikres en rimelig udbygningstakt og volumen, og at der skabes sammenhæng mellem nye og eksisterende byområder og klare grænser mellem by og land.

Miljøministeriet vil for at sikre et godt grundlag for fastlæggelse af rækkefølgeangivelser løbende opdatere opgørelserne af omfang og beliggenhed af byggemulighederne i den kommunale planlægning (rummelighed) og løbende opdatere statistikkerne over omfang og beliggenhed af nybyggeri. Disse opgørelser vil blive suppleret med data bl.a. om hovedstadsområdets befolknings- og erhvervsudvikling samt temaanalyser af centrale regionale udviklingstræk, herunder udviklingen på bolig- og erhvervsjendomsmarkederne. Oplysningerne vil omfatte en liste over rækkefølge i den kommunale planlægning. (se kortbilag A8). Oplysningerne vil blive stillet til rådighed for den kommunale planlægning, således som angivet i planloven.

Stationsnærhedsprincippet er fortsat den bærende lokaliseringsstrategi for større kontor- og serviceerhverv af regional betydning. Stationsnær lokalisering virker positivt i forhold til at imødegå trængsel på vejnettet. Ligger en arbejdsplads tæt ved en station, fremmer det brugen af kollektiv transport. Når folk har et reelt valg mellem transportformerne, er der mange, der med fordel lader bilen stå og tager toget i stedet. Undersøgelser viser, at de trafikale effekter af stationsnær lokalisering ved velbetjente stationer på det overordnede banenet er meget markante.

Undersøgelser viser, at den trafikale effekt af stationsnær lokalisering af arbejdspladser opnås inden for en gangafstand på op til 500 m-600 m fra velbetjente stationer på det overordnede banenet.

Fingerplanens regler for den kommunale planlægning skal sikre de trafikale effekter af stationsnærhedspolitikken og samtidig give kommunerne et råderum i planlægningen.

Det er fuldt ud en kommunal kompetence at lokalisere kontor- og serviceerhverv af lokal karakter. Det kan dreje sig om bygninger på op til 1.500 m² etageareal, som kan lokaliseres både i og uden for de stationsnære områder. Større arbejdspladser og større besøgsintensive byfunktioner skal efter Fingerplanens regler placeres i de stationsnære områder.

Fingerplan 2013 viderefører begrebet det "stationsnære kerneområde", som er det område, hvor byfunktioner af intensiv karakter fortrinsvis skal placeres. Udgangspunktet for kommunernes afgrænsning af de stationsnære kerneområder er gangafstande på op til 600 m fra stationen, mens det stationsnære område kan afgrænses med udgangspunkt i det skematiske 1.000 m cirkelslag i det indre storbyområde (håndfladen) og 1.200 m cirkelslag i det ydre storbyområde (byfingrene). Det er således en kommunal opgave at afgrænse både det stationsnære område og det stationsnære kerneområde. Ønsker en kommune at give mulighed for at lokalisere kontorbygninger med mere end 1.500 etagemeter i det stationsnære område men uden for kerneområdet, skal der redegøres for, hvordan der sikres trafikale effekter med markedsandele for den kollektive transport svarende til i det stationsnære kerneområde.

Begrænset udbud af parkeringspladser kan være et effektivt virkemiddel, som ydermere kan suppleres med forskellige former for mobility management. Normerne for antal parkeringspladser bør tilpasses den trafikale adfærd, som kan forventes ved forskellige stationer – afhængig af deres beliggenhed og trafikale betjening.

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

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

Maksimumnormer for antal parkeringspladser kendes herhjemme fra Københavns Kommuneplan, Ørestad og stadig flere omegnskommuner, og i øvrigt fra en række europæiske storbyer.

På baggrund af opgørelser af de seneste 15-20 års kontorbyggeri skønnes det, at der uden for centralkommunerne årligt vil blive bygget omkring 12-13 kontorbygninger, som er større end 1.500 etagemeter. Fingerplanen sigter mod, at en større del af disse større kontorbygninger fremover lokaliseres i det stationsnære kerneområde, hvor det vil have betydelige trafikale effekter i form af mindre brug af bil og mere brug af kollektiv transport.

Fingerplan 2007 indeholdt en bestemmelse - § 6, stk. 5 – om byggemulighederne i de indre dele af Københavns Nordhavn, som indgik i aftalen mellem staten og Københavns Kommune om Cityringen. Bestemmelsen sikrede udbygningsmuligheder svarende til i stationsnære område også for de områder, som indgik i aftalen, men lå uden for de stationsnære områder. § 6, stk. 5 i Fingerplan 2007 er ikke videreført i Fingerplan 2013, da folketinget den 21. maj 2013 besluttede, at Cityringen får en afgrænsning til Nordhavn, hvor der i første omgang anlægges to metrostationer ved hhv. Nordhavn Station og Ved Orientkaj. Hermed bliver hele Københavns Indre Nordhavn stationsnært, og der er ikke længere behov for en særlig bestemmelse vedrørende udbygningen af Indre Nordhavn.

Transportministeren, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune har i september 2012 indgået en aftale om anlæg og drift af en afgrænsning til Københavns Nordhavn fra Cityringen. I aftalen indgår, at Københavns Kommune skal udarbejde et plangrundlag for i alt ca. 870.000 etagemeter i de indre dele af Nordhavn. Med aftalen forhøjes byggemulighederne i forhold til de 600.000 etagemeter nybyggeri, som indgik i principaftalen fra december 2005 om Cityringen.

2. Bemærkninger til de enkelte regler i Fingerplan 2013.

Kapitel 1 – Hovedstadsområdet

Ad § 1

Hovedstadsområdet er defineret i planlovens § 5 h. Området svarer til de tidligere HUR- og HT-områder plus den tidligere Stevns Kommune.

Ad § 2

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

Det indre storbyområde er afgrænset svarende til "Håndfladen" i HUR's Regionplan 2005. Det omfatter Københavns, Frederiksberg og Gentofte kommuner samt de dele af de nære forstadskommuner, der er beliggende inden for Motorringvej 3, Amagermotorvejen og Øresundsmotorvejen. Det drejer sig om dele af Gladsaxe, Herlev, Rødovre, Brøndby, Hvidovre og Tårnby kommuner. Der kan ikke udlægges yderligere byzone i området, som til gengæld er karakteriseret ved store byomdannelsemuligheder. Fingerplan 2013 giver dog Københavns Kommune mulighed for mindre justeringer af byzonen, jf. kortbilag F, og indarbejder de justeringer af byzonen, som siden Fingerplan 2007 er sket gennem anlægslove, landsplandirektiver og kommuneplanlægning.

Det ydre storbyområde omfatter dels de eksisterende byområder (bebyggede og ubebyggede) i byfingrene fra det indre storbyområde ("håndfladen") langs de radiale baner til og med Helsingør, Hillerød, Farum, Frederikssund, Roskilde og Køge samt på Amager, dels nogle landområder, hvor kommunerne efter nærmere angivne regler har råderum til at udlægge ny byzone. Det er således i den kommunale planlægning, at byudviklingsinteressen i disse landområder skal afvejes med andre arealinteresser (dvs. hensynene til natur, landskab, drikkevand osv.), herunder overordnede interesser. Justeringer i forhold til Fingerplan 2007 af afgrænsningerne af det ydre storbyområde er vist på kortbilag A9.

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

De ydre dele af byfingrene uden for den 4. grønne ring omfatter dels de eksisterende byområder (bebyggede og ubebyggede), dels landområder inden for et 2 km 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, Hvidovre, Brøndby, Vallensbæk, Ishøj, Greve, Solrød og Køge kommuner.

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

De grønne kiler i Fingerplan 2013 er fastlagt stort set svarende til de grønne kiler i Fingerplan 2007. I Fredensborg, Ishøj og Vallensbæk kommuner er foretaget justeringer af afgrænsningerne af de grønne kiler og byområderne jf. kortbilag A 10. Justeringerne indebærer, at såvel omfang som kvalitet af de grønne kiler er øget. Desuden er der enkelte steder foretaget mindre justeringer af kileafgrænsninger for at bringe overensstemmelse mellem Fingerplanens og kommuneplanernes afgrænsninger.

Med Fingerplan 2013 inviteres berørte kommuner til et projektsamarbejde med henblik på i en senere revision af Fingerplanen at forlænge de grønne med en ny kile vest for ydre Køgefingre og en ny grøn kile nord for ydre Roskildefingre. Projektsamarbejdet tager udgangspunkt i principielle afgrænsninger af de to nye, grønne kiler.

En ny bestemmelse for planlægning af det ydre storbyområde - § 15, stk. 3, – sikrer, at der parallelt med planlægning for ny byudvikling i landområderne i ydre Hillerød-fingre og ydre Frederikssundfingre sker en planlægning for udbygning af de grønne kiler med henblik på indarbejdelse i en senere revision af Fingerplan 2013.

De grønne kiler består af de radiale kiler mellem byfingrene, de tværgående kiler (ringe) og kilerne i byfingrene, herunder kystkiler i Helsingør- og Køgefingren. 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 "gamle" indre grønne kiler og ringe, og de "nye" ydre grønne kiler og ringe. Der er i kapitel 5 fastlagt forskellige regler med hensyn til hvilke fritidsanlæg, der kan placeres i hhv. de "gamle" og "nye" kiler.

Med landsplandirektivet om afgrænsning og ramme for anvendelse af den grønne kile gennem Flyvestation Værløse (1. juli 2009) er Hjortespringkilen blevet forlænget og omfatter nu de centrale arealer på Værløse Flyveplads. Samtidig indgår Flyvestationens arealer i Fingerplanens 4. grønne ring.

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

De grønne kiler udgør dele af alle hovedstadsområdet kommuner, bortset fra Frederiksberg, Hillerød, Gribskov, Frederikssund, Halsnæs, Lejre og Stevns kommuner.

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

Planlovens § 5 j, stk. 1, nr. 4 fastlægger, at i det øvrige hovedstadsområde skal den kommunale planlægning sikre, at byudvikling er af lokal karakter og sker i tilknytning til kommunecentre eller som afrunding af andre bysamfund. Der kan ikke udlægges ny byzone i de "hvide øer" i de grønne kiler inden for den 4. grønne ring. Det øvrige hovedstadsområde omfatter Gribskov, Halsnæs, Lejre og Stevns kommuner samt dele af Helsingør, Fredensborg, Hørsholm, Hillerød, Allerød, Egedal, Frederikssund, Høje-Taastrup, Roskilde, Ishøj, Greve, Vallensbæk, Solrød og Køge kommuner.

Kapitel 2 – Hovedstruktur

Ad § 3

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

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

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

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

Ad § 3, stk. 1, nr. 1

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

Det er baggrunden for, at kommunerne med Fingerplan 2007 fik et stort råderum til at udlægge ny byzone i det ydre storbyområde, som videreføres i Fingerplan 2013. Der er desuden betydelige byomdannelsemuligheder i håndfladen og i de indre dele af byfingrene, hvor det ikke er muligt at udlægge ny byzone. Også i de ydre dele af byfingrene er der omdannelsemuligheder inden for eksisterende byområder. På længere sigt kan der blive tale om evt. at udvide det ydre storbyområde med forlængelser af byfingre. Forlængelse af byfingre skal koordineres med den trafikale infrastruktur, herunder især betjeningen med kollektiv transport af en standard svarende til kvaliteten ved stationerne på det overordnede banenet i de nuværende byfingre.

Ad § 3, stk. 1, nr. 2

Planloven fastlægger, at byudvikling af regional betydning skal koordineres med udbygningen af hovedstadsområdets overordnede infrastruktur med særlig hensyntagen til den kollektive trafikbetjening. Det forudsættes dermed, at byudviklingen sker i tilknytning til den eksisterende og besluttede trafikale infrastruktur. Byudviklingen skal understøtte de offentlige investeringer i trafikal infrastruktur i baner og veje og bidrage til at begrænse 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. nr. 4 og § 8 og § 15, bidrage til at fremme stationsnær lokalisering. Samtidig er rækkefølgeangivelser blevet anvendt til at sikre, at planlægning af større byudvikling og byomdannelse først kan ske, når der er truffet politiske beslutninger om anlæg af trafikal infrastruktur. F.eks. fastlagde Fingerplan 2007, at byudvikling syd for Hillerød forudsatte, at der var truffet beslutning om placering af en evt. ny station mellem Hillerød og Allerød. Denne beslutning er nu truffet, hvorfor forudsætningen ikke er videreført i Fingerplan 2013.

Ad § 3, stk. 1, nr. 3

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

Ligesom det er vigtigt at fastholde kvaliteterne i storbyens landskab og friluftsområder, er det vigtigt for det samlede storbyområdes attraktivitet, at forladte, nedslidte eller omdannelsesmodne byområder

ikke ligger hen eller forfalder, men får del i udviklingen gennem fornyelse eller omdannelse. Gode rammer for byomdannelse kan bidrage til at begrænse udlægning af nye arealer til byformål og dermed til at sikre natur og landskabelige kvaliteter i storbyområdet. I de seneste år er omkring 80% af nybyggeriet til både boliger og erhverv sket på allerede bebyggede arealer, enten som led i en byomdannelse eller som tilbygninger og fortætning i erhvervsområderne.

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

Ad § 3, stk. 1, nr. 4

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

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

Rækkefølgebestemmelser kan bruges på flere måder. Byudvikling eller byomdannelse kan være betinget af beslutninger om eller anlæg af trafikal infrastruktur eller en given standard for den kollektive trafikbetjening. Fingerplan 2007 indeholdt en sådan rækkefølgebestemmelse for byudvikling mellem Hillerød og Allerød, som forudsatte beslutning om placering af en station.

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

I forbindelse med Kommuneplanerne 2009 blev det efter aftale mellem de berørte kommuner og staten i en række tilfælde fastlagt, at byudvikling på et givet areal tidligst kan ske efter planperiodens udløb i 2021. Det blev i det øvrige hovedstadsområde anvendt til på en gang at sikre kommunerne et råderum i planlægningen og samtidig sikre, at byudviklingen i det øvrige hovedstadsområde er lokal og sker i tilknytning til de største bysamfund. Disse arealer er vist på kortbilag A8.

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

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

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

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

Rækkefølgeangivelser er særligt vigtige i den ny planlægningssituation, hvor kommunerne har råderum og udspilsret til udlæg af ny byzone, og hvor den kommunale planlægning samtidig skal bidrage til, at der sker en hensigtsmæssig udvikling i hovedstadsområdet som helhed, og at

fingerbystrukturen videreføres. Rækkefølgeangivelser skal sikre, at der til hver en tid er et rigeligt og varieret udbud af planlagte byggemuligheder, som dog ikke væsentligt overstiger forventet nybyggeri i hovedstadsområdet i planperioden.

Ad § 3, stk. 1, nr. 5

Bestemmelsen er videreført fra Fingerplan 2007 og HUR's Regionplan 2005.

Ad § 4

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

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

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

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

Kapitel 3 – Det indre storbyområde (Fingerbyens håndflade)

Ad § 5

Baggrunden for afgrænsningen fremgår af bemærkningerne til § 2. Den ydre afgrænsning er videreført fra Fingerplan 2007. Nyopfyldninger i vandområdet i forbindelse med havneområder har øget arealet. Det gælder bl.a. til nyindvunden land til Containerterminal i Ydre Nordhavn mv., jf. kortbilag E og F.

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

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

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

Ad § 6, stk. 1, nr. 2

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

Ad § 6, stk. 1, nr. 4

Det fremgår af bemærkningerne til Fingerplan 2013 til den vedtagne planlov, at byomdannelsen med hensyn til intensiteten af områdernes udnyttelse skal tage udgangspunkt i områdernes beliggenhed i forhold til den eksisterende og den besluttede infrastruktur, herunder særligt den kollektive trafikbetjening.

Den gode tilgængelighed med kollektiv transport i de stationsnære områder skal udnyttes, således at mange rejsemål samles inden for gangafstand fra stationerne. Det indebærer stor opmærksomhed omkring anvendelse og bebyggelsestætheder i de stationsnære områder.

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

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

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

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

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

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

Ad § 6 stk. 1, nr. 5

Det er vigtigt for storbyens konkurrenceevne og funktionalitet, at der findes lokaliseringmuligheder for virksomheder med særlige beliggenhedskrav. Den daværende By- og Landskabsstyrelse har gennemført en samlet undersøgelse af arealreservationerne i Fingerplan 2007 og vurderet det fremtidige behov, bl.a. på baggrund af efterspørgslen de seneste årtier.

Undersøgelsen viser, at der fortsat er behov for lokaliseringmuligheder til denne type erhverv. Mulighederne for at nylokalisere miljø- og transporttunge virksomheder i hovedstadsområdet er begrænsede. Hovedstadsområdet har fortsat behov for velbeliggende områder til storbyens udbygning, forsyning og affaldshåndtering, herunder til virksomheder med særlige beliggenhedskrav, f.eks.: plads til indskibning og lagring af byggematerialer i bulk (sand, sten, cement osv.), plads til opbevaring af entreprenørmateriale (maskiner, kraner, mandskabsvogne o.l.), olielagre o.l. , kraftværker med tilhørende lagre, transport (transportcentre, garageanlæg ol.), spildevandsanlæg, affaldshåndtering (affaldsforbrænding), behandling og genbrug af byggematerialer og metalkrot. Derimod er det usikkert i hvor høj grad hovedstadsområdet har behov for store områder til forurenende produktion, idet der generelt ikke længere er så meget industriproduktion i hovedstadsområdet. Brancheudviklingen, tekniske løsninger og krav til miljøgodkendelser betyder, at mange virksomheder, som tidligere havde behov for en særlig beliggenhed, kan lokaliseres i almindelige erhvervsområder.

Undersøgelsen viser også, at flere af de udpegede områder gennem årene har udviklet sig således, at administrationsbygninger eller andre erhverv, som ikke har særlige lokaliseringsbehov, udgør en større eller mindre del af områderne. Det giver risiko for konflikter mellem de eksisterende miljøtunge virksomheder og mere miljøfølsomme erhverv og begrænser mulighederne for nylokaliseringer på de resterende arealer.

Fingerplan 2013 giver som noget nyt kommunerne mulighed for at zonere de udpegede arealer til virksomheder med særlige beliggenhedskrav, således at delområder kan forbeholdes til virksomheder i lavere miljøklasser. Formålet med zoneringsplanen er at undgå nabokonflikter i områderne, at sikre fortsatte lokaliseringsmuligheder for miljø- og transporttunge virksomheder og at sikre, at eksisterende virksomheder har fortsatte udviklingsmuligheder. Zoneringsplanen fastlægges i den kommunale planlægning efter forudgående aftale med staten. Zoneringsplanen skal efterfølgende indarbejdes i Fingerplanen, således at der fortsat foreligger et regionalt overblik over lokaliseringsmulighederne for virksomheder med særlige beliggenhedskrav.

Miljøministeriets "Håndbog om Miljø og Planlægning" fra 2004 indeholder eksempler på zoneringsplan af erhvervsområder.

Ad § 6 stk. 1, nr. 6

Med Fingerplan 2013 introduceres et nyt begreb i hovedstadsområdet planlægning - "grønne bykiler". 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 blandt andet hensyn til risikoen for hærverk og konflikter mellem gående og cyklende.

Hovedparten af de grønne bykiler er omfattet af fredninger, som indeholder bestemmelser for bebyggelse og arealanvendelse. Fingerplan 2013 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 kiler overvejende forbeholdes alment tilgængelige friluft- 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 udpeges 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 2011.

Fæstningsringen med de indre voldanlæg var i Fingerplan 2007 udpeget som grønne kiler. Med den ændrede udpegning som grønne bykiler skabes bedre overensstemmelse med den faktiske anvendelse og planlægningsmulighederne ifølge fredningskendelserne.

Ad § 6, stk. 2

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

Større kontorarbejdspladser og andre regionale funktioner henter arbejdskraft og besøgende fra store oplande. De fleste rejser er derfor over lange afstande. Skal den kollektive transport være et reelt alternativ til bil, skal skiftene undervejs være få, transporten hurtig og bekvem og betjeningen være rimelig højfrekvent. Derfor er udgangspunktet for afgrænsning af stationsnære områder stationerne på S-banerne, Kystbanen, Vestbanen, Øresundsbanen og Metroen. Disse baner udgør ryggraden i hovedstadsområdet kollektive transportsystem. Med principaftalen af 20. juni 2013 mellem staten, Region Hovedstaden og de berørte kommuner om anlæg af en letbane på Ring 3 kan der i den kommunale planlægning afgrænses stationsnære områder ved de kommende standsningssteder. Strategi for planlægningen vil blive drøftet i det samarbejdsprojekt, som Naturstyrelsen har aftalt med Ring 3-kommunerne.

Hvis der træffes politiske beslutninger om placering og anlæg af nye stationer, optages stationerne umiddelbart i Bilag B uden nyt landsplandirektiv.

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

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

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

Ad § 6, stk. 3

Kataloget er videreført fra Fingerplan 2007 og svarer til det, der blev anvendt af Københavns Amt i Regionplan 2001.

Ad § 6, stk. 4

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

Redegørelsen skal indeholde:

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

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

der i de afgrænsede stationsnære områder uden for kerneområdet højst anlægges 1 parkeringsplads pr. 50 m² etageareal erhvervsbyggeri. Ved knudepunktsstationer uden for kerneområdet dog højst 1 parkeringsplads pr. 75 m² etageareal erhvervsbyggeri.

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

Bestemmelser om maksimum antal parkeringspladser kendes herhjemme bl.a. fra Københavns Kommuneplan. I såkaldte C-områder (boliger og serviceerhverv) må der i tætbyen samt udpegede byudviklingsområder højst etableres 1 parkeringsplads pr. 200 m² etageareal, mens der i øvrige områder højst må etableres 1 parkeringsplads pr. 100 m² etageareal.

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

Ad § 6, stk. 5

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

Ad § 6, stk. 6

De 4 områder videreføres fra Fingerplan 2007. På Prøvestenen og i Nordhavn (Nordsøvejområdet) gives mulighed for lokalisering af havnerelateret transport- og distributionserhverv. Af hensyn til byomdannelsen i Indre Nordhavn kan der ske en zonerings af området, således at støj- og miljøbelastningen af de nye byområder begrænses.

Ad § 6, stk. 7

Med Fingerplan 2013 ændres de områder i Københavns indre fæstningsring, der tidligere var fastlagt som grønne kiler i Fingerplan 2007, til grønne bykiler. Det skyldes, at områderne alle har en bymæssig karakter, og at fredninger for de fleste af områderne regulerer mulighederne for bymæssige fritidsanlæg. Amager Strandpark og Kastrop Strandpark bibeholdes som i Fingerplan 2007 fortsat som grøn kile i Fingerplan 2013 på grund af områdernes karakter af et selvstændigt sammenhængende og åbent kystlandskab.

Ad § 6, stk. 8

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

Ad § 6, stk. 9

For nogle arealers vedkommende er der tale om nyindvunden land, for andre arealer skyldes bestemmelsen hidtil uafklarede zoneforhold.

Ad § 7

Som noget nyt introduceres grønne bykiler som element i planlægningen af den kommende omdannelse 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 giver mulighed for indpasning af nye bymæssige fritidsanlæg i de grønne bykiler og dermed for at fremme et varieret bymiljø med en blanding af forskellige byfunktioner.

Ad § 7, stk. 2

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

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

Ad § 7, stk. 3

Fingerplan 2013 inviterer til et projektsamarbejde mellem Ringbykommunerne og staten om at fastlægge et fælles plangrundlag for udviklingen af den grønne og blå struktur i Ringbyen. Når kommunerne konkret har fastlagt de fremtidig grønne områder og forbindelser, indarbejdes disse i en efterfølgende revision af Fingerplan 2013.

Ad § 8

De almene bemærkninger og bemærkningerne til § 3 begrundet rækkefølgebestemmelser.

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

Om en byudvikling eller en byomdannelse er af regional betydning afhænger af det konkrete sted og volumen. Ved fastlæggelse af rækkefølgen skal udbygning af de stationsnære arealer og omdannelse af byområder, som er velintegrerede i byen, fremmes, således som det fremgår af stk. 2. I tilfælde af en samlet stor rummelighed kan det være hensigtsmæssigt at angive rækkefølge, som udskyder byggemulighederne til efter planperioden på andre, mindre velbeliggende arealer.

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

Kapitel 4 – Det ydre storbyområde (Byfingrene)

Ad § 9

Baggrunden for afgrænsningen fremgår af bemærkningerne til § 2. Fingerplan 2013 udvider Roskilde-fingeren, nord for Roskilde og Himmelvej, således at den også omfatter DTU Risø Campus og Forskerparken, jf. kortbilag A, og den nærmere afgrænsning på kortbilag A9c. Områderne mellem den gamle afgrænsning og DTU Risø Campus og Forskerparken indgår ikke i byfingeren. Den sydlige del vil indgå i den ny grønne kile fra Høje-Taastrup ud mod Roskilde Fjord og den nordlige del fastholdes i det øvrige hovedstadsområde. Fingerplan 2013 indeholder enkelte mindre justeringer i forhold til Fingerplan 2007 af det ydre storbyområdes landområder. Det drejer sig om områder i Helsingør, Fredensborg, Hillerød, Vallensbæk og Ishøj kommuner, jf. kortbilag A9. Desuden er foretaget enkelte tekniske justeringer.

Ad § 10

Det fremgår af bemærkningerne til § 2, at kommunerne i det ydre storbyområde kan udlægge ny byzone i den kommunale planlægning efter en afvejning med de øvrige arealinteresser. Planlægning for ny byvækst skal respektere overordnede interesser og de hensyn, som søges tilgodeset med reglerne i § 11 og § 15.

De principielle afgrænsninger er fastlagt som 4 km bæltter omkring de radiale baner i de ydre dele af byfingrene – 2 km på hver side – suppleret med en række konkrete områder med ligeledes principielle planlægningsmuligheder i de indre dele af byfingrene. Afgrænsningerne giver allerede nu kommunerne mulighed for at foretage en langsigtet planlægning af byudviklingen.

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

De nye potentielle byudviklingsmuligheder skal derfor ses i sammenhæng med andre byudviklingsmuligheder i hovedstadsområdet. Det vil ikke være hensigtsmæssigt aktuelt blot at forøge den eksisterende betydelige rummelighed med nye byudviklingsmuligheder af en størrelsesorden, som de principielle afgrænsninger åbner mulighed for.

Den kommunale planlægning skal derfor følges op med rækkefølgebestemmelser, som kan bidrage til en balanceret udvikling i hovedstadsområdet, og som kan bidrage til at sikre, at der opnås en tilstrækkelig volumen i allerede besluttede byudviklingsområder.

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

Ad § 11

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

Bemærkningerne til lovforslaget uddyber, at der i de indre dele af byfingrene, som grænser op til de regionale grønne kiler, ingen muligheder er for at øge byzonen, idet arealerne allerede er taget i brug til byformål. Der er potentiel rummelighed på ældre erhvervsarealer, hvor en omdannelsesproces er i gang. Den kommunale planlægning skal medvirke til, at omdannelsesområderne ikke forslummer.

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

Med hensyn til bestemmelserne i nr. 2 og 3 om stationsnær lokalisering henvises til bemærkningerne til de tilsvarende bestemmelser i § 6, stk. 1, nr. 2 og 3, herunder bemærkningerne om den kommende letbane på Ring 3

Ad § 11, stk. 1, nr. 2

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

Ad § 11, stk. 1, nr. 4

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

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

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

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

Ad § 11, stk. 1, nr. 5

Fingerplan 2013 giver rammer for, at kommunerne i de kommende årtier kan planlægge for en endelig afgrænsning af byfingrene. Især i Frederikssundsfingeren og Hillerødfingeren ligger der en stor udfordring i at få skabt klare grænser mellem byfingrene og de landskabelige kiler mellem byfingrene. En klar grænse mellem by og land er en kvalitet, som skal karakterisere hovedstadsområdet.

Udbygning af byfingrene er en langsigtet opgave. Det er derfor vigtigt, at udbygningen planlægges således, at der etableres sammenhæng med eksisterende bysamfund, og at den klare grænse mellem by og land også kan opleves, mens udbygningen finder sted. Rækkefølgebestemmelser kan bidrage hertil. § 15, stk. 3, fastlægger, hvordan udlægning af ny byzone i ydre Hillerødfinger og ydre Frederikssundsfinger skal koordineres med fastlæggelse af nye grønne kiler.

Ad § 11, stk. 1, nr. 6

Arealreservationerne til virksomheder med særlige beliggenhedskrav er en videreførelse fra Fingerplan 2007. Dog får kommunerne mulighed for at zonere arealerne og for nogle områders vedkommende at anvende dem til transport- og distributionserhverv. Efterspørgslen efter arealer til virksomheder i miljøklasse 6 og 7 er stigende, mens der er stigende efterspørgsel efter velbeliggende arealer til transport- og distributionserhverv. Det er baggrunden for, at Fingerplan 2013 i en række af de hidtil udpegede arealer i hovedstadsområdet til virksomheder med særlige beliggenhedskrav giver mulighed for at lokalisere transport- og distributionserhverv. De pågældende arealer er velbeliggende i forhold til motorvejsnettet, lufthavns- og baneinfrastruktur. Fingerplan 2013 udpeger yderligere motorvejsnære arealer, som forbeholdes transport og distributionserhverv. Se bemærkningerne til § 6, stk. 1, nr. 5.

Ad § 11, stk. 1, nr. 7

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

Ad § 11, stk. 2

Se de almene bemærkninger og bemærkningerne til § 6, stk. 2.

Ad § 11, stk. 3

Se bemærkningerne til § 6, stk. 3.

Ad § 11, stk. 4

Se bemærkningerne til § 6, stk. 4.

Redegørelsen skal som i det indre storbyområde indeholde:

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

Stationsnær lokalisering kan forventes at have lidt mindre effekt i byfingrene end i håndfladen, specielt i centralkommunerne, således som det er angivet i bemærkningerne til § 6, stk. 4. Der kan uden videre planlægges for større kontorbyggeri også i det stationsnære område uden for det stationsnære kerneområde, såfremt der anvendes følgende parkeringsnormer:

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

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

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

Ad § 11, stk. 5

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

Ad § 11, stk. 6

Avedøre Holme og Nordhøj var i Fingerplan 2007 udpeget som arealer til virksomheder med særlige beliggenhedskrav. I Avedøre Holme giver Fingerplan 2013 nu mulighed for også at lokalisere transport- og distributionserhverv. Nordhøj rummer Skandinavisk Transportcenter og har fra starten været forbeholdt transport- og distributionserhverv. De øvrige arealer er nyudpegede. Nyudpegningerne sikrer, at der er velbeliggende motorvejsnære arealer til transport- og distributionserhverv ved portene til hovedstadsområdet i syd, vest og nord. Høje-Taastrup TransportCenter har som det eneste kombiterminal med mulighed for omladning mellem bil og bane. Avedøre Holme og Trekantområdet i Ishøj ligger nær transmissionsnettet. Der kan derfor placeres tekniske anlæg o.l., som kan udnytte denne nærhed. Udpegningen af trekantområdet i Ishøj forudsætter, at arealinteresserne, herunder grundvandinteressen, afvejes i kommuneplanlægningen (Ishøj Kommune).

Ad § 11, stk. 7

Region Hovedstaden og Region Sjælland gennemfører i de kommende år en modernisering af regionshospitalerne. Hovedparten af de eksisterende hospitaler ligger uden for de stationsnære område. Bestemmelsen giver det overordnede grundlag for kommunernes planlægning af evt. udvidelser.

Ad § 12

Se bemærkningerne til § 7.

Ad § 13

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

Ad § 14

Området, som fastlægges til Forskerpark, udgør med justeringer det areal, som indgik i tidligere regionplaner siden starten af 1990'erne, og som i Fingerplan 2007 indgik som byområde i det øvrige hovedstadsområde. Hensigten med bestemmelsen er at udnytte synergimuligheder mellem den offentlige forskning og private erhverv, herunder gennem udnyttelse af DTU Risø's test- og demonstrationsfaciliteter.

Roskilde Kommune har oplyst, at kommunen som led i den kommunale planlægning vil 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, f.eks. ved Trekroner Station.

Roskilde Kommune vil inden udgangen af 2016 evaluere de implementerede tiltag, herunder hvorledes udbygningen påvirker transportens miljø- og klimabelastning i hovedstadsområdet.

Ad § 15

De almene bemærkninger og bemærkningerne til § 3 og § 10 begrundes rækkefølgebestemmelser. Alle nye større byudviklings- og byomdannelsesområder skal have rækkefølgebestemmelser. De skal bidrage til at sikre overordnede og kommunale hensyn, herunder de formål, som er angivet i § 3, stk. 1, nr. 4 med tilhørende bemærkninger, og i bemærkningerne til § 10. Rækkefølge skal bidrage til at sikre, at byudvikling og byomdannelse koordineres med den overordnede trafikale infrastruktur og den kollektive trafikbetjening, at der er en rimelig balance mellem forventet byggeaktivitet og den planlagte rummelighed i kommuneplanernes 12-årige planperiode, og at der kan ske en balanceret udvikling i regionen. Rækkefølge muliggør, at kommunerne kan planlægge på et sigt, som rækker ud over den lovbestemte 12-årige planperiode, idet det kan fastlægges, at udbygning først kan ske efter planperioden. Rækkefølge 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. I tilfælde af en samlet stor rummelighed kan det være hensigtsmæssigt at angive rækkefølge, som udskyder byggemulighederne til efter planperioden på andre, mindre velbeliggende arealer. Ved nyudlæg skal rækkefølge bidrage til at sikre, at der skabes bymæssige sammenhænge inden for storbyområdet.

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

Ad § 15, stk. 3

Som noget nyt fastlægger Fingerplan 2013, 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.

Kapitel 5 – De grønne kiler

Ad § 16

Afgrænsningen af de grønne kiler svarer stort set til afgrænsningen i Fingerplan 2007. Der gælder fortsat forskellige bestemmelser for hhv. de gamle og de nye grønne kiler. En teknisk gennemgang af kileafgrænsningerne har enkelte steder vist behov for mindre justeringer for at bringe overensstemmelse mellem Fingerplanens og kommuneplanernes afgrænsninger. I Vallensbæk Ishøj og Fredensborg kommuner er visse arealer taget ud af de grønne kiler mod inddragelse af andre arealer til de grønne kiler som erstatning, jf. kortbilag A10.

I Hørsholm Kommune udtages en matrikel (nr. 163 b), som rummer den bygning, som forskningsinstitutionen Skov & Landskab hidtil har anvendt. Det sker med henblik på, at Hørsholm Kommune kan udarbejde en ny landzonelokalplan, som kan videreføre bygningsanvendelsen til forskning og undervisning, men med et lidt bredere sigte end i den gældende landzonelokalplan, hvor anvendelsen er målrettet Skov & Landskab. For at styrke det grønne og rekreative element vil den nye landzonelokalplan ikke videreføre den nugældende lokalplans restrummelighed på 1.600 etagemeter.

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

Ad § 17

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

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

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

Kilerne skal friholdes for yderligere sommerhuse, bebyggelse og anlæg til beboelse, erhverv og andre bymæssige formål. I landsbyer kan kun foregå byggeri og anlæg af begrænset omfang og tilpasset stedets landskab, natur- og kulturværdier. De grønne kiler skal som udgangspunkt friholdes for vindmøller, solcelleanlæg og lignende. Der hvor de rekreative værdier i forvejen er udfordrede, kan der efter aftale med staten laves en aftale om en undtagelse. Det kan f.eks. 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 friluftsanlæg såsom motorsportsbaner, støjende vandsport, skydebaner o.l. i de indre grønne kiler. Eksisterende støjende fritidsanlæg inden for beskyttede naturtyper i henhold til Naturbeskyttelsesloven bør afvikles. Enkelte steder i kilerne, f.eks. langs motorvejstrækninger, er der arealer, som i forvejen er støjbelastede, og som ikke kan beskyttes ved støjvolde eller på anden måde. På sådanne arealer kan der efter nærmere planlægning og vurdering placeres mindre, støjende anlæg.

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

Ad § 17, stk. 1, nr. 4

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

Ad § 17, stk. 2

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

Ad § 17, stk. 3

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

Ad § 17, stk. 5

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

indebære alternative løsninger, som dog ikke må forringe områdets natur og rekreative værdier. Det kan være regnvandssøer og kanaler, der kan bidrage til rekreativ værdi. En midlertidig deponering af regnvand i de grønne kiler kan fungere som midlertidige nedslivningsanlæg og dermed medvirke til en sikring af den fremtidige grundvandsressource. For arealer i grønne kiler inden for transportkorridorer må de statslige anlægsmyndigheder høres ved eventuelle kommunale planer om anlæg til klimatilpasning. Anlæg, der væsentligt vanskeliggør eller fordyrer evt. senere infrastrukturanlæg, pålægges normalt en fjernelsesklausul.

Ad § 18

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

Også for de ydre grønne kiler gælder planlovens § 5 j, at de ikke må inddrages til byzone eller anvendes til bymæssige fritidsaktiviteter. Kilerne skal friholdes for yderligere sommerhuse, bebyggelse og anlæg til beboelse, erhverv og andre bymæssige formål. I landsbyer kan der kun foregå byggeri og anlæg af begrænset omfang og tilpasset stedets landskab, natur- og kulturværdier. De grønne kiler skal som udgangspunkt friholdes for vindmøller, solcelleanlæg og lignende. Der, hvor de rekreative værdier i forvejen er udfordrede, kan der efter aftale med staten laves en aftale om en undtagelse. Det kan f.eks. 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. I forbindelse med etablering af intensivt husdyrhold skal der foretages en konkret vurdering af konsekvenserne for friluftinteressenerne.

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

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

I de ydre grønne kiler er der imidlertid i modsætning til i de indre grønne kiler mulighed for at placere enkelte anlæg til det organiserede friluftsliv. Areal- og bygningskrævende anlæg skal placeres under hensyntagen til stedets landskabs-, natur- og kulturværdier. Det samme gælder eventuelt støjende anlæg, som skal placeres og udformes så støjbelastningen minimeres og i øvrigt overholder gældende bestemmelser om støj.

Ad § 18, stk. 1, nr. 5

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

Ad § 18, stk. 2

Bestemmelsen opretholder reservationer af konkrete lokaliseringmuligheder i HUR's Regionplan 2005. Vedrørende Flyvestation Værløse henvises til Landsplandirektiv om afgrænsning og ramme for anvendelse af den grønne kile gennem Flyvestation Værløse (1. juli 2009). I Hedeland kan der indpasses et feriecenter.

Ad § 18, stk. 3

I de dele af de grønne kiler, som ikke er omfattet af arealreservationer til transportkorridorer, er der mulighed for at gennemføre anlæg til klimatilpasning under forudsætning af, at de rekreative og naturmæssige forhold som udgangspunkt og i videst muligt omfang, styrkes. Lokale hensyn kan indebære alternative løsninger, som dog ikke må forringe områdets natur og rekreative værdier. Det kan være regnvandssøer og kanaler, der kan bidrage til rekreativ værdi. En midlertidig deponering af regnvand i de grønne kiler kan fungere som midlertidige nedslivningsanlæg og dermed medvirke til en sikring af den fremtidige grundvandsressource. For arealer i grønne kiler inden for transportkorridorer må de statslige anlægsmyndigheder høres ved eventuelle kommunale planer om anlæg til klimatilpasning. Anlæg, der væsentligt vanskeliggør eller fordyrer evt. senere infrastrukturanlæg, pålægges normalt en fjernelsesklausul. Mulighederne for at anvende de grønne kiler til klimatilpasning gælder også på Flyvestation Værløses areal.

Kapitel 6 – Det øvrige hovedstadsområde

Ad § 19

Baggrunden for afgrænsningen fremgår af bemærkningerne til § 2.

Ad § 20

Afvejningen mellem byudviklingsinteresser og øvrige arealinteresser sker i den kommunale planlægning. Ny byzone kan udlægges, når nyudlæg i øvrigt respekterer de overordnede interesser og de hensyn, som søges tilgodeset med reglerne i § 21 og 22 vedrørende byudviklingens lokale karakter, lokalisering og rækkefølgeangivelser.

Ad § 21, stk. 1, nr. 1

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

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

Det generelle billede efter vedtagelsen af Kommuneplanerne 2009 er, at kommunerne har et betydeligt råderum til planlægning af de næste 12 års boligudbygning. Der kan forventes at gå flere år, før udlæg af ny byzone i det øvrige hovedstadsområde vil være nødvendigt for at sikre byudvikling af lokal karakter. Generelt vil kun mindre nyudlæg derfor komme på tale i de førstkommande år, og kun mod at der fastlægges rækkefølge. Rækkefølgebestemmelsen kan f.eks. angive, at ny byzone – eller et tilsvarende uudnyttet byzoneareal – tidligst kan udbygges efter planperiodens udløb. Med Fingerplan 2013 videreføres kommunernes råderum til selv at bestemme, hvor ny byudvikling skal ske i tilknytning til kommuncentrene, uden at nyudlæg sker på bekostning af byvækst i fingerbyen.

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

Ad § 21, stk. 1, nr. 2 og 3

Bestemmelserne er videreført fra Fingerplan 2007 og tidligere regionplaner. Bymæssige fritidsanlæg omfatter bl.a. større eller mindre idrætsanlæg, klubhuse, svømme- og ridehaller, overnatningsanlæg mv.

Ad § 21, stk. 1, nr. 4

Områderne i det øvrige hovedstadsområde inden for den 4. grønne ring, dvs. mellem de grønne kiler og den 4. grønne ring, fastholdes som åbent land med jordbrug og fritidsanlæg. Der kan således placeres pladskrævende fritidsanlæg, men ikke inddrages ny byzone. Den 4. grønne ring er på nogle strækninger alene en sti og linjeføringen principiel. Hvor den 4. grønne ring alene markeres af denne principielle stiforbindelse - vist på kortbilag A – udgør den grænsen mellem de dele af det øvrige hovedstadsområde, som ligger hhv. inden for og uden for den 4. grønne ring.

Ad § 21, stk. 1, nr. 5

Bestemmelsen er videreført fra Fingerplan 2007, idet Fingerplan 2013 dog giver kommunerne mulighed for efter aftale med staten at zonere områderne til forskellige miljøklasser. Se bemærkningerne til § 6, stk. 1, nr. 5.

Ad § 21, stk. 1, nr. 6

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

Ad § 21, stk. 2

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

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

Ad § 21, stk. 3

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

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

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

Ad § 21, stk. 4

Områderne videreføres fra Fingerplan 2007.

Ad § 21, stk. 5

Udpegningen af Bjæverskov Vest videreføres fra Fingerplan 2007, idet Fingerplan 2013 fastlægger, at Bjæverskov Vest forbeholdes transport- og distributionserhverv. Vassingerød Nordøst er en nyudpegning, som erstatter Fingerplan 2007's udpegning af Vassingerød Nord, idet Vassingerød Nord i dag anvendes til en større domicilejendom med tilknyttet produktion. Udpegningen forudsætter, at

arealinteresserne, herunder grundvandsinteressen, afvejes i kommuneplanlægningen (Allerød Kommune).

Ad § 22

De almene bemærkninger og bemærkninger til § 3, § 21 og § 22 begrundet rækkefølgebestemmelser. Rækkefølge fastlægges i den kommunale planlægning efter forudgående aftale med staten. Det vil være hensigtsmæssigt, at kommunerne allerede i forbindelse med udarbejdelsen af et forslag til kommuneplan, som indeholder forslag til ny byudvikling, kontakter Naturstyrelsen med henblik på at drøfte kommunens forslag til rækkefølgeangivelse. Tidlige kontakter vil kunne begrænse antallet af indsigelser.

På kortbilag A8 er vist de arealer, hvor der i forbindelse med Kommuneplanerne 2009 blev fastlagt rækkefølge med angivelse af, at arealerne tidligst kan påbegyndes udbygget efter planperioden, dvs. 2021.

Kapitel 7 – Tværgående emner

Overordnede arealreservationer til trafikale infrastruktur, tekniske anlæg mv.

Fingerplan 2013 viderefører en række overordnede reservationer til trafikale anlæg og energiforsyning fra Fingerplan 2007 suppleret med efterfølgende politisk besluttede anlæg. Reservationer skal sikre fremførelsesmuligheder for infrastrukturale anlæg, som er af betydning for hele hovedstadsområdet trafikbetjening og energiforsyning. Nogle af reservationerne gælder planlagte anlæg, mens andre er af principiel karakter, hvor linjeføring ikke er fastlagt.

Ad § 23

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

Eventuelle samfundsmæssigt nødvendige, fremtidige infrastrukturale 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 kan placeres i transportkorridoren, når der i forbindelse med landzonetilladelsen tingslyses fjernelsesvilkår for det pågældende anlæg, så anlægget kan fjernes uden udgift for det offentlige, hvis korridoren tages i brug, således som det også har været retningslinje ved administration af den tidligere regionplan.

Vedrørende nærmere retningslinjer for administration af transportkorridorerne henvises til Naturstyrelsens "Vejledning om administration af transportkorridorerne i hovedstadsområdet (VEJ nr. 50 af 24. juni 2011).

På baggrund af en folketingsbeslutning i 2010 nedsatte den daværende miljøminister et embedsmandsudvalg med repræsentanter fra de ministerier, der er ansvarlige for overordnet infrastrukturale anlæg i hovedstadsområdet, med henblik på at vurdere behovet for at modernisere og præcisere Fingerplanens transportkorridorer. Udvalget anbefalede i sin rapport fra juni 2011, at arealreservationen generelt fastholdes af hensyn til de samfundsmæssige interesser. Udvalget anbefalede dog også, at der kunne foretages visse lokale justeringer, som ikke vurderes at være i konflikt med interesser vedr. mulige overordnede infrastrukturale anlæg på længere sigt. I Fingerplan 2013 indgår således følgende justeringer af transportkorridorens afgrænsning:

- Indskrænkning indtil 60 m byggelinje fra Helsingørmotorvejen (Helsingør og Fredensborg kommuner),
- Indskrænkning til 250 m fra Holbækmotorvej og Køge Bugt Motorvej (Brøndby og Vallensbæk kommuner),

- Indskrænkning i del af trekanten mellem den nye jernbane København-Ringsted, Motorring 4 og Ishøj Stationsvej samt indskrænkning til 250 m fra Holbækmotorvej, Motorring 4 og Køge Bugt Motorvej (Ishøj Kommune),
- Indskrænkning indtil 200 m fra hovedtransmissionsledning (Dragør og Tårnby kommuner),
- Indskrænkning indtil 60 m byggelinje nord for Holbækmotorvej/200 m fra hovedtransmissionsledning for naturgas (Lejre Kommune)

Med Fingerplan 2013 ændres transportkorridorenes afgrænsning som beskrevet ovenfor og angivet på kortbilag I og I. 1. Landsplandirektivets kortbilag I erstatter herefter vejledningens kortbilag som retningsgivende for administration af transportkorridorene.

Ad § 24

Arealreservationerne videreføres fra Fingerplan 2007, idet der dog efterfølgende er truffet beslutning om en linjeføring for baneforbindelsen mellem København-Ringsted via Køge, indgået samarbejdsaftale mellem staten, Region Hovedstaden og Ringbykommunerne om et beslutningsgrundlag for en letbane i Ring 3, truffet beslutning om placering af en ny station ved Overdrevsvejen syd for Hillerød og om anlæg af en metroforgrening til Nordhavn fra Østerport til Ved Orientkaj.

Ad § 25

Arealreservationerne videreføres fra Fingerplan 2007 med enkelte præciseringer. De listede nye vejprojekter og vejudbygningsprojekter vedrører konkrete strækninger. Det forudsættes således, at vejplanlægningen som sektorplanlægning koordineres med arealplanlægningen og den fysiske planlægning i øvrigt. Der kan ikke kommuneplanlægges i strid med overordnede vejplaner, og der skal i kommuneplanerne medtages arealreservationer til de påtænkte vejanlæg, herunder disses forudsatte side- og tilslutningsanlæg, lokale forbindelsesveje mv. i henhold til vejbestyrelsens planer.

Ad § 26

Fingerplan 2013 fastlægger som noget nyt regler for planlægning af et sammenhængende overordnet cykelstinet for pendlere på tværs af kommunegrænser. Planlægning af et sammenhængende stinet indgik i den tidligere regionplanlægning. Stinettets hovedformål er at tilbyde så direkte og hurtige ruter som muligt for cykeltransport fra bolig til arbejde. Stinettet består i den centrale del af storbyområdet af de såkaldte cykelsuperstier, som 18 kommuner og Region Hovedstaden har tilsluttet sig (inkl. muligheder for enkelte alternative linjeføringer). I de øvrige kommuner i hovedstadsområdet er udgangspunktet det overordnede regionale trafikstinet, som blev fastlagt i den tidligere regionplan.

Cykelstinettet er angivet med en principiel linjeføring. 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 2 i Fingerplan 2013 – Redegørelse & Baggrundsmateriale. Det er blandt andet et væsentligt kriterium, at stinettet sikrer cykelpendlere direkte forbindelse til overordnede trafikmål såsom bolig- og arbejdspladskoncentrationer, trafikterminaler mv.

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

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

Ad § 27

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

adgang til både de attraktive grønne områder inde i storbyen og de store grønne kiler uden for men tæt på storbyen.

Det rekreative stinet består i centalkommunerne af udvalgte dele af kommunernes Grønne Cykelruter. I den øvrige del af hovedstadsområdet er udgangspunktet med enkelte ajourføringer de overordnede rekreative stier i den tidligere regionplan.

Det rekreative stinet er også angivet med en principiel linjeføring, jf. bemærkningerne til § 26. Kommunale forslag til alternative linjeføringer skal respektere principperne for planlægning af overordnede rekreative stier, jf. Appendiks 2 i Del 3. 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 2013 angiver disse strækninger som ”missing links”, hvor kommuneplanerne skal sikre sammenhæng, eventuelt i første omgang ved at fastlægge en principiel linjeføring.

Ad § 28

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

Ad § 29

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

Ad § 30, § 31 og § 32

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

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

Kapitel 8 – Ikrafttræden, retsvirkning mv.

Ad § 33

Fingerplan 2013 erstatter Fingerplan 2007, som samtidig ophæves.

Naturstyrelsen, den 9. august 2013

Ida Auken

/ Sven Koefoed-Hansen