

de grønne kiler, som sikrer rekreative muligheder mellem de enkelte bydele i fingrene.

Lige som de regionale og lokale kiler ikke må reduceres gennem overførsel af arealer til byzone, må der heller ikke ske en indskrænkning af disse arealer gennem placering af funktioner, som reelt har en bymæssig funktion, og som bør placeres i byzone. Det kan f.eks. være offentlige institutioner med idrætsfaciliteter, som har en lukket karakter i forhold til en almen brug. Derimod vil der i de grønne kiler – med respekt for områdernes forskellighed og følsomhed – kunne placeres fritidsanlæg, som er alment tilgængelige.

De grønne kiler mellem byfingrene, bliver gradvis bredere, når man nærmer sig Købstadsringen. Her er arealerne en del af det øvrige hovedstadsområde, hvor der kan ske en byudvikling af lokal karakter i tilknytning til kommunecentrene og afrundinger af andre bysamfund, jf. forslaget til nr. 4.

Ad nr. 4

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

I de små byer – landsbyer, små stationsbyer mv. – kan der ske mindre udbygninger af de eksisterende byområder i form af afrundinger af bebyggelserne.

Lovforslaget indebærer – ligesom i de ydre dele af det ydre storbyområde – at den enkelte kommune, når disse principper overholdes, selv kan udlægge ny byzone. Hermed øges det kommunale råderum væsentlig i forhold til i dag.

Ad stk. 2

De overordnede principper for byudvikling afhænger af områdernes beliggenhed i forhold til den overordnede struktur i hovedstadsområdet. Principperne fastholder og videreudvikler de grundprincipper, som i de seneste knapt 60 år har sikret en byudvikling, som har været udformet med udgangspunkt i en fingerbystruktur.

Fingerbystrukturen fastlægger, at byudvikling overvejende skal ske i byfingre i tilknytning til en trafikal infrastruktur bestående af banebetjening med S-tog, regionaltog og metro og et overordnet vejnet, mens arealerne mellem byfingrene friholdes til regionale friluftsområder.

Fingerbystrukturen har sikret, at trafikafviklingen i hovedstadsområdet foregår mere smidigt end i mange andre storbyregioner, og at de offentlige investerin-

ger i trafikal infrastruktur udnyttes optimalt. Fingerbystrukturen er også kendt fra Stockholm og Berlin, mens andre europæiske storbyer har udviklet sig som »kagebyer«, hvor nye byområder placeres i lag uden på de ældre byområder. Den byform medfører oftest store trafikale problemer. De fleste nyere amerikanske storbyer har udviklet sig som store bylandskaber med spredt bebyggelse (»urban sprawl«), stort arealforbrug til byformål, store rejseafstande, stor bilafhængighed og en kostbar og arealkrævende infrastruktur.

Der skelnes i lovforslaget mellem fire områdetyper: et indre storbyområde (i den hidtidige regionplanlægning kaldet Håndfladen), et ydre storbyområde (i den hidtidige regionplanlægning kaldet Fingerbyen, hvor der skelnes mellem de indre og ydre dele af byfingrene), de grønne kiler mellem de indre dele af byfingrene, samt det øvrige hovedstadsområde, som omfatter by- og landskabsområderne uden for det ydre storbyområde (i den hidtidige regionplanlægning kaldet området uden for Købstadsringen og by- og landskabsområderne mellem de ydre dele af byfingrene).

Som udgangspunkt omfatter det indre storbyområde Københavns og Frederiksberg Kommuner samt de dele af de omkringliggende kommuner, hvor der er et sammenhængende byområde på tværs af kommunegrænser.

Det ydre storbyområde omfatter nuværende og potentielle byområder langs de regionale baner/S-banerne mod købstæderne Helsingør, Hillerød, Frederikssund, Roskilde og Køge, samt S-banen mod Farum. Opdelingen mellem det indre og ydre storbyområde kan gå gennem en kommune.

De grønne kiler omfatter de regionale grønne områder mellem de indre dele af byfingrene i det ydre storbyområde samt de grønne kiler mellem de enkelte byområder i en byfinger i det ydre storbyområde.

Det øvrige hovedstadsområde omfatter by- og landskabsområderne uden for Købstadsringen, samt by- og landskabsområderne mellem de ydre dele af byfingrene i det ydre storbyområde.

Den konkrete afgrænsning af de fire områdetyper ændres over tid og vil afhænge af den fremtidige overordnede infrastruktur og planlægning i hovedstadsområdet. Den vil derfor blive fastlagt i Landsplandiaktiv, jf. stk. 4.

Ad stk. 3

Hensigten er at friholde passager på tværs af kommunegrænser gennem hovedstadsområdet til fremtidige tekniske anlæg. Et eksempel er de eksisterende regionplanretningslinjer for langsigtede arealreservationer til transportkorridorer. Transportkorridorerne