

Udkast til vejledning til bekendtgørelse om hovedstadsområdets planlægning (Fingerplan 2017 – landplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning)

Bemærkninger til regler i Fingerplan 2017

Almindelige bemærkninger

Landsplandirektivet for hovedstadsområdets planlægning – Fingerplan 2017 – udstedes efter regler i planlovens § 3 stk. 1, og § 5 j, stk. 4. Planlovens § 5 j, stk. 4 bemyndiger erhvervsministeren til efter § 3, stk. 1 at fastlægge regler, der konkretiserer de i § 5 i og § 5 j, stk. 1 og 3 nævnte overordnede principper for planlægningen i hovedstadsområdet.

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

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

Der er stor variation i de forslag, der er imødekommet og har krævet ændringer af Fingerplanen. Flere kommuner får mulighed for at udlægge nye arealer til erhverv. Der er i de fleste tilfælde tale om udlæg, som er nødvendige for, at en eksisterende virksomhed kan udvikle sig i et givent område. I et enkelt tilfælde er der tale om udlæg øremærket til transport- og logistikvirksomheder.

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

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

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

I enkelte kommuner gennemføres små justeringer af de grønne kiler. Herudover udlægges der efter § 16, stk. 3 et større nyt kileareal i den ydre Frederikssundfinger omkring Vinge.

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

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

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

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

Udskast

Bemærkninger til de enkelte regler

Kapitel 1 – Hovedstadsområdet

Ad § 1

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

Ad § 2

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

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

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

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

Det ydre storbyområde indgår som delområder i Lyngby-Taarbæk, Rudersdal, Hørsholm, 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 2017 er fastlagt stort set svarende til de grønne kiler i Fingerplan 2007 og 2013. I enkelte tilfælde gennemføres dog små justeringer af grønne kiler. Herudover udlægges der i medfør af § 16, stk. 3 et større nyt kileareal i den ydre Frederikssundfinger, jf. kortbilag B.1 og B.1a-c.

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

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

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

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

Planlovens § 5 j, stk. 1, nr. 4 fastlægger, at den kommunale planlægning i det øvrige hovedstadsområde skal sikre, at byudvikling er af lokal karakter og sker i tilknytning til kommunecentre eller som afrunding af andre bysamfund. På arealer i det øvrige hovedstadsområde, der er placeret inden for den 4. grønne rings indre grænse, er det ikke muligt at udlægge ny byzone, jf. reglerne i § 22, stk. 1., nr. 4.

Det øvrige hovedstadsområde omfatter Gribskov, Halsnæs, Lejre og 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 trafikalt infrastruktur bestående af banebetjening med S-tog, regionaltoget, metro og letbaner samt et tilknyttet overordnet vejnet, mens arealerne mellem byfingrene friholdes som grønne kiler til regionale friluftsformål og jordbrug.

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

Ad § 3, stk. 1, nr. 1

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

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

På længere sigt kan der eventuelt blive tale om at udvide det ydre storbyområde med forlængelser af byfingre. Forlængelse af byfingre skal koordineres med den trafikale infrastruktur, herunder især betjeningen med kollektiv transport af en standard svarende til stationerne på det overordnede 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 trafikalt infrastruktur i baner og veje og bidrage til at begrænse behovet for nyinvesteringer i vejnet og den kollektive transport.

Stationsnær lokalisering af byfunktioner af intensiv karakter er det væsentligste instrument til at sikre koordineringen mellem byudvikling og den kollektive trafikbetjening. Rækkefølgeplanlægningen skal, jf. § 3, stk. 1, nr. 4 og § 8 og § 16, bidrage til at fremme stationsnær lokalisering. Samtidig kan rækkefølgeangivelser anvendes til at sikre, at planlægning af større byudvikling og byomdannelse først kan ske, når der er truffet politiske beslutninger om anlæg af trafikale infrastruktur.

Ad § 3, stk. 1, nr. 3

I hovedstadsområdet skal kommunernes planlægning for udlæg af nye arealer til byzone overholde de generelle regler om udlæg af ny byzone efter planloven.

Planlægning for udlæg af ny byzone skal tillige overholde de særlige regler om hovedstadsområdets planlægning i planlovens kap. 2 c og regler om hovedstadsområdets planlægning udstedt i medfør af § 3, stk. 1, og 5j, stk. 4, det vil sige nærværende landsplandirektiv (Fingerplan 2017) samt øvrige landsplandirektiver for arealer i hovedstadsområdet.

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

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

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

Ad § 3, stk. 1, nr. 4

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

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

Endelig skal rækkefølgebestemmelser bidrage til at sikre en balanceret udvikling mellem forskellige egne af hovedstadsområdet i planperioden.

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

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

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

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

Ad § 3, stk. 1, nr. 5

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

Ad § 4

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

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

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

Kapitel 3 – Det indre storbyområde (Fingerbyens håndflade)

Ad § 5

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

Ad § 6

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

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

Ad § 6, stk. 1, nr. 2

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

Ad § 6, stk. 1, nr. 4

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

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

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 hovedstadsområdet konkurrenceevne og funktionalitet, at der findes lokalisingsmuligheder for virksomheder med særlige beliggenhedskrav. Det kan fx være virksomheder, der udleder store mængder spildevand eller har et højt energiforbrug samt virksomheder, der enten støjer eller påvirker omgivelserne med forskellige former for luftforurening. Det kan også være virksomheder med megen tung trafik eller virksomheder, som har større oplag af entreprenørmaskiner og byggematerialer. Endelig kan det være anlæg til hovedstadsområdets fælles forsyning, fx spildevandsanlæg, affaldshåndteringsanlæg og forbrændingsanlæg, der er underlagt særlige lokalisingskrav.

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

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

Ad § 6, stk. 1, nr. 6

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

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

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

Bestemmelsen om at de grønne bykiler overvejende forbeholdes alment tilgængelige frilufts- og fritidsformål betyder, at der i særlige tilfælde kan ske ændret anvendelse og nybyggeri.

I Botanisk Have er der således mulighed for en udbygning til museumsformål o.l. I Tivoli er opførelse af bebyggelse og anlæg til forlystelser mulig under forudsætning af, at områdets karakter af grønt område – forlystelseshave – bevares. Tivoli er udpeget som grøn bykile i kraft af sin helt specielle attraktion som friluftsområde for hele storbyen, uanset at adgang til området kræver betaling. Ved Fælledparken og Assistens Kirkegård skal der kunne ske anlæg af de planlagte metrostationer. Assistens Kirkegård kan fortsat opretholdes som kirkegård med rekreativ værdi og offentlig adgang. Ved Bispebjerg-Ryvangsforløbet skal der kunne indpasses 2 genbrugsstationer. Ved Christianshavns Vold skal der være mulighed for at indrette boliger og erhverv i eksisterende bebyggelse og for at bibeholde særlige boliger i overensstemmelse med Københavns Kommuneplan 2015.

Ad § 6, stk. 2

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

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

Folketinget vedtog den 8. juni 2016 en anlægslov for en letbane i Ring 3, der fastlægger den endelige linjeføring for letbanen med angivelse af standsningssteder mv. Fingerplanen giver kommunerne mulighed for at afgrænse stationsnære områder omkring de aftalte standsningssteder, som er vist i bilag H, og mulighed for at planlægge for en intensiv anvendelse af disse områder. Hvis der træffes politiske beslutninger om placering og anlæg af nye stationer, optages stationerne umiddelbart i bilag H uden et nyt landsplandirektiv.

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

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

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

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

Ad § 6, stk. 3

Listen er videreført fra Fingerplan 2013 og 2007.

Ad § 6, stk. 4

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

Redegørelsen skal indeholde:

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

Hvis følgende normer anvendes, kan der uden videre planlægges for større kontorbyggeri også i det stationsnære område uden for det stationsnære kerneområde. I centralkommunerne (København og Frederiksberg) må der i de afgrænsede stationsnære områder uden for kerneområdet højst anlægges 1 parkeringsplads pr. 100 m² etageareal erhvervsbyggeri. Uden for centralkommunerne i håndfladen må der i de afgrænsede stationsnære områder uden for kerneområdet højst anlægges 1 parkeringsplads pr. 50 m² etageareal erhvervsbyggeri. Ved knudepunktstationer uden for kerneområdet dog højst 1 parkeringsplads pr. 75 m² etageareal erhvervsbyggeri.

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

Bestemmelser om maksimum antal parkeringspladser kendes herhjemme bl.a. fra Københavns Kommuneplan. De kendes også fra mange andre europæiske byer.

Ad § 6, stk. 5

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

Ad § 6, stk. 6

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

Ad § 6, stk. 7

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

Ad § 6, stk. 8

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

Ad § 7

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

Fingerplan 2013 gav mulighed for indpasning af nye bymæssige fritidsanlæg i de grønne bykiler til fremme af et varieret bymiljø med en blanding af forskellige byfunktioner. Denne mulighed fastholdes med Fingerplan 2017.

Ad § 7, stk. 2

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

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

Ad § 7, stk. 3

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

Ad § 8

De almene bemærkninger og bemærkningerne til § 3 begrundet rækkefølgebestemmelser.

Alle nye større byudviklings- og byomdannelsesområder af regional betydning skal have rækkefølgebestemmelser. Rækkefølge fastlægges i den kommunale planlægning ud fra såvel overordnede som kommunale hensyn, herunder de formål, som er angivet i § 3 stk. 1, nr. 4 med tilhørende bemærkninger.

Rækkefølgen skal fastlægges på grundlag af en vurdering af udviklingen i området som helhed. Om en byudvikling eller en byomdannelse er af regional betydning afhænger af det konkrete sted og volumen.

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

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

Udkast

Kapitel 4 – Det ydre storbyområde (Byfingrene)

Ad § 9

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

Ad § 10

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

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

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

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

Ad § 11

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

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

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

Ad § 11, stk. 1, nr. 2

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

Ad § 11, stk. 1, nr. 4

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

Der har i perioder været et betydeligt forbrug af stationsnære arealer til ekstensive formål, herunder parcelhuse og traditionel industri. Det bidrager ikke til en optimal udnyttelse af den særlige beliggenhed og gode tilgængelighed med kollektiv transport og til udnyttelsen af de store offentlige investeringer i trafikal infrastruktur.

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

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

Ad § 11, stk. 1, nr. 5

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

I § 16, stk. 3, fastlægges, at udlægning af ny byzone i ydre Hillerødfinger og ydre Frederikssundsfinger skal koordineres med fastlæggelse af nye grønne kiler. På den baggrund fastlægger Fingerplan 2017 en større, ny grøn kile i den ydre Frederikssundsfinger.

Ad § 11, stk. 1, nr. 6

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

I Fingerplan 2017 er der indarbejdet én zonerings, som efter aftale mellem Helsingør Kommune og staten er gennemført i Rørtang (se kortbilag I.1).

Ad § 11, stk. 1, nr. 7

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

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

Ad § 11, stk. 2

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

Ad § 11, stk. 3

Se bemærkningerne til § 6, stk. 3.

Ad § 11, stk. 4

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

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

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

Der kan uden videre planlægges for større kontorbyggeri også i det stationsnære område uden for det stationsnære kerneområde, såfremt der anvendes følgende parkeringsnormer:

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

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

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

Ad § 11, stk. 5

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

Ad § 11, stk. 6

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

Avedøre Holme og Nordhøj var i Fingerplan 2007 udpeget som arealer til virksomheder med særlige beliggenhedskrav. På Avedøre Holme gav Fingerplan 2013 mulighed for også at lokalisere transport- og distributionserhverv. Nordhøj rummer Skandinavisk Transportcenter og har fra starten været forbeholdt transport- og distributionserhverv. De øvrige arealer blev nyudpeget med Fingerplan 2013.

Nyudpegningerne skulle sikre, at der er velbeliggende motorvejsnære arealer til transport- og distributionserhverv ved portene til hovedstadsområdet i syd, vest og nord. Avedøre Holme og Trekantområdet i Ishøj ligger nær transmissionsnettet. Der kan derfor placeres tekniske anlæg o.l., som kan udnytte denne nærhed. Nyudpegningen i Solrød forudsætter, at arealinteresserne, herunder grundvandinteressen, afvejes i kommuneplanlægningen.

Ad § 11, stk. 7

Region Hovedstaden og Region Sjælland gennemfører en modernisering af regionshospitalerne.

Hovedparten af de eksisterende hospitaler ligger uden for de stationsnære områder. Bestemmelsen giver det overordnede grundlag for kommunernes planlægning af eventuelle udvidelser.

Ad § 11, stk. 9

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

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

Ad. § 12

Se bemærkningerne til § 7.

Ad § 13

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

Ad § 14

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

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

Ad § 15

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

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

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

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

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

Ad § 16

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

Alle nye større byudviklings- og byomdannelsesområder af regional betydning skal have rækkefølgebestemmelser. Rækkefølge fastlægges i den kommunale planlægning ud fra såvel overordnede som kommunale hensyn, herunder de formål, som er angivet i § 3 stk. 1, nr. 4 med tilhørende bemærkninger og i bemærkningerne til § 10.

Rækkefølgen skal fastlægges på grundlag af en vurdering af udviklingen i området som helhed. Om en byudvikling eller en byomdannelse er af regional betydning afhænger af det konkrete sted og volumen.

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

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

Ad § 16, stk. 3

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

Kapitel 5 – De grønne kiler

Ad § 17

Afgrænsningen beskrives i bemærkningerne til § 2 og fremgår af kortbilag A. Der gælder fortsat forskellige bestemmelser for hhv. de gamle og de nye grønne kiler.

Mulighederne for at placere areal- og bygningskrævende anlæg til bl.a. organiserede rekreative formål er forskellige i de indre (inkl. kystkilerne) og ydre kiler. Det skyldes, at de indre kiler i vidt omfang allerede er blevet udnyttet til at placere lokale bymæssige fritidsanlæg og arealkrævende friluftsanlæg såsom golfbaner, større ridecentre, fodboldbaner, koloni- og nyttehaver, spejderhytter mm.

Disse anlæg virker begrænsende for de almene adgangs- og opholdsmuligheder. Der vurderes derfor ikke at være plads til flere arealkrævende rekreative anlæg eller rekreative anlæg, der udelukker almen tilgængelighed, hvis de indre kiler og kystkilerne fortsat skal have en almen rekreativ funktion. Muligheden for at etablere sådanne anlæg i de ydre grønne kiler skal bidrage til at lette presset på de indre grønne kiler.

Ad § 18

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

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

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

Eksisterende kulturinstitutioner, som allerede er placeret i kilerne, kan undtagelsesvis udvides. Kilerne skal friholdes for yderligere sommerhuse, bebyggelse og anlæg til beboelse, erhverv og andre bymæssige formål.

I landsbyer kan kun foregå byggeri og anlæg af begrænset omfang og tilpasset stedets landskab, natur- og kulturværdier. De grønne kiler skal som udgangspunkt friholdes for vindmøller, solcelleanlæg og lignende.

Der hvor de rekreative værdier i forvejen er udfordrede, kan der efter aftale med staten laves en aftale om en undtagelse. Det kan fx være i 'restarealer', som er lukket inde mellem store trafiklanlæg. Udgangspunktet er, at de grønne kilers rekreative anvendelse og landskabets oplevelsesværdi ikke forringes af dominerende anlæg.

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

Enkelte steder i kilerne, fx langs motorvejsstrækninger, er der arealer, som i forvejen er støjbelastede, og som ikke kan beskyttes ved støjvolde eller på anden måde. På sådanne arealer kan der efter nærmere planlægning og vurdering placeres mindre, støjende anlæg.

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

Ad § 18, stk. 1, nr. 4

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

Ad § 18, stk. 2

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

Ad § 18, stk. 3

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

Ad § 18, stk. 5

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

Det kan være regnvandssøer og kanaler, der kan bidrage til rekreativ værdi. En midlertidig deponering af regnvand i de grønne kiler kan fungere som midlertidige nedsivningsanlæg og dermed medvirke til en sikring af den fremtidige grundvandsressource.

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

Ad § 19

Tankegangen med de ydre grønne kiler er, at den grønne struktur skal udvikles i takt med udbygning og afgrænsning af byfingrene. Også for de ydre grønne kiler gælder, jf. Planlovens § 5 j, at de ikke må inddrages til byzone eller anvendes til bymæssige fritidsaktiviteter.

Kilerne skal friholdes for yderligere sommerhuse, bebyggelse og anlæg til beboelse, erhverv og andre bymæssige formål.

I landsbyer kan der kun foregå byggeri og anlæg af begrænset omfang og tilpasset stedets landskab, natur- og kulturværdier.

De grønne kiler skal som udgangspunkt friholdes for vindmøller, solcelleanlæg og lignende. Der, hvor de rekreative værdier i forvejen er udfordrede, kan der efter aftale med staten laves en aftale om en undtagelse. Det kan fx være i 'restarealer', som er lukket inde mellem store 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 friluftsinteresserne.

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

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

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

Ad § 19, stk. 1, nr. 5

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

Ad § 19, stk. 2

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

Ad § 19, stk. 3

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

Lokale hensyn kan indebære alternative løsninger, som dog ikke må forringe områdets natur og rekreative værdier. Det kan være regnvandssøer og kanaler, der kan bidrage til rekreativ værdi. En midlertidig deponering af regnvand i de grønne kiler kan fungere som midlertidige nedsivningsanlæg og dermed medvirke til en sikring af den fremtidige grundvandsressource.

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

Udkast

Kapitel 6 – Det øvrige hovedstadsområde

Ad § 20

Baggrunden for afgrænsningen fremgår af bemærkningerne til § 2.

Ad § 21

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

Ad § 22, stk. 1, nr. 1

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

Med Fingerplan 2017 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 er beskeden i forhold til den eksisterende bebyggelse og tager hensyn til landskabet.

Ad § 22, stk. 1, nr. 2 og 3

Bestemmelserne er videreført fra Fingerplan 2013. Bymæssige fritidsanlæg omfatter bl.a. større eller mindre idrætsanlæg, klubhuse, svømme- og ridehaller, overnatningsanlæg mv.

Ad § 22, stk. 1, nr. 4

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

Ad § 22, stk. 1, nr. 5

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

Ad § 22, stk. 1, nr. 6

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

Ad § 22, stk. 2

De fleste kommuner har fastholdt udpegningen af kommunecentre fra HUR's Regionplan 2005 og Storstrøms Amts Regionplan 2005. Med kommunesammenlægningerne fra 1. januar 2007 er det naturligt, at antallet af kommunecentre på sigt reduceres. Det gælder i særlig grad kommunecentrene i de kommuner, som nu er sammenlagte med købstadskommunerne Køge, Roskilde, Frederikssund og Hillerød.

Ad § 22, stk. 3

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

Loven fastslår således, at fingerbystrukturen er grundprincippet for byudviklingen i hovedstadsområdet. Det indebærer, at større byudvikling i bysamfund i det øvrige hovedstadsområde forudsætter forlængelse af byfingre, således at bysamfundene overgår til det ydre storbyområde. Tilsvarende forudsætter større byudvikling i andre bysamfund i det øvrige hovedstadsområde, at byfingrene forlænges, og at byudviklingen dermed koordineres med forbedringer af den trafikale infrastruktur, herunder banebetjent kollektiv transport med en kvalitet svarende til den, der findes på det overordnede banenet i fingerbyen. Eventuelle 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 § 22, stk. 4

Områderne i Allerød og Roskilde Kommuner videreføres fra Fingerplan 2007 og Fingerplan 2013. Med Fingerplan 2017 tilføjes et område ved Uvelse (Hillerød Kommune).

Ad § 22, stk. 5

Udpegningen af Bjæverskov Vest videreføres fra Fingerplan 2013, som fastlagde, at Bjæverskov Vest forbeholdes transport- og distributionserhverv. Vassingerød Nordøst er en nyudpegnings, som erstatter udpegningen i Fingerplan 2007 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, stk. 6

En eventuel overførsel af sommerhusområderne, der ligger i kystnærhedszonen og i umiddelbar tilknytning til eksisterende byzone, til byzone forudsætter, at der i en forudgående forhandling mellem staten og kommunerne fastlægges rækkefølge for byudvikling. En overførsel forudsætter endvidere, at kommunalbestyrelsen forinden skal redegøre for de konsekvenser, som en overførsel kan have for den enkelte grundejer. En overførsel forudsætter endeligt, at mindst $\frac{3}{4}$ af de berørte grundejere stiller sig positive over for en overførsel.

Ad § 22, stk. 7

En eventuel overførsel af sommerhusområdet til byzone forudsætter, at der i en forudgående forhandling mellem staten og kommunerne fastlægges rækkefølge for byudvikling. Hillerød Kommune har i sensommeren 2016 redegjort for de konsekvenser, som en overførsel kan have for den enkelte grundejer. I en efterfølgende afstemning har mere end $\frac{3}{4}$ af de berørte grundejere stemt for en overførsel. Såfremt en ændret anvendelse af området nødvendiggør klimasikrings-, afvandings- og/eller dræningstiltag, skal Hillerød Kommune gennemføre disse tiltag, så en påvirkning af det tilgrænsende Natura 2000-område undgås. Hillerød Kommune vil i den sammenhæng være forpligtet til at gennemføre en vurdering af tiltagene efter habitatbekendtgørelsens regler.

Ad § 23

De almene bemærkninger og bemærkninger til § 3, § 20 og § 21 begrundet rækkefølgebestemmelser. Rækkefølge fastlægges i den kommunale planlægning efter forudgående aftale med staten. Det vil være hensigtsmæssigt, at kommunerne allerede i forbindelse med udarbejdelsen af et forslag til kommuneplan, som indeholder forslag til ny byudvikling, kontakter Erhvervsstyrelsen med henblik på at drøfte kommunens forslag til rækkefølgeangivelse. Tidlige kontakter vil kunne begrænse antallet af indsigelser.

Kapitel 7 – Tværgående emner

Overordnede arealreservationer til trafikale infrastruktur, tekniske anlæg mv.

Reservationerne skal sikre fremførmuligheder for infrastrukturanlæg, som er af betydning for hele hovedstadsområdet trafikbetjening og energiforsyning. Nogle af reservationerne gælder planlagte anlæg, mens andre er af principiel karakter, hvor linjeføring ikke er fastlagt.

Ad § 24

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 infrastrukturanlæg, som er af betydning for hele hovedstadsområdet. Formålet er at sikre mulighed for fremføring 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 infrastrukturanlæg eller tekniske anlæg i transportkorridoren bør så vidt muligt ved placering og udformning tilpasses rekreative og landskabelige værdier i de områder, der berøres.

Midlertidige bygninger og anlæg kan placeres i transportkorridoren, når der i forbindelse med landzonetilladelsen tingslyses fjernelsesvilkår for de pågældende bygninger og anlæg, så de kan fjernes uden udgift for det offentlige, hvis korridoren tages i brug til overordnet trafikale infrastruktur eller tekniske anlæg.

Nærmere retningslinjer for administration af transportkorridorerne fremgår af den tidligere Naturstyrelses "Vejledning om administration af transportkorridorerne i hovedstadsområdet" (VEJ nr. 50 af 24/06/2011).

Landsplandirektivets kortbilag N er retningsgivende for administration af transportkorridorerne.

Ad § 25

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

Ad § 26

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

Landsplandirektivets kortbilag P er retningsgivende for administration af reservationer til overordnede vejanlæg.

Ad § 27

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

Stinettet består i den centrale del af storbyområdet af de såkaldte cykelsuperstier, som 18 kommuner og Region Hovedstaden har tilsluttet sig (inkl. muligheder for enkelte alternative linjeføringer). I de øvrige kommuner i hovedstadsområdet er udgangspunktet det overordnede regionale trafikstinet, som blev fastlagt i den tidligere regionplan.

Cykelstinettet er angivet med en principiel linjeføring i kortbilag Q. Det betyder, at der i kommuneplanlægningen kan fastlægges alternative linjeføringer på udvalgte strækninger. Det er dog en forudsætning, at stiføringen overholder Fingerplanens principper for stiplanlægning, jf. appendiks 1. Det er blandt andet et væsentligt kriterium, at stinettet sikrer cykelpendlere direkte forbindelse til overordnede trafikmål såsom bolig- og arbejdspladskoncentrationer, trafikterminaler mv.

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

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

Ad § 28

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

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

Det rekreative stinet, der er vist i kortbilag R, er også angivet med en principiel linjeføring, jf. bemærkningerne til § 27. Kommunale forslag til alternative linjeføringer skal respektere principperne for planlægning af overordnede rekreative stier, jf. appendiks 1. Ruterne skal være sammenhængende og tilrettelægges med henblik på rekreativ anvendelse og oplevelse.

Visse steder i hovedstadsområdet mangler der stistrækninger, for at der er sikret tilstrækkelig sammenhæng i det rekreative stinet. Fingerplan 2017 angiver disse strækninger som "missing links", hvor kommuneplanerne skal sikre sammenhæng, eventuelt i første omgang ved at fastlægge en principiel linjeføring.

Ad § 29

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

Ad § 30

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

Ad. § 31, § 32 og § 33

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

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

Kapitel 8 – Ikrafttræden

Ad § 34

Fingerplan 2017 erstatter Fingerplan 2013, som samtidig ophæves.

Udkast

Appendiks 1

Overordnede principper for planlægning af regionale stinet

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

Fælles hovedprincipper for Fingerplanens overordnede stinet

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

Principper for det overordnede, rekreative stinet

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

Principper for det overordnede cykelstinet

- Cykelstinettet skal primært tilgodese hurtigst mulig cykeltransport og ligger primært langs de større veje.
- Cykelstinettet skal medvirke til at give pendlere forskellige muligheder for valg af transportmiddel.
- Cykelstinettet skal forbinde store befolknings- og arbejdspladskoncentrationer.
- Cykelstinettet skal give god adgang til større trafikterminaler.
- Cykelstierne skal have en standard, som giver de bedst mulige forhold for cyklisterne, herunder sikkerhed, direkte rute, vintervedligeholdelse, god belægning og belysning osv.
- Stiforbindelserne skal koordineres med kommunerne uden for hovedstadsområdet.
- Cykelstier føres videre fortrinsvis ad hovedlandeveje eller andre større veje for at undgå "missing links" ved grænserne til kommunerne uden for hovedstadsområdet.

Principper for Cykelsuperstier

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

Udformning af overordnede, rekreative stier

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

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