



# En stærkere og større hovedstad

Omegnskommunernes input  
til regeringens hovedstadsstrategi 2030

# Indledning



Kommunerne i omegnen af København ser frem til regeringens udspil, der skal sætte fokus på hovedstadsområdets udvikling frem til 2030. Vi er enige i de fire hovedudfordringer, som regeringen allerede har udpeget i kommissoriet for arbejdet med hovedstadsstrategien:

- **Vækst og viden**
- **Plads til flere borgere**
- **Effektiv og smart mobilitet**
- **Et aktivt, attraktivt og grønt hovedstadsområde**

Omegnskommunerne er nøglen til at løse udfordringerne. Tilflytningen til hele hovedstadsområdet er allerede en realitet, og den vil fortsætte i de kommende år.

Det er derfor vigtigt, at regeringens strategi ikke kun har fokus på København. Den moderne, velfungerende og attraktive hovedstad er ikke opdelt i et center og en periferi – det er en blandet by med mange centre, der er forbundet med god og effektiv infrastruktur. Der er et stort potentiale for at styrke udviklingen og værdien af væksten for hovedstadsområdet med de rette strategiske initiativer og investeringer.

I omegnen er der plads til at udvikle nye erhvervsområder, som kan skabe titusindvis af arbejdspladser. Alene langs letbanen, der står færdig om syv år, forventes der investeringer i etablering af 20.000 nye arbejdspladser.

Interessen for at bo i omegnskommunerne er kraftigt stignende. Der bliver bygget på livet løs for at gøre plads til flere borgere. Allerede for de kommende 12-15 år er der planlagt byudvikling i de nære omegnskommuner, der giver plads til ca. 70.000 flere indbyggere i vores kommuner. Til sammenligning får Lynetteholmen, der er planlagt til at stå færdig om mere end 50 år, ca. 35.000 indbyggere - altså det halve.

En stor del af befolkningsvæksten i hovedstadsområdet finder således sted i de nære omegnskommuner. Hovedstadens udfordringer med at skaffe nye boliger kan ikke løses alene inde i København. Det store potentiale i de kommende år er i omegnskommunerne.

Hovedstadsområdet er ét sammenhængende marked for bolig og beskæftigelse, og ca. 3 ud af 4 trafikanter i omegnen pendler dagligt ind og ud af kommunerne. Det betyder, at det er altafgørende, at der kommer mere sammenhængende trafikløsninger i det nære hovedstadsområde. Trængsel er allerede i dag en stor udfordring, og det kan hverken løses af de planlagte infrastrukturprojekter eller nye teknologiske løsninger. Det er helt nødvendigt også at investere i udbygningen af infrastrukturen og ikke mindst offentlig transport i omegnen af København, hvis det skal være attraktivt at investere, arbejde og bo i Danmarks hovedstad i fremtiden. Når man ser på infrastrukturinvesteringer i Danmark, er det

Med venlig hilsen

**Steen Christiansen (A),**  
borgmester i Albertslund Kommune

**Jesper Würtzen (A),**  
borgmester i Ballerup Kommune

**Kent Max Magelund (A),**  
borgmester i Brøndby Kommune

**Trine Græse (A),**  
borgmester i Gladsaxe Kommune

**John Engelhardt (V),**  
borgmester i Glostrup Kommune

**Thomas Gyldal Petersen (A),**  
borgmester i Herlev Kommune

i hovedstadsområdet, at den samfundsøkonomiske værdi er størst.

Vi glæder os over regeringens initiativ, og vi ønsker at gå konstruktivt ind i en dialog med staten om at sikre den ønskede udvikling i hovedstadsområdet. Regeringens kommende udspil om en hovedstadsstrategi er en kærkommen lejlighed til at gøre op med den hidtidige unuancerede debat om, hvorvidt det er provinsen eller København, der skal prioriteres med investeringer og arbejdspladser. Hvis vi vil have en stærkere hovedstad, må den tænkes større end bare Københavns Kommune og mere konkret end løsninger, der ligger langt ude i fremtiden.

De 11 omegnskommuner repræsenterer 420.000 borgere og 270.000 arbejdspladser, og vi præsenterer her vores samlede input til regeringens udspil for Hovedstaden 2030.

**Helle Adelborg (A),**  
borgmester i Hvidovre Kommune

**Michael Ziegler (C),**  
borgmester i Høje-Taastrup Kommune

**Ole Bjørstorp (A),**  
borgmester i Ishøj Kommune

**Erik Nielsen (A),**  
borgmester i Rødovre Kommune

**Henrik Rasmussen (C),**  
borgmester i Vallensbæk Kommune

# Vækst og viden

I omegnskommunerne er der mange attraktive erhvervsområder, og kommunerne bestræber sig på at sikre gode rammebetingelser for erhvervslivet. Hvis regeringen vil medvirke til at sætte fokus på vækst og viden i hovedstadsområdet, opfordrer vi til at igangsætte følgende:

## Samlet plan for udbygning af den offentlige transport i hele hovedstadsområdet

En sammenhængende, effektiv og attraktiv kollektiv trafik er en helt afgørende forudsætning for såvel virksomheder som uddannelsesinstitutioner. Der skal derfor laves en overordnet plan, der kan binde hele hovedstadsområdet bedre sammen og sikre de bedst mulige betingelser for, at området samlet set kan håndtere den nuværende vækst og tiltrække erhvervsliv og investeringer.

## Massive investeringer i infrastruktur

Hverken de allerede planlagte infrastrukturprojekter eller nye teknologiske løsninger som førerløse køretøjer eller delbiler vil kunne løse trængselsudfordringerne i hovedstadsområdet i myldretiderne. Der vil fremadrettet være et stigende behov for, at flere mennesker kan transportere sig til arbejde, uddannelse og i fritiden. Der er derfor et markant behov for udbygning af højklasset kollektiv transport. Der er behov for store offentlige investeringer.

## Fleksibel tilgang til stationsnærhed

Hvis der kommer et større lokalt råderum i forhold til stationsnærhed til f.eks. at kunne afgrænse kerneområder og udbygge erhvervsklynger, vil det give erhvervslivet bedre vilkår for vækst. Det er efterspurgt af virksomhederne. Større lokalt råderum og handlemuligheder bør også omfatte muligheden for at revurdere særligt beskyttede områder, f.eks. kolonihaver.

## Kritisk gennemgang af reserverede arealer

Staten bør i samarbejde med kommunerne lave en kritisk gennemgang af de arealer, der er reserveret i hovedstadsområdet. Det omfatter grønne kiler, transportkorridorer og andre former for arealreservation til f.eks. infrastruktur og forsyning. Særligt for de sydlige omegnskommuner er der behov for at vurdere, om der nogle steder kan frigøres arealer, så kommunerne kan skabe plads til ny vækst og arbejdspladser gennem erhvervs- og byudvikling. Der kan f.eks. være arealer i de grønne kiler, som ikke længere har rekreativ værdi, fordi de er blevet klemte inde mellem større infrastrukturanlæg. Projekter, som skaber vækst, arbejdspladser mv., men hvor der ikke kan findes arealerstatninger 1:1, bør dog også nyde fremme.

## Understøtte udvikling af nye erhvervsområder

Den kommende letbane langs Ring 3, som er planlagt til at stå færdig i 2025, kommer til at generere op mod 20.000 nye arbejdspladser. Derudover kan der inden for en overskuelig fremtid etableres mange arbejdspladser ved at udvikle erhvervsområder flere steder i omegnskommunerne.

Erhvervsområderne er attraktive for mere pladskrævende virksomheder og internationalt orienterede virksomheder pga. den tætte placering på Københavns Lufthavn. Som konkrete eksempler kan nævnes erhvervsområdet ved Kildedal Station, hvor der planlægges for ca. 20.000 arbejdspladser, og Avedøre Holme II, hvor der vil kunne skabes ca. 12.000 nye arbejdspladser. Ved anlæggelse af en Ring 5 Syd forbindelse vil der yderligere kunne skabes nye erhvervsområder, der er attraktive for store virksomheder.



# Plads til flere borgere

Boligpresset på Storkøbenhavn er massivt, og det kan ikke løses alene i København og Frederiksberg. Boligøkonomisk Videnscenter har peget på, at hovedstadsområdet skal ses som en samlet by med mange forskelligartede centre og ikke ét center (København/Frederiksberg) omkranset af boligforstæder langs S-togslinjerne.

Interessen for at bo i omegnskommunerne er kraftigt stigende, og den generelle tendens i kommunerne er derfor allerede nu stigende priser og befolkningstilvækst.

Der er et meget stort potentiale for byudvikling i omegnskommunerne. Det gælder ikke mindst arealerne langs letbanen, som er planlagt til at være færdig i år 2025. Den samlede volumen langs letbanen svarer til mere end det dobbelte af Ørestad. Beregninger viser, at der alene her er et potentiale for at etablere nye boliger til ca. 30.000 borgere. Stationsnær placering af boliger er samtidigt med til at afhjælpe trængselsproblemerne og klimaaftrykket i hovedstadsområdet.

Det fremgår af boligmarkedsanalysen for hovedstaden ("Boligbehov, udviklingspotentialer og - strategier"), som er udarbejdet for Transport-, Bygnings- og Boligministeriet i 2018, at der er mangel på boliger i København. I de 11 kommuner planlægges der for opførelse af ca. 20.000 nye boliger frem mod 2025 og ca. 10.000 i de efterfølgende år frem mod 2035. Alt i alt vil det give plads til ca. 70.000 flere borgere de næste 12-15 år. Vi opfordrer derfor staten til at være opmærksom på det store byudviklingspotentiale, der er i omegnskommunerne. Der er et enormt potentiale i at lave strategiske investeringer i infrastruktur og offentlig transport, så omegnskommunerne bliver bedre forbundet til København.

Hvis regeringen vil medvirke til at skabe plads til flere borgere i hovedstadsområdet, opfordrer vi desuden til at igangsætte følgende:

## Bekæmpelse af støj

Alle kommuner i omegnen er "skåret over" af store veje og jernbaner, f.eks. Motorring 3. Støjen fra de statslige veje er nogle steder en barriere for at bygge flere nye boliger. Områder, der ellers er velegnede til byudvikling, kan ikke udnyttes til at bygge flere boliger. Der er brug for, at staten prioriterer midler til bekæmpelse af støj fra jernbaner og statens egne veje i et langt større omfang end hidtil.

## Fjerne styringsmæssige barrierer

Når en kommune er i vækst og befolkningstallet stiger, følger de økonomiske handlemuligheder til at give service til borgerne ikke automatisk med, idet servicerammen er låst fast uden hensyntagen til fordelingen af væksten mellem kommunerne. Det er også en udfordring i forhold til overholdelse af anlægsrammen, fordi byudvikling kræver betydelige kommunale investeringer.

Desuden bør de kommunale grundkøb og -salg ikke indgå som en del af anlægsloftet. Det vil give kommunerne bedre muligheder for at fremme nyt boligbyggeri.



# Effektiv og smart mobilitet

Trafikken i hovedstadsområdet vil sandsynligvis være fuldstændig til i de kommende år. Trængsel er ikke kun en udfordring i København – det er allerede en meget stor udfordring i omegnskommunerne. I 2015 spildte bilisterne i hovedstadsregionen 16,7 mio. persontimer på grund af trængsel, og prognoserne forudsiger mere end en fordobling til 33,4 mio. timer i 2035. DI har beregnet, at trængsel og manglende fremkommelighed kostede samfundet 20 milliarder kroner i 2017.

Trængselsudfordringerne stiger mere, end man tidligere regnede med. Allerede nu er forventningerne til befolkningstallet 123.000 personer højere end i Trængselkommissionens analyse fra 2013.

Det er derfor nødvendigt, at staten investerer massivt i udbygningen af den skinnearbejds kollektive trafik, så de mange daglige pendlere får et reelt alternativ til bilen.

Hovedstadsområdet er ét samlet område for bolig og beskæftigelse. Omegnskommunerne er præget af et meget stort antal ind- og udpendlere hver eneste dag. Det er altafgørende, at der sker en udbygning af infrastrukturen, og at der kommer mere sammenhængende trafikløsninger i det nære hovedstadsområde indenfor en kommende vestlig ringvej (Ring 5). Det forudsætter mere offentlig transport, og at der sker en bedre kobling mellem systemerne (S-tog, metro, letbane, regionaltoget og bus). Der skal etableres parkeringsanlæg til pendlere strategiske steder, så det er let for pendlere at benytte den offentlige transport frem for at tage bilen hele vejen til og fra arbejde.

Hvis regeringen vil medvirke til at sikre en effektiv og smart mobilitet i hovedstadsområdet, opfordrer vi til at igangsætte følgende:

## Udbygning af metro og letbane

Udbygning af metro og letbane vil aflaste vejene og mindske trængslen betragteligt.

Metroen bør udbygges, så den bliver ført til Rødovre via Hvidovre Hospital. Forbindelsen vil betjene ca. 30.000 daglige påstignere, og der forventes at være et driftsoverskud på linjen.

Der bør arbejdes for en forundersøgelse af muligheden for en metro mellem Vanløse og Herlev, blandt andet for at dække transportbehovet for det stærkt stigende antal arbejdspladser i området.

Herudover bør det på sigt overvejes at lave nye metro-linjer til strategisk vigtige knudepunkter i omegnskommunerne.

Der bør endvidere etableres en ny letbanelinje fra Nørrebro St. til Gladsaxe. Den vil betjene ca. 41.000 daglige passagerer og have et driftsoverskud.

Letbanen langs Ring 3 er på vej. Der er brug for at tage næste skridt og beslutte etape 2 til Avedøre Holme. En letbane eller metro til/fra Avedøre Holme kan på sigt videreføres til Ørestaden og lufthavnen.

## Nye stationer og udbygning af eksisterende

Togsystemet Ring Syd, som er en jernbaneforbindelse fra Roskilde med regionalt stop i Glostrup direkte til lufthavnen, skal anlægges. Det vil aflaste vejnettet, metroen og Københavns Hovedbanegård betragteligt, og det sikrer samtidigt de mange bolig- og erhvervsområder langs letbanen en effektiv adgang til lufthavnen og det indre København.



Herlev og Glostrup stationer bør udbygges, så letbane, S-tog og øvrig offentlig transport bliver koblet sammen, og så kapaciteten er tilstrækkelig i forhold til de mange passagerer, der vil benytte stationerne.

Anlæggelsen af nye stationer som f.eks. Priorparken i Brøndby vil også øge fremkommeligheden og dermed skabe mulighed for ny byudvikling.

#### Udbygning af vejnettet

Omegnskommunerne rummer nogle af de mest trafikerede vejstrækninger i landet med daglige kødannelser til følge. Det er derfor nødvendigt at udbygge vejnettet flere steder og sikre bedre sammenhæng mellem den sydlige og nordlige del af regionen.

De stærkt trafikerede Ring 4 og Motorring 3 kan ikke klare presset fra de stigende bilmængder. Anlæggelsen af en ny Motorring 5 er helt afgørende for at kunne aflaste disse veje.

Omegnskommunerne tager Folketingets tidligere beslutninger om at reducere arealreservationerne i transportkorridoren til en ny vestlig ringvej (Ring 5) til efterretning. Kommunerne har allerede foreslået en forundersøgelse af den sydlige del af en ny Motorring 5. Dette arbejde skal igangsættes hurtigst muligt, ligesom man bør igangsætte detaljerede analyser af aflastningen på eksisterende veje på baggrund af Vejdirektoratets beregnede trafiktal for en vestlig ringvej.

Herudover skal det undersøges, om der på relevante strækninger kan gennemføres vejudvidelser, optimering af til- og afkørsler m.m. med henblik på at reducere kødannelserne. Det vil eksempelvis være relevant i forhold til yderligere to spor på Ring 4 fra Ballerup Byvej til Hillerødmotorvejen, så der samlet er fire spor på hele strækningen, samt på Amagermotorvejen.

#### Fremme mobilitet og smartcity

Vi bør tage ny teknologi i anvendelse for at øge fremkommeligheden. Regeringen bør derfor gennemføre forslaget om automatisering af S-tog og generelt samarbejde med kommunerne om at fremme intelligente transportsystemer, førerløse busser samt indføre mere fleksibel lovgivning i forhold til test af nye teknologier.



# Et aktivt, attraktivt og grønt hovedstadsområde

Muligheden for et aktivt fritidsliv og grønne åndehuller er en del af attraktionen ved at bo i omegnskommunerne. Her er masser af natur. Men den er under pres fra den markant stigende trafikbelastning. Hvis regeringen vil medvirke til at sikre et aktivt, attraktivt og grønt hovedstadsområde, opfordrer vi til at igangsætte følgende:

## Bekæmpelse af støj og luftforurening

Store dele af boligområderne og dele af de grønne områder (f.eks. Vestvolden og Vestskoven) i omegnskommunerne er stærkt belastede af støj og forurening fra de store statsveje og jernbaner.

Flere hundrede tusinde borgere er udsat for sundhedsskadelig støj over 58 Lden, der er Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi.

Det er et stort sundheds- og samfundsproblem og betyder et stort tab af livskvalitet for de mennesker, der er berørt af det. De grønne områder er så plaget af støj, at den rekreative værdi er stærkt begrænset. Når staten investerer i infrastruktur, må det være et ufravigeligt krav, at staten også påtager sig at medtage den omkostning, der er forbundet med at sikre de berørte lokalområder mod sundhedsskadelige støjpåvirkninger.

Der er en stor, lokal forurening fra de store veje. I regeringens udspil til en ny klimaplan er der lagt op til, at det i hovedstadsområdet kun er Københavns Kommune, der har mulighed for at indføre miljøzone. Den mulighed bør udvides til også at omfatte omegnskommunerne, så der kommer en sammenhængende løsning i hovedstadsområdet.

## Større fleksibilitet i forhold til aktiviteter i den grønne kile

Intentionen i Fingerplanen om at sikre rekreative områder er god. Men det fungerer ikke alle steder efter planen – der er behov for større fleksibilitet og justeringer. Nogle steder er der behov for forlængelse af de grønne kiler, f.eks. således at Vestskovkilen bliver forbundet til Roskilde Fjord. Andre steder forhindrer Fingerplanen fritids- og friluftaktiviteter, der burde være i tråd med, at hovedstaden skal have aktive, attraktive grønne områder.

## Flere Supercykelstier og bedre forhold for cykelpendlerne

Supercykelstier forbinder hovedstadsregionen med et cykelrutenet af høj kvalitet og gør det attraktivt at vælge cyklen. Supercykelstierne har et samfundsøkonomisk afkast på 11 procent i forhold til investeringen. Med udbredelsen af elcyklerne bliver Supercykelstierne et endnu mere konkurrencedygtigt alternativ til biler og kollektiv trafik.

