



REGERINGEN

Danmarks hovedstad

Initiativer til styrkelse af hovedstadsområdet

JANUAR 2019

Indhold

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



Danmarks hovedstad frem mod 2030

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

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

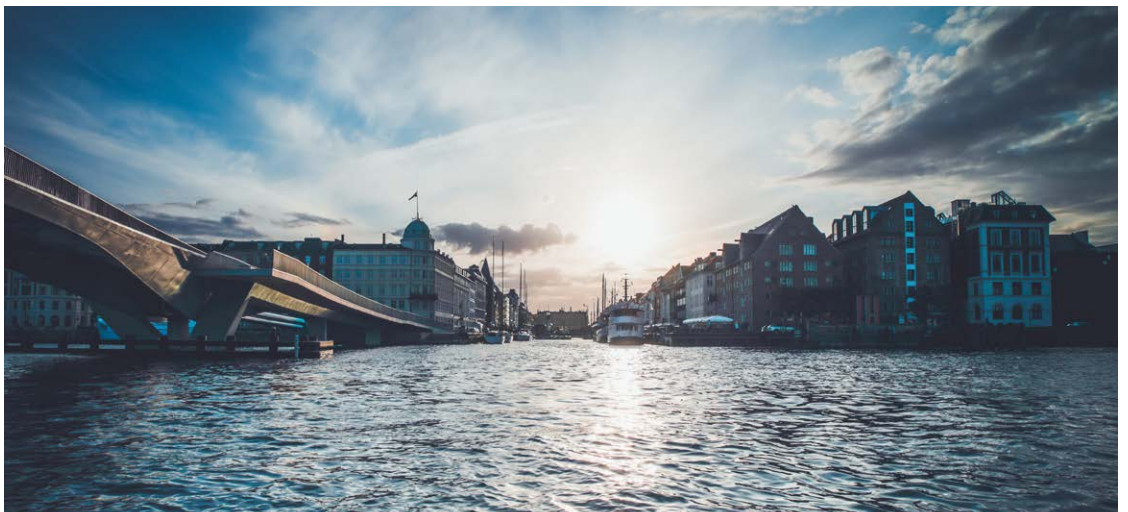
I internationale målinger står hovedstaden stærkt, både når der måles på livskvalitet og på vækstvilkår, og hovedstadsområdet har stor betydning for Danmarks økonomi.

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

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

34

Så mange kommuner består hovedstaden af.



Regeringens hovedstadsudspil har fokus på fire centrale udfordringer:

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

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

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

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



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

→ Fingerplanen

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

Det indre storbyområde

- Håndfladen

Det ydre storbyområde

- Byfingrene
- Landområde

De grønne kiler

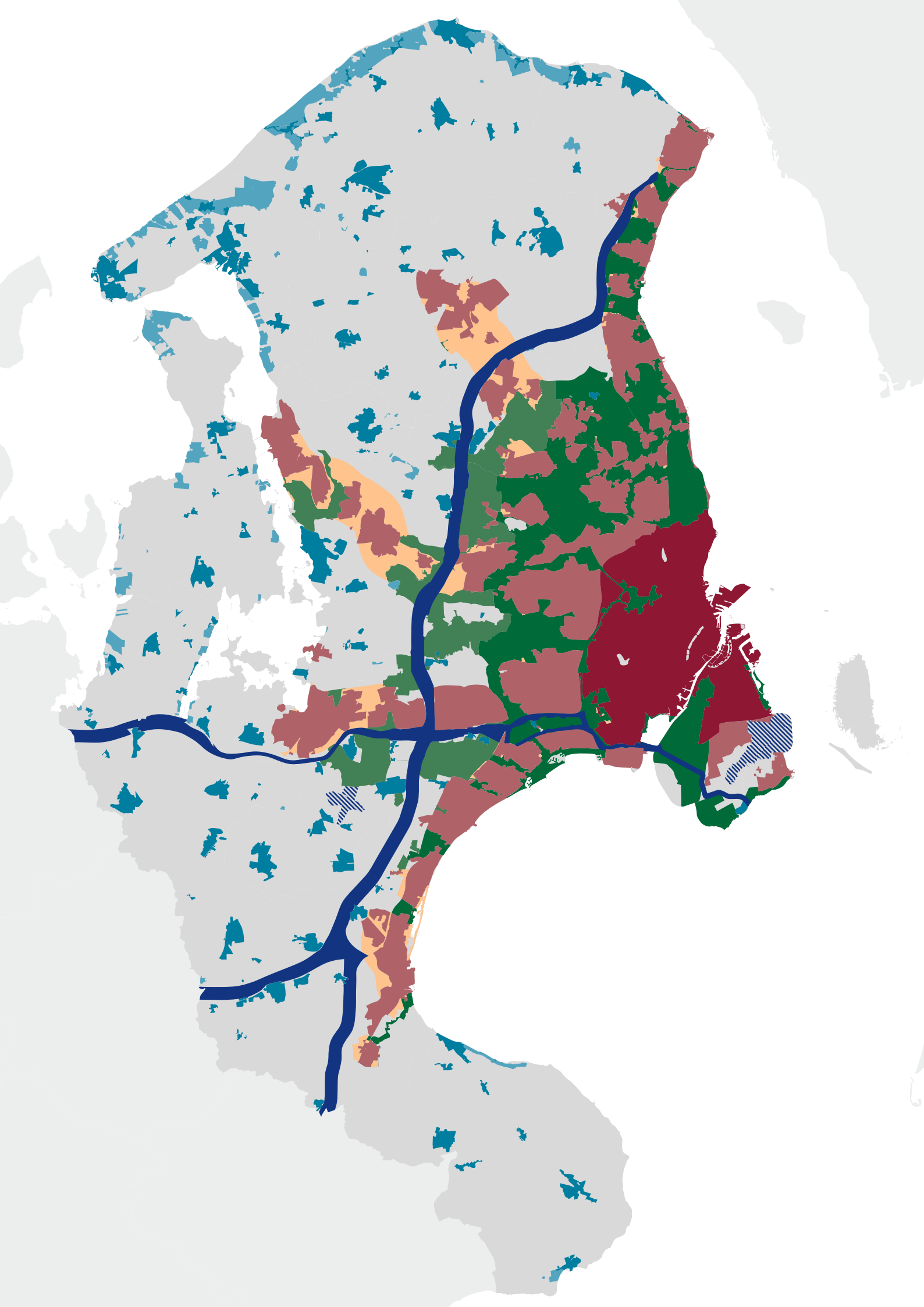
- Indre kiler og kystkiler
- Ydre kiler

Andet

- Transportkorridor
- Lufthavne

Det øvrige hovedstadsområde

- Byområde
- Sommerhusområde



Visioner for hovedstadsområdet



Plads til alle



40 pct.

af Danmarks BNP står
hovedstaden for.

Frem mod 2030 forventes der 200.000 nye borgere i hovedstadsområdet.

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

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

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

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

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



Vækst, viden og virksomheder

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

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

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

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

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

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



Smart og effektiv mobilitet

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

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

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

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

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



Aktiv, levende og grøn hovedstad

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

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

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

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

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

Initiativer til styrkelse af hovedstadsområdet



Plads til alle

Flere boliger i den centrale del af hovedstaden

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

Byudvikling i hele hovedstadsområdet

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



Vækst, viden og virksomheder

Konkurrencedygtige vilkår for vækst og viden

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

Bedre erhvervsklima

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



Smart og effektiv mobilitet

Mere plads på vejene

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

Øget kapacitet i den kollektive trafik

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

Ny organisering af den offentlige transport i hovedstaden

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

Udvikling af Københavns Lufthavn

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



Aktiv, levende og grøn hovedstad

Mindre støj- og luftforurening

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

Klimasikring

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

Natur og grønne områder

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

Byliv, kultur og turisme

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



Fingerplan 2019

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

Plads til alle

Flere boliger i den centrale del af hovedstaden

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

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

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

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

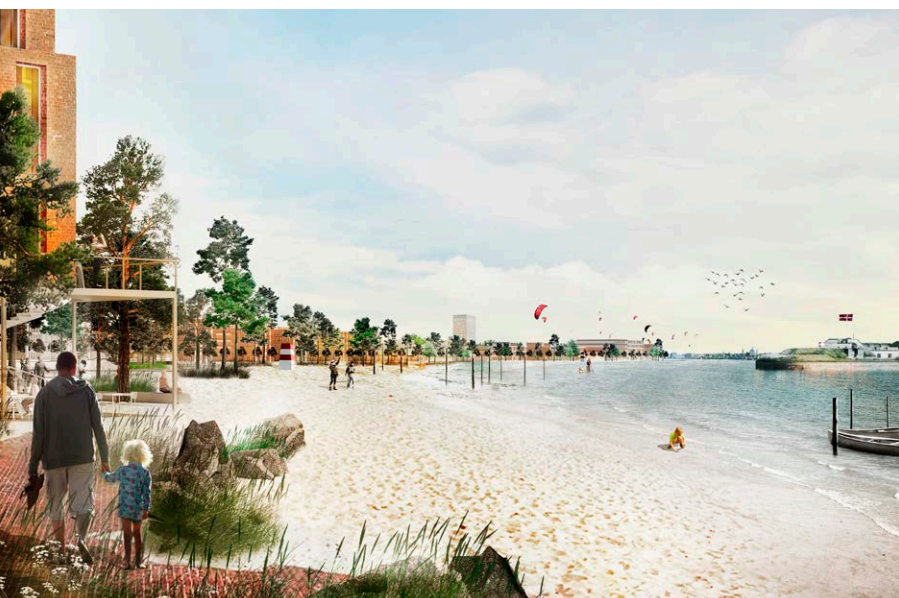
På sigt bliver der tale om en ny bydel, som løser en række udfordringer i hovedstadsområdet ved at:

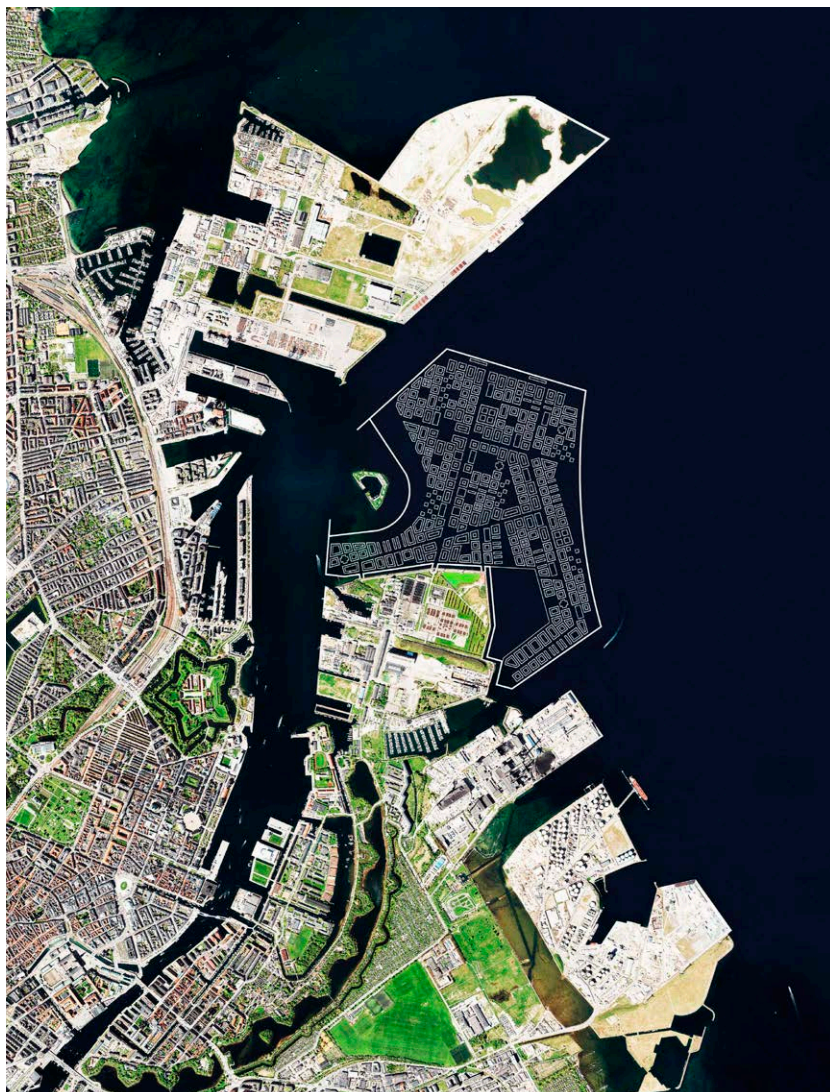
- Sikre arealer til langsigtet byudvikling, da området på sigt kan huse omkring 35.000 beboere og et tilsvarende antal arbejdspladser
- Skabe plads til deponi af overskudsjord
- Billiggøre klimasikring af København fra nord
- Bidrage til finansiering af nødvendig infrastruktur til området; en havnetunnel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

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

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

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



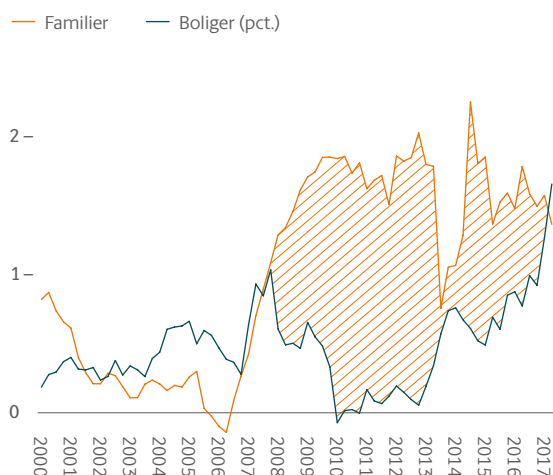


→ REGERINGENS INITIATIVER

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

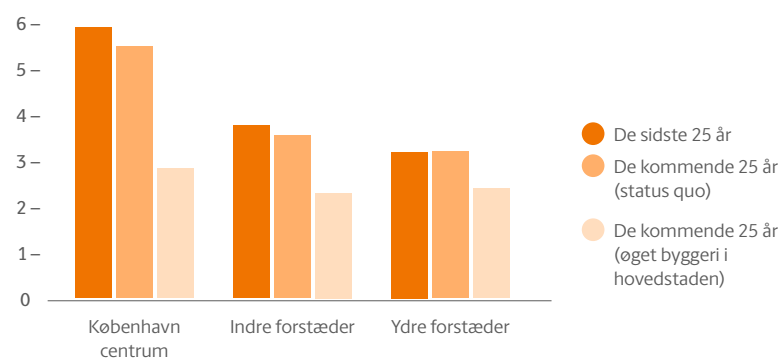


Figur 1. Årlig vækst i befolkning og boligudbud i København



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

Reale årlige prisstigninger (pct.)



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

Plads til alle

Byudvikling i hele hovedstadsområdet



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

- Huse
- Små lejligheder og kollegier
- Øvrige lejligheder

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

2020

København +26.000



Forstæder +10.900



2025

København +23.000



Forstæder +11.700



2035

København +30.300



Forstæder +14.000



2045

København +25.200



Forstæder +17.800



0 20.000 40.000 60.000 80.000 100.000

Antal boliger

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

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

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



ca. 4.300 ha

ubebygget areal i omegnskommunerne er planlagt til byformål

Nord-syd:

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

Øst-vest:

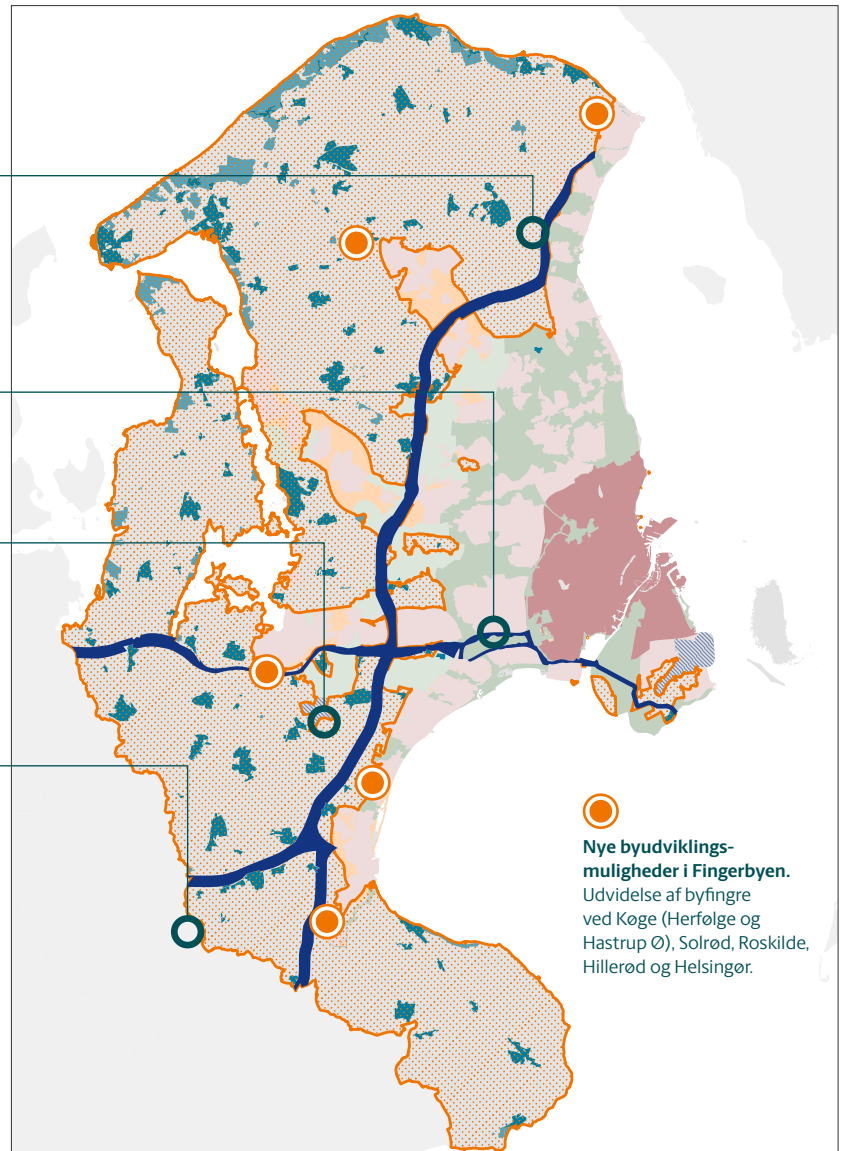
Servicecheck af regler for byggeri.

Nye byudviklingsmuligheder omkring Roskilde Lufthavn.

Ændring af støjzone omkring lufthavnen.

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

→ Nye byudviklingsmuligheder i hele hovedstadsområdet.



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

→ REGERINGENS INITIATIVER

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

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

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

baggrund af opdaterede støjberegninger.

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

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

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

Gode rammer for vækst, viden og virksomheder

Konkurrencedygtige vilkår for vækst og viden

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

→ REGERINGENS INITIATIVER

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

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

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

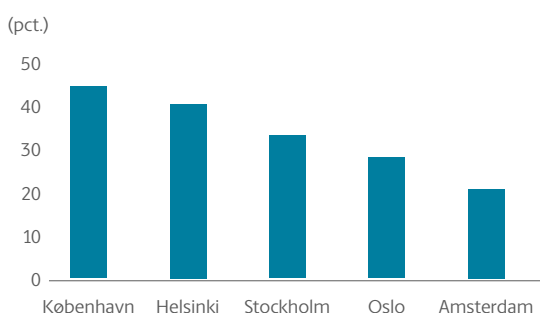
13. Regeringen har afsat 63 mio. kr. årligt i 2019-2021 på finansloven for 2019 til en forhøjelse af basisforskningstilskuddet til IT-Universitetet og Copenhagen Business School, og 180 mio. kr. i 2019 til særlige forskningscentre, såkaldte pionercentre, der skal kunne måle sig med verdens bedste forskningsmiljøer.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

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

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



Figur 4. Byernes andel af landets samlede BNP



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

Eurostat

Gode rammer for vækst, viden og virksomheder

Bedre erhvervsklima

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

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

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

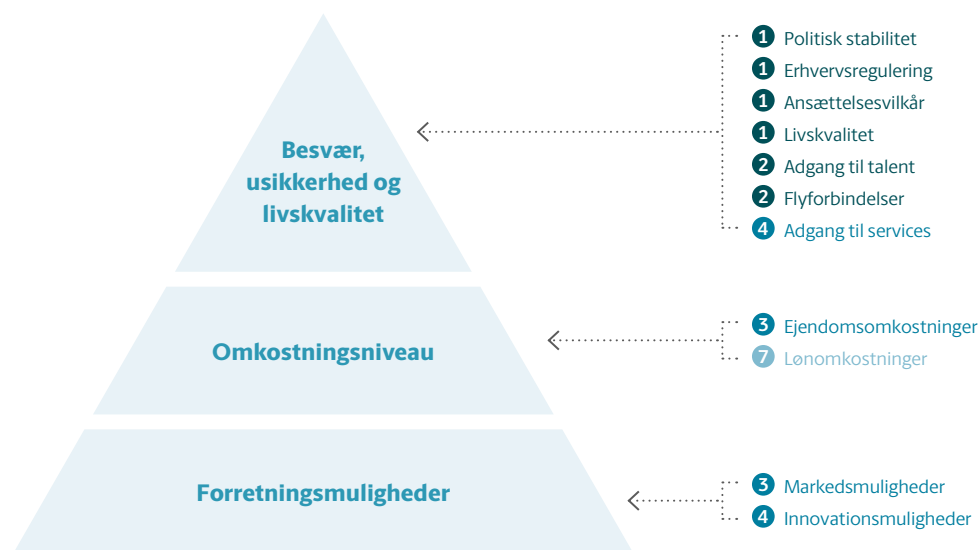
Et godt erhvervsklima handler bl.a. om, at virksomhederne har adgang til attraktive erhvervsarealer til konkurrencedygtige priser. I hovedstadsområdet er der efterspørgsel efter erhvervsarealer med let adgang til god transportinfrastruktur, og i revisionen af Fingerplanen gives der mulighed for udlæg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



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

Copenhagen Capacity, Metro Monitor Northern Europe 2018

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

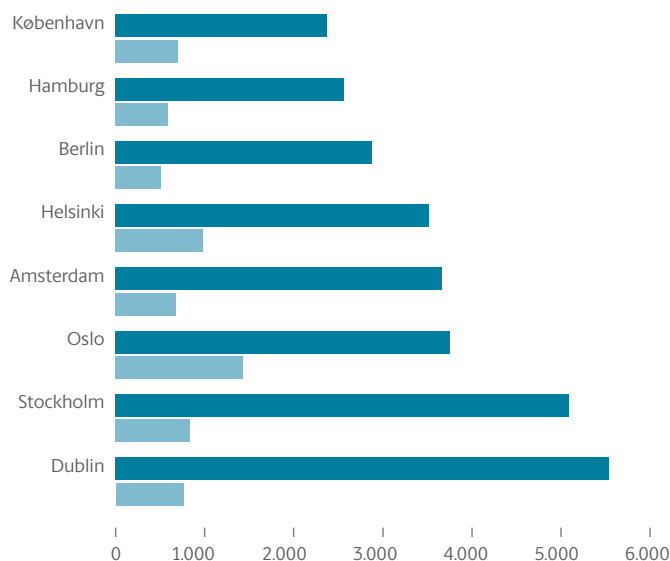




Figur 6.
Konkurrencedygtige
priser på erhvervsejen-
domme i hovedstaden
(dkk/m², 2017)

Copenhagen Capacity,
Metro Monitor Northern
Europe 2018

● Kontor
● Industri



→ REGERINGENS INITIATIVER

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Smart og effektiv mobilitet

Mere plads på vejene

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

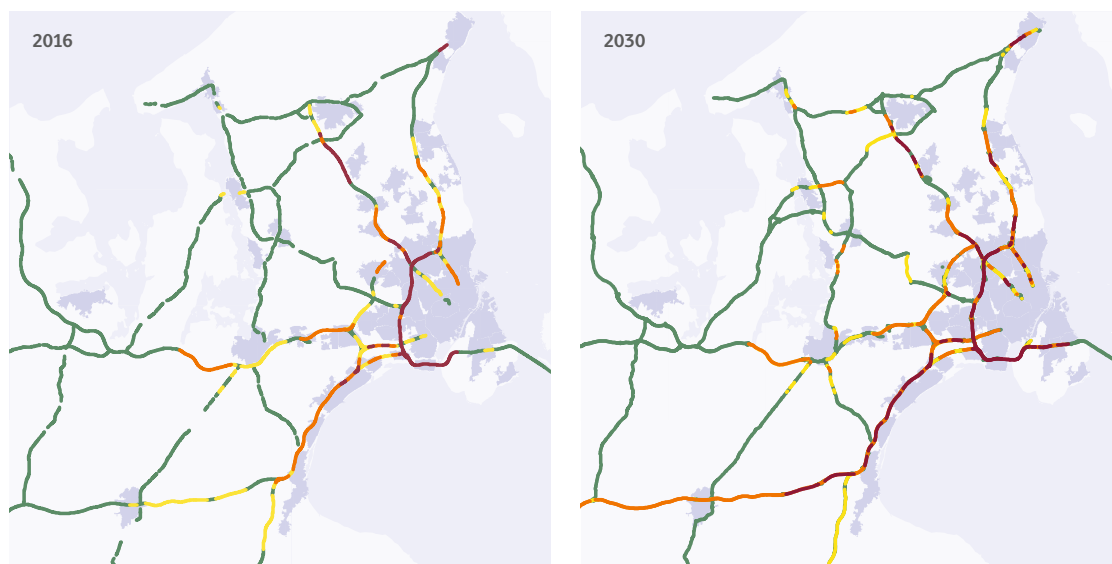
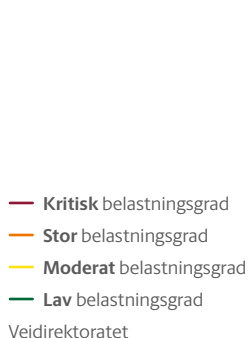
De største fremkommeligheds- og kapacitetsproblemer på vejnettet er centreret om ringforbindelserne – Motorring 3, Ring 4, krydsforbindelserne samt Amagermotorvejen. For borgerne betyder

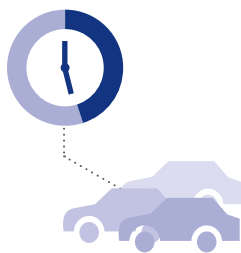
det øget transporttid fx til og fra arbejde, og for virksomhederne bliver det dyrere at transportere varer, deres medarbejdere bruger tid i kø på vejene, og dette har betydning for virksomhedernes konkurrenceevne. Udfordringerne i ringforbindelserne skal løses før eller samtidig med udbygning af indfaldskorridorerne.

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



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





+45%

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



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

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

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

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

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

Figur 8. Mulige vejudvidelser.



— Mulige vejforbindelser
— Undersøgelser

og udvidelse af kapaciteten på forbindelserne imellem disse.

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

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

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

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

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



REGERINGENS INITIATIVER

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

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

Smart og effektiv mobilitet

Øget kapacitet i den kollektive trafik

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

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

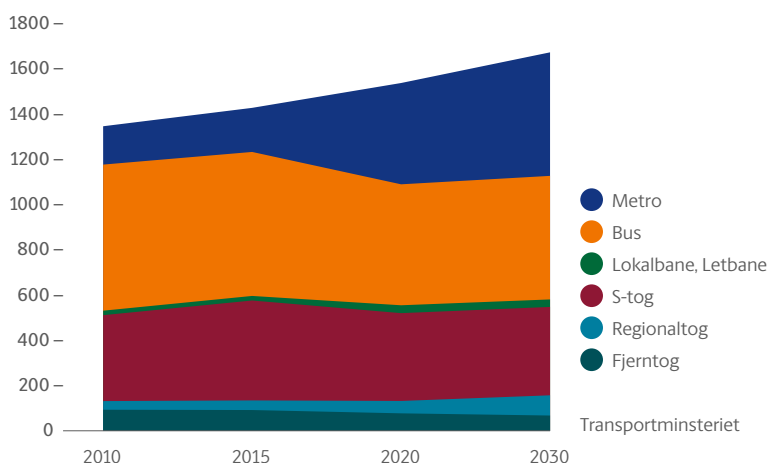
helt nye muligheder for den kollektive trafik, og det forventes således, at antallet af passagerer i metroen vil stige med knap 50 pct. frem mod 2030. Presset vil især være massivt på strækningen Kongens Nytorv – Christianshavn på tværs af havnen. Med et stigende befolkningstal og et større mobilitetsbehov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

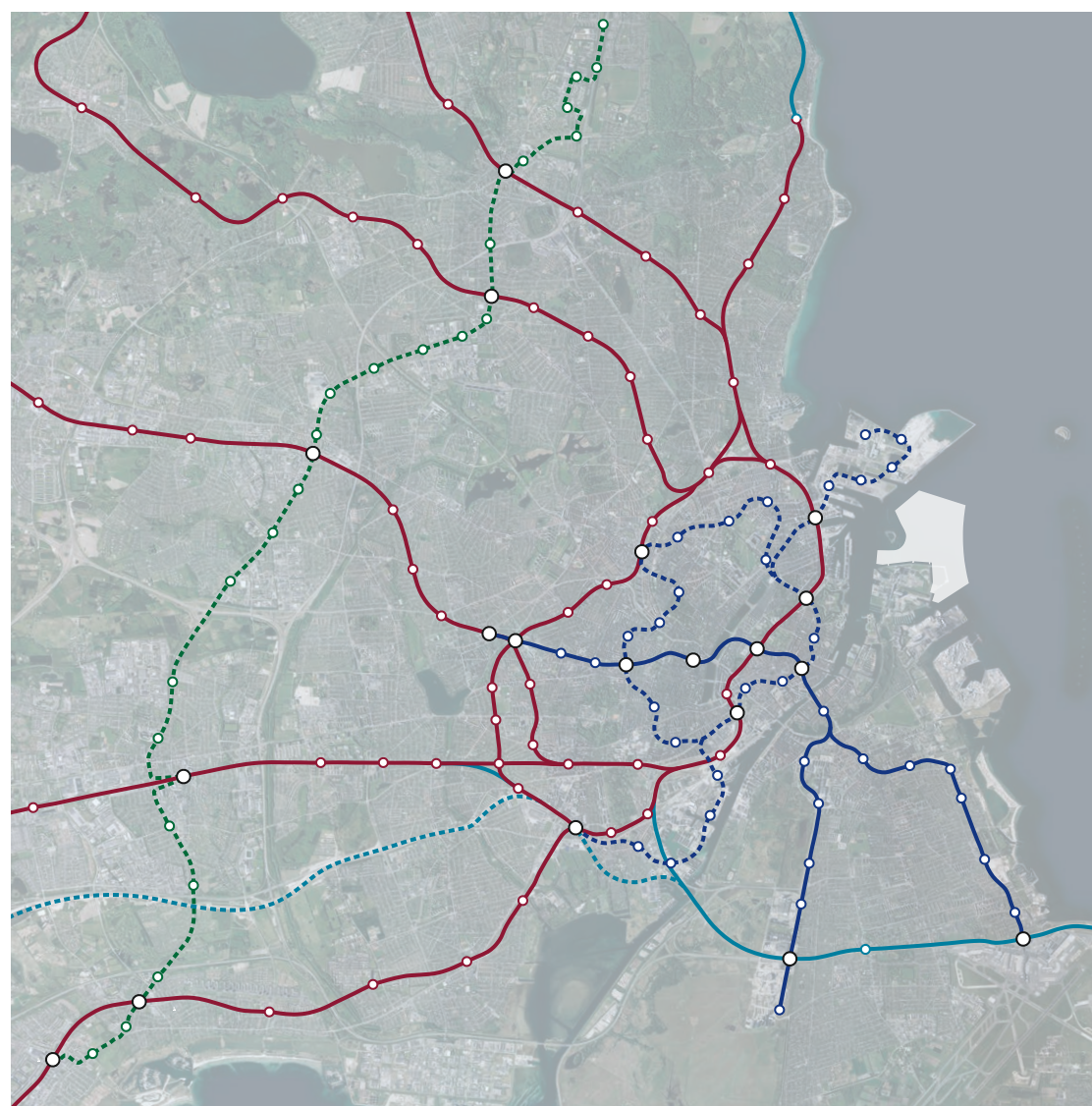
Med udspillet Nærmere kollektiv trafik fra september 2018 bliver det lettere at være passager i den kollektive trafik. Der lægges i udspillet op til at fremme udviklingen af digitale, smarte mobilitetstjenester, der kobler rejseplanlægning, betaling, billettering og trafikinformation på tværs af offentlige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

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



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





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

— Metro
— S-tog
— Regionaltog

Kommende:

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



REGERINGENS INITIATIVER

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

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

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

 Smart og effektiv mobilitet

Ny organisering af den offentlige transport i hovedstaden

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

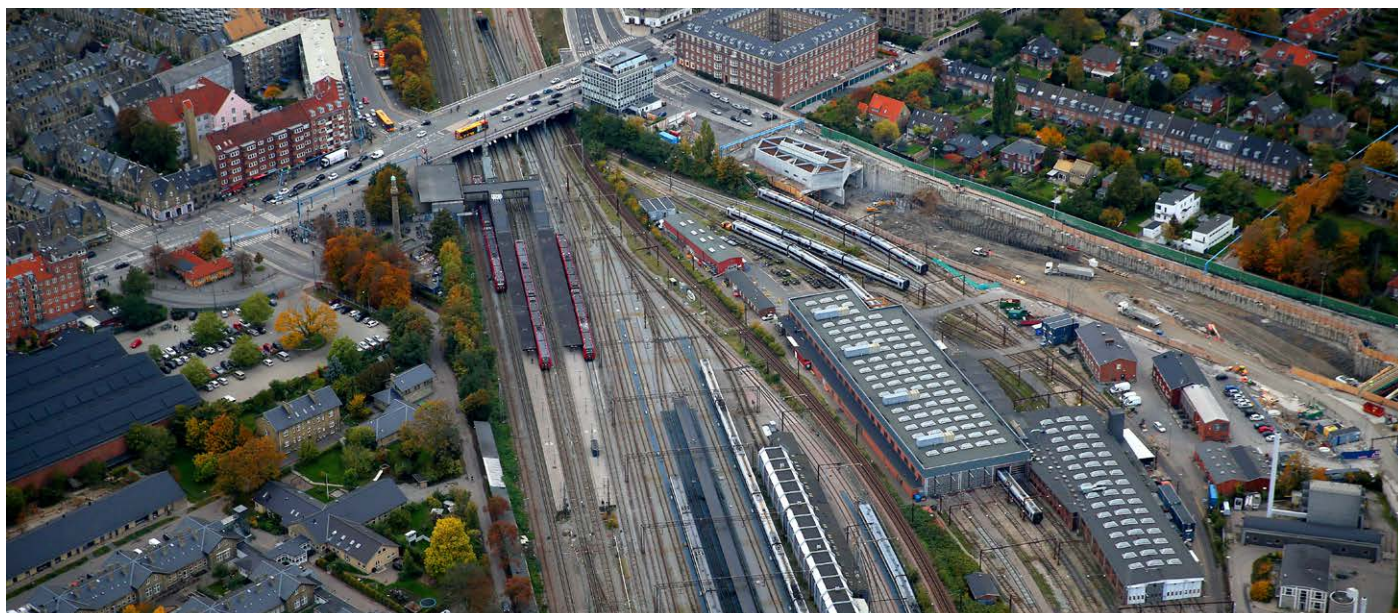
Derfor vil regeringen etablere en ny, fælles og stærk transportorganisation – Hovedstadens Offentlige Transport (HOT) – der har til formål at øge brugen af den kollektive trafik og sikre, at transporttilbudet fremstår effektivt og attraktivt.

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

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

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

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





Figur 11.
Hovedstadens offentlige transport i dag.

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



Ny transportorganisation:
Hovedstadens Offentlige Transport.

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



REGERINGENS INITIATIVER

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



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

 Smart og effektiv mobilitet

Udvikling af Københavns Lufthavn

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

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

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

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

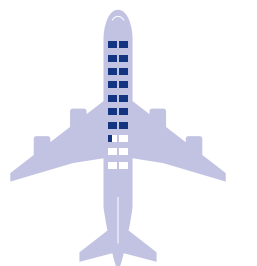
Lufthavnens mål om 40 mio. passagerer årligt vil medføre en stigning i brugen af tog, bus og metro til lufthavnen på 80 pct. Samtidig forventes en samlet stigning på 48 pct. i antal personkilometer over Øresund frem til 2032 på grund af øget pendling og trafik til lufthavnen fra Sverige, ligesom der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



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



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



**30
mio.**

passagerer i 2018.

→ REGERINGENS INITIATIVER

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

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

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

 **Aktiv, levende og grøn hovedstad**

Mindre støj- og luftforurening



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

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

Støj- og luftforurening koster derfor mennesker og samfund dyrt.

← Støjbekæmpelse står højt på regeringens dagsorden.

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

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

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



REGERINGENS INITIATIVER

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

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

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

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

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

Aktiv, levende og grøn hovedstad

Klimasikring

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

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

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

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

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

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

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

→ Klimaforandringerne giver øget risiko for oversvømmelser.



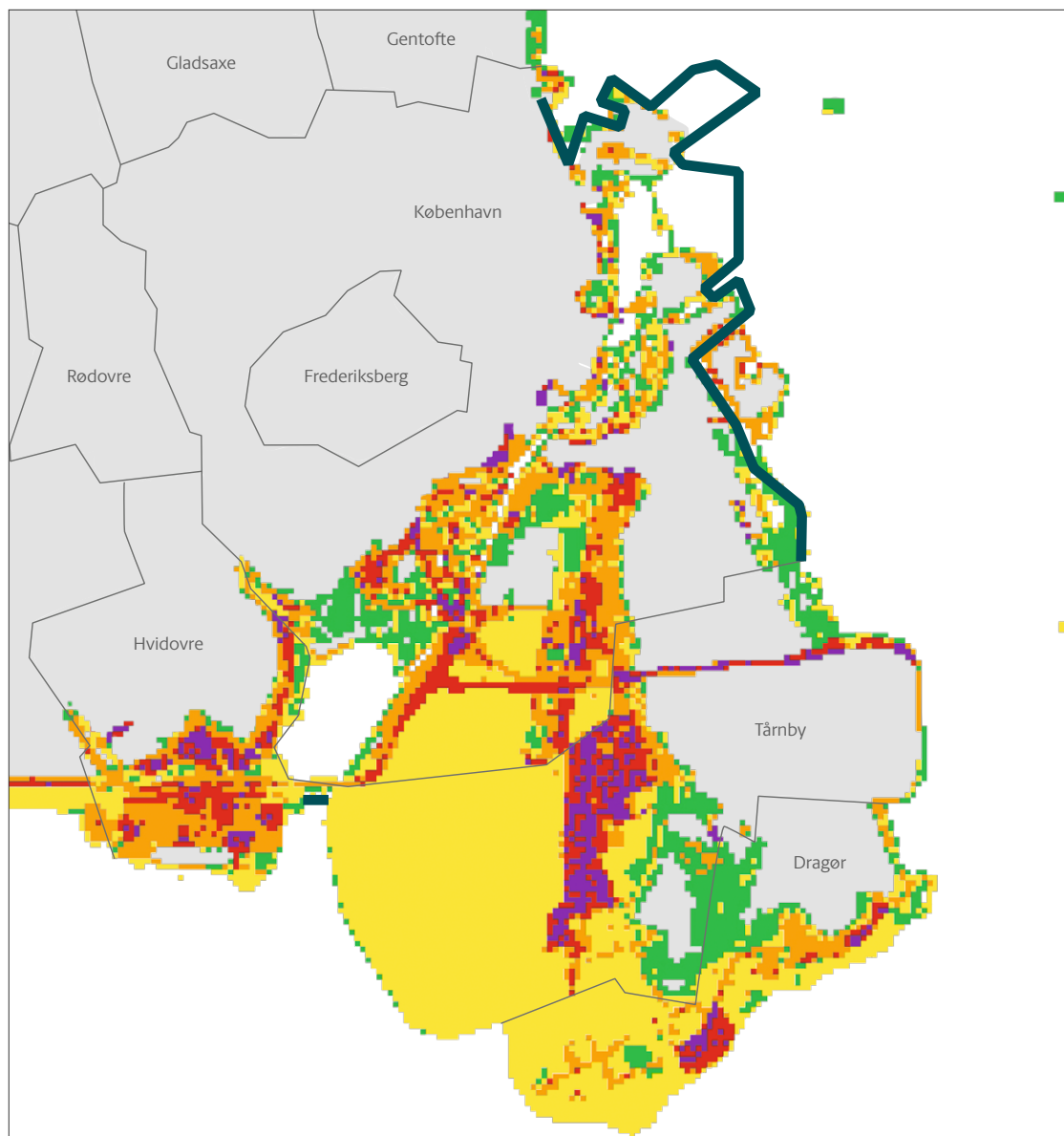
**Figur 12.**

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

Oversvømmelsesrisiko:

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

- Vision for kystbeskyttelse
- Kommunegrænse

**REGERINGENS INITIATIVER**

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

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

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

Aktiv, levende og grøn hovedstad

Natur og grønne områder

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

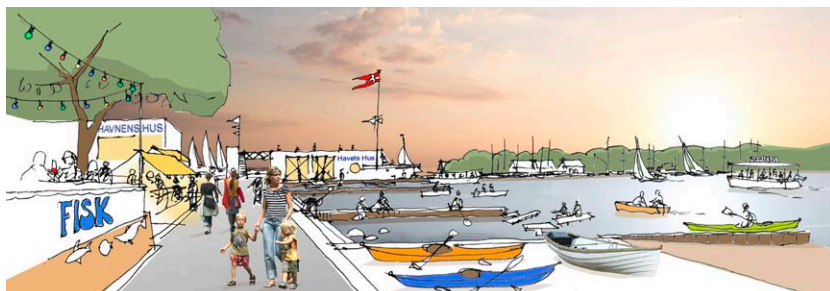
Fingerplanen har i særdeleshed været med til at bidrage til denne tilstræbte balance imellem urbane og grønne rekreative arealer igennem dens 70-årige virke. Fingerplanens grønne kiler sikrer hovedstadsområdets befolkning nem adgang til større sammenhængende grønne rekreative områder, og strækker sig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

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

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

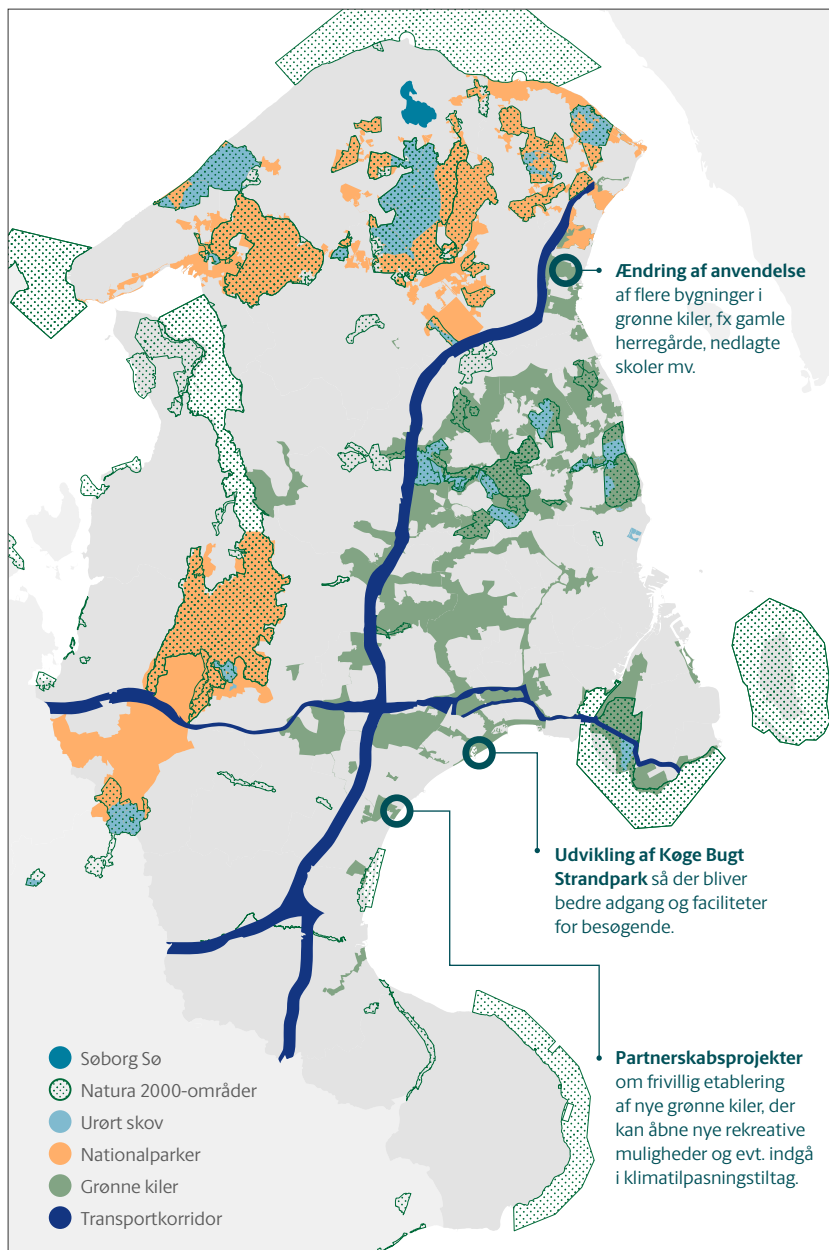
Der er i de seneste år taget en række initiativer med henblik på at fastholde hovedstadens førerposition som et grønt og attraktivt område. Regeringen har bl.a. igangsat genetableringen af Søborg Sø, som tidligere var Nordsjællands fjerdestørste sø, men som blev tørlagt i 1870'erne. Søen genetaberes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

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



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

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



→ REGERINGENS INITIATIVER

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

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

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

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

Aktiv, levende og grøn hovedstad

Byliv, kultur og turisme

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

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

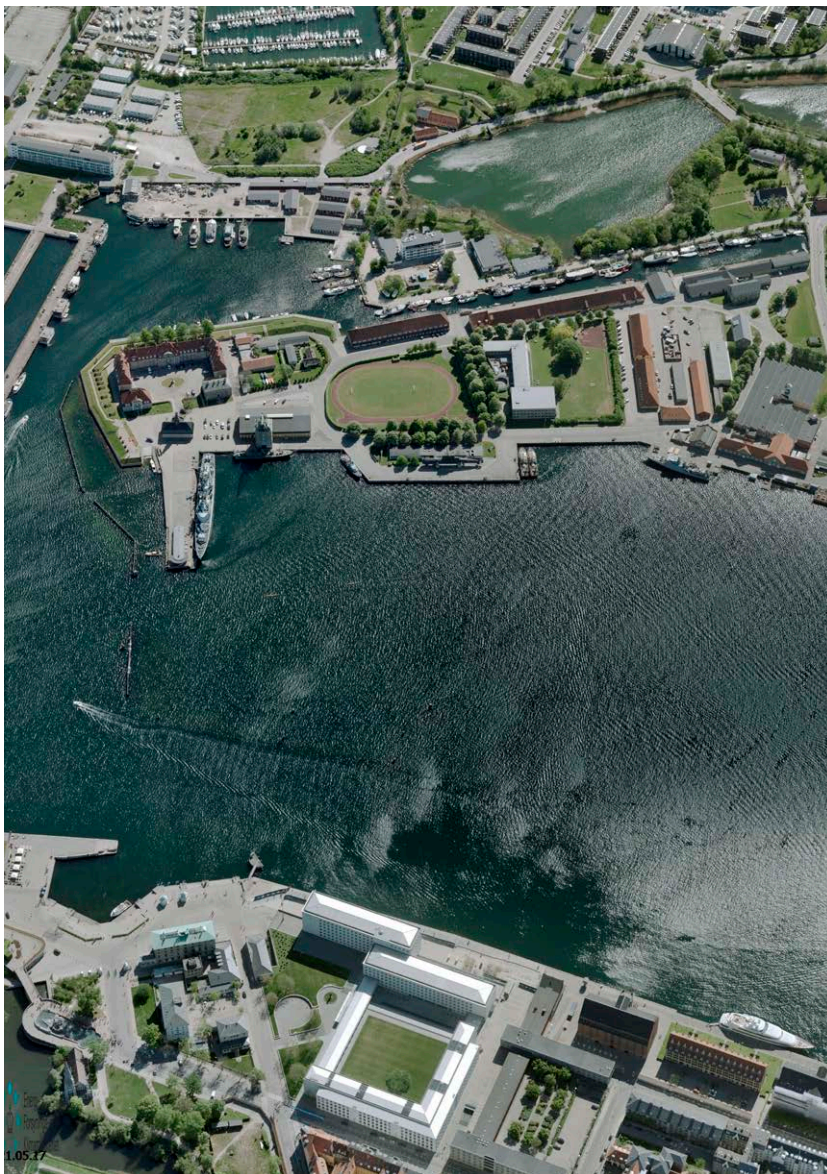
↘ Nyholms historiske bygninger og monumenter bevares, mens der åbnes mulighed for opførelse af boliger på den sydlige del.

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

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

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





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

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

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

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

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

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

→ REGERINGENS INITIATIVER

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

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



Fingerplan 2019 – nye udviklings- muligheder i hele hovedstadsområdet

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

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

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

Fingerplanen udpeger herudover bl.a.:

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

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



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

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

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

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

Grønne områder – attraktive grønne kiler

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

Grønne områder – udvikling af Køge Bugt Strandpark

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

Modernisering af regler om stationsnær lokalisering

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

Nye udviklingsmuligheder for boliger og erhverv

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

Undersøgelse af arealreservationer i transportkorridorer

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

Yderligere arealreservationer til særlige virksomhedstyper

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



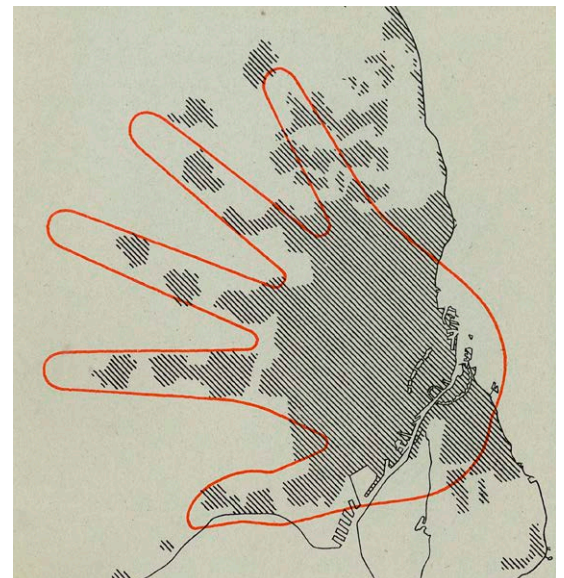
Sammen med planloven er Fingerplanen det overordnede grundlag for den kommunale planlægning i hovedstadsområdet.



REGERINGENS INITIATIVER

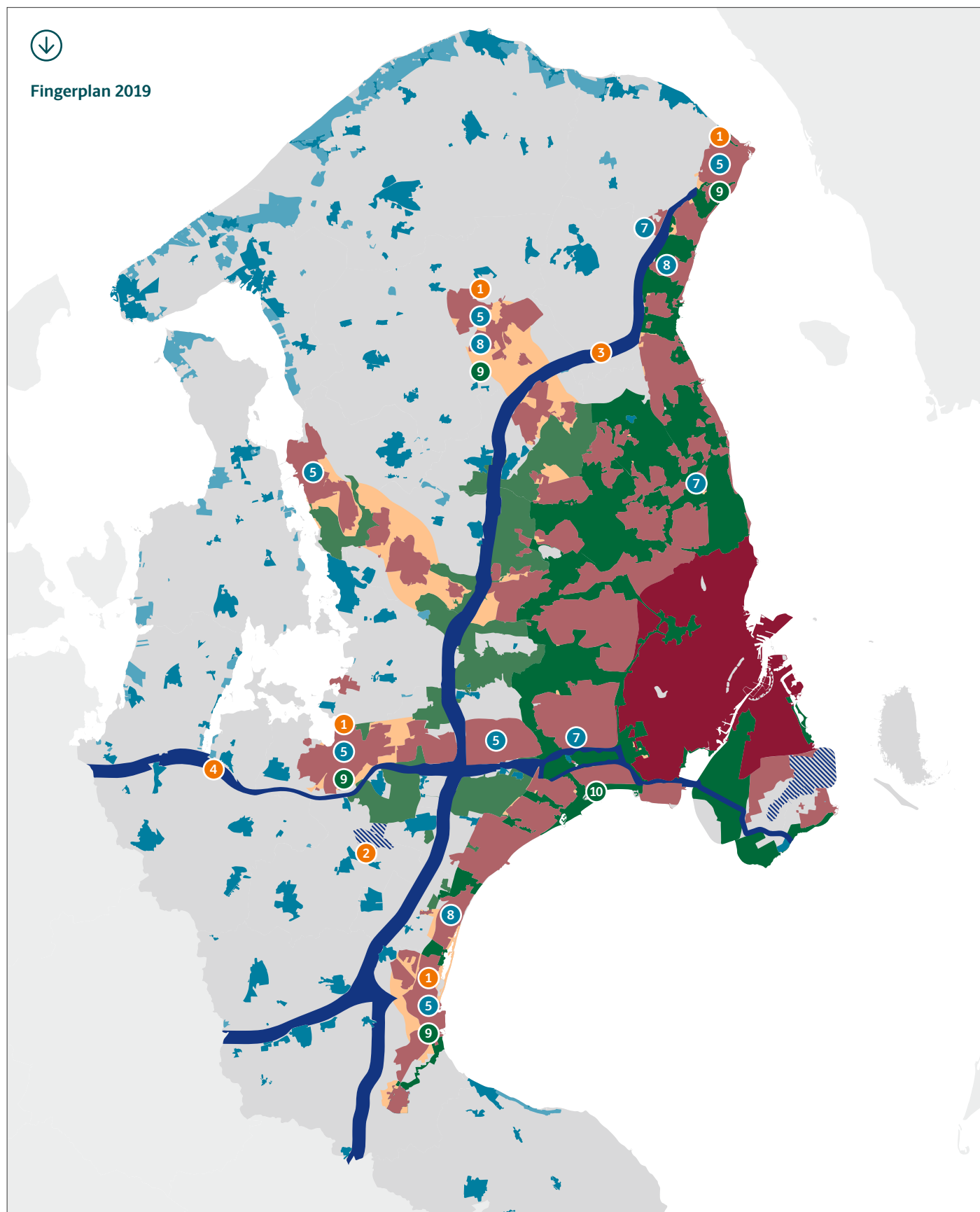
Regeringen vil med Fingerplan 2019 imødekomme 80 af kommunernes ønsker helt eller delvist, og dermed åbne for en bred vifte af nye udviklingsmuligheder i hele hovedstadsområdet.

→ Kort der viser Fingerplanen fra 1947.





Fingerplan 2019



Det indre storbyområde

● Håndfladen

Det ydre storbyområde

● Byfingrene

● Landområde

De grønne kiler

● Indre kiler og kystkiler

● Ydre kiler

Andet

● Transportkorridor

● Lufthavne

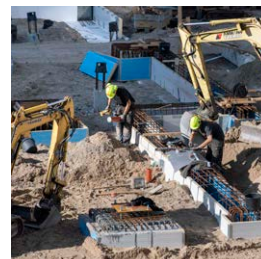
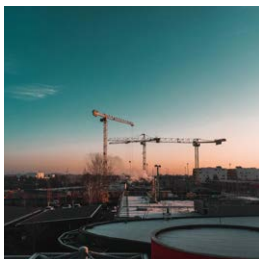
Det øvrige hovedstadsområde

● Byområde

● Sommerhusområde



NYE MULIGHEDER FOR BYUDVIKLING



1 Nye byudviklingsmuligheder i fingerbyen

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

2 Nye byudviklingsmuligheder omkring Roskilde Lufthavn

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

3 Nord-syd transportkorridor

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

4 Byudvikling uden for byfingrene

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



ATTRAKTIVE ERHVERVSOMRÅDER MED LET ADGANG TIL OFFENTLIG TRANSPORT



5 Et hovedstadsområde med flere stærke centre

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

6 Frihed til placering af offentlige institutioner

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

7 Nye byggermuligheder

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

8 Plads til transport og logistik

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



GRØNNE OG LEVENDE OMRÅDER



9 Mere grønt

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

10 Flere rekreative muligheder

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

11 Klimatilpasning

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

12 Fra forfald til udvikling

Bedre udnyttelse af eksisterende bygninger i grøn kile.



2018/19:13

Januar 2019

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

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

Fotos:

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

Design: e-Types
Tryk: Rosendahls

Publikationen kan hentes på
www.em.dk

