

Notat

MILJØMINISTERIET

Skov- og Naturstyrelsen

Landsplanområdet
J.nr. SNS-145-00115
Ref. PHN/JAENG
Dato 29. juni 2007

HØRINGSNOTAT

Vedrørende høringssvar til Forslag til Fingerplan 2007, Landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning

0. INDLEDNING

Forslaget til Fingerplan 2007 blev godkendt af regeringen i december 2006 og har været fremlagt i offentlig høring fra den 18. januar 2007 til 13. april 2007.

I høringsperioden har Skov- og Naturstyrelsen holdt 3 eftermiddagsmøder målrettet kommunalbestyrelsesmedlemmer i hovedstadsområdets 34 kommuner. I møderne deltog i alt omkring 150 personer. Skov- og Naturstyrelsen har endvidere i høringsperioden holdt 8 teknikermøder med de 34 hovedstadskommuner fordelt i 8 kommunegrupper og 2 møder med organisationer etc.

Til grund for den offentlige høring lå ud over Forslaget til Fingerplan 2007 pjecen KORT OM Forslag til Fingerplan 2007, som blev sendt til samtlige kommunalbestyrelsesmedlemmer i de 34 hovedstadskommuner. Pjecen er endvidere distribueret til bibliotekerne gennem de kommunale forvaltninger. Forslaget til Fingerplan 2007 har været tilgængeligt på Skov- og Naturstyrelsens hjemmeside og høringsportalen.

Efter høringsfristens udløb har Skov- og Naturstyrelsen holdt møder med enkelte kommuner og organisationer om problemstillinger rejst i høringssvarene.

Der er indkommet i alt 105 høringssvar, herunder fra de 34 kommuner, 5 kommunesamarbejder, 2 regioner, ministerier, svenske myndigheder, virksomheder, organisationer, foreninger og borgere.

Forslag til Fingerplan 2007 er en konkretisering af Planlovens særlige hovedstadsbestemmelser (Kapitel 2c), som fastlægger de overordnede rammer for den kommunale planlægning vedrørende byudvikling, byomdannelse, trafikale infrastruktur, regionale friluftsområder mv.

Hovedstadsområdet fungerer som én by. Kommuneplanlægningen skal derfor efter Planloven bygge videre på Fingerbystrukturen, som i sin tid blev skabt med den første "Fingerplan" fra 1947:

- Bebyggelsen samles langs med trafikårene mod købstæderne ud fra København med særlig hensyntagen til mulighederne for god kollektiv trafikbetjening.
- Byudvikling af regional betydning sker i håndfladen eller byfingrene.
- De grønne kiler mellem byfingrene friholdes for bymæssig bebyggelse og anvendes til fritidsformål.

- Byudvikling uden for Fingerbyen skal være af lokal karakter. Fremtidig byudvikling af regional karakter forudsætter beslutning om forlængelse af byfingrene, så byudvikling og trafikalt betjening følges ad.

Planloven opdeler derfor hovedstadsområdet i 4 geografiske delområder som har forskellige udgangspunkter, og derfor er omfattet af forskellige regler. Det gælder:

- *det indre storbyområde* – ”håndfladen”,
- *det ydre storbyområde* - ”byfingrene”,
- *de grønne kiler* mellem byfingrene og på tværs af byfingrene,
- *det øvrige hovedstadsområde* imellem byfingrene og uden for købstadsringen Helsingør, Hillerød, Frederikssund, Roskilde og Køge.

Fingerplan 2007 fastlægger den konkrete afgrænsning af de 4 delområder på kort.

Fingerplan 2007 erstatter dele af HUR's Regionplan 2005 (og Storstrøms Amts Regionplan 2005 for den tidligere Stevns Kommune). De resterende dele af Regionplan 2005 med retningslinjer for bl.a. landområdet, vand, støj, mv. har retsvirkning som et landsplandirektiv, men vil blive ophævet i takt med, at kommunerne i 2009 vedtager nye kommuneplaner, som har indarbejdet de hensyn, som varetages gennem de resterende dele af Regionplan 2005. De to landsplandirektiver – ”Fingerplan 2007” og ”Regionplan 2005” – udgør sammen med en landsdækkende ”Oversigt over statslige interesser i kommuneplanlægningen – 2009” det overordnede grundlag for de 34 hovedstadskommuners arbejde med planstrategier og næste generation af kommuneplaner. Oversigten afspejler allerede eksisterende bindinger for kommuneplanlægningen og redegør for de generelt gældende, mere detaljerede rammer for kommunernes arbejde med kommuneplanlægningen i hele landet, herunder hovedstadsområdet.

Mange hørings svar beskæftiger sig med emner, der vedrører forskellige af de ovennævnte regelsæt. Høringsnotatet behandler primært bemærkninger til forhold, der indgår i Forslag til Fingerplan 2007. Øvrige bemærkninger er behandlet mere kortfattet, Hørings svarene er kun gengivet i hovedtræk. Ønskes detaljerede oplysninger om hørings svarenes indhold, henvises til de fremsendte hørings svar.

Høringsnotatet indledes med en kort opsummering af hovedtrækkene i hørings svarene efterfulgt af generelle bemærkninger, som ikke direkte vedrører Fingerplanens regelsæt, men som har relevans i forhold til Fingerplanens emneafgrænsning. Herefter følger en gennemgang af hørings svarene.

Hørings svarene har især berørt følgende punkter:

(Indholdsfortegnelse med sidangivelse)

0. Indledning	1
1. Generelt	3
2. Miljørigtig lokalisering og stationsnærhed i det indre og ydre storbyområde (Fingerbyen)	7
3. Virksomheder med særlige beliggenhedskrav	21
4. Byomdannelse langs Ring 3	23
5. Rækkefølge for byudvikling i det indre og det ydre storbyområde (Fingerbyen)	23
6. Udlæg af byzone i ved det ydre storbyområde (byfingrene)	26
7. De grønne kilers afgrænsning og anvendelse	29
8. Byudvikling i det øvrige hovedstadsområde	34
9. Tværgående emner (arealreservationer til trafik- og forsyningsanlæg, støjkonsekvenszoner)	39
10. Miljøvurdering	46

1. GENERELT

Kommunerne udtrykker generelt stor tilfredshed med den dialog, der har været mellem staten og kommunerne omkring tilvejebringelsen af Forslag til Fingerplan 2007. Der gives endvidere udtryk for stor tilfredshed med de igangsatte dialogprojekter omkring langsigtede planlægnings spørgsmål i relation til byudvikling og trafikale betjening. Miljøministeriet lægger stor vægt på dialogen med kommunerne. De statslige rammer skal fungere godt i forhold til den kommunale planlægning. Miljøministeriet ser derfor frem til den fortsatte, konstruktive dialog med kommunerne i projekterne om videreudviklingen af Fingerplanen og i forbindelse med den kommunale planlægning. Miljøministeriet ser de mange grundige høringssvar som væsentlige bidrag i denne dialog.

Høringssvarene fra kommunerne bakker generelt op om Forslagets overordnede mål og principper. Mange fremhæver Forslagets mål om et hovedstadsområde, som står stærkt i den internationale konkurrence, og fremhæver Fingerplanen som en velegnet overordnet ramme for den videre kommunale planlægning. Der er således opbakning til Forslagets overordnede strategi om at få vækst, miljø og trafikale infrastruktur til at hænge bedre sammen.

Der er ligeledes opbakning til, at den fremtidige udvikling af hovedstadsområdet sker på grundlag af Fingerbystrukturen, således som det er fastlagt i Planloven. Der er dermed også opbakning til de overordnede principper for udlæg af ny byzone, miljørigtig lokalisering og fastholdelse af de grønne kiler.

Når det gælder den konkrete udformning af Fingerplanens regler, indeholder kommunernes høringssvar både bemærkninger og ændringsforslag. De fleste høringssvar har synspunkter på udformningen af princippet om miljørigtig lokalisering. Der er generel opbakning til princippet om stationsnær lokalisering, men mange bemærkninger – både positive og kritiske - til den justerede udformning i Forslaget. En del kommuner ønsker den generelle udformning ændret, mens andre fremkommer med konkrete ønsker til ændret udformning for deres kommune. Endelig er der kommuner, som støtter op om den nye udformning, eller som blot tager den ny udformning til efterretning.

Mange høringssvar gør opmærksom på, at koordineringen mellem byudvikling og trafikale infrastruktur "går begge veje". Fingerbystrukturen og princippet om miljørigtig lokalisering tilsigter, at byudvikling og byomdannelse knyttes an til og understøtter den trafikale infrastruktur. Mange høringssvar betoner imidlertid nødvendigheden af forbedringer af trafikbetjeningen og den trafikale infrastruktur i form af forslag til nye bane- og vejanlæg. Der peges i den sammenhæng særligt på behov for afklaringer omkring den trafikale infrastruktur i Frederikssundsfingeren, som i Fingerplanen har fået mulighed for en meget kraftig byudvikling. Der peges desuden på behovet for tværgående trafikforbindelser. Ønsket om anlæg til skinnebåren kollektiv transport af høj standard fremføres som forudsætning for udbygning af større nye byområder eller byomdannelse. Det gælder bl.a. ny station ved Store Rørbæk i Frederikssundsfingeren og ny station mellem Hillerød og Allerød samt ønsket om en letbane langs Ring 3 mellem Glostrup og Lyngby med forlængelser til Brøndby, Ishøj og Lundtofte.

Bystruktur og byudvikling overordnet

Øresunds- og Sjællandsperspektivet

Flere høringssvar beskæftiger sig mere overordnet og langsigtet med byudvikling i hovedstadsområdet i en større regional sammenhæng. Dansk Byplanlaboratorium efterlyser en samlet bosætnings- og trafikplan for Øresundsregionen og Danmarks Naturfredningsforening en samtænkning mellem planlægning og infrastruktur i samarbejde med Region Hovedstaden, hvor Øresundssam-

arbejdet er forankret på dansk side. Region Skåne og Malmø Kommune ser gerne en nærmere analyse af den bolig- og erhvervsmæssige integration og dens konsekvenser i forhold til infrastrukturens kapacitet. Allerød Kommune bemærker, at Fingerbystrukturen ikke er tilstrækkelig i en langsigtet udvikling men må suppleres med en ydre byring mellem købstæderne. Et privat firma, Brainstones Development Aps., fremfører lignende tankegang.

Andre hørings svar omhandler den fremtidige byudvikling i et hovedstads- og Sjællandsperspektiv. Region Hovedstaden finder, at Fingerplanen skal følges op af en overordnet visionær plan for den samlede infrastruktur, herunder en regional strategi for den trafikale infrastruktur i den regionale udviklingsplan (RUP). Direktoratet for FødevarerErhverv anbefaler en koncentreret byvækst og samarbejde med Region Sjælland for at mindske behovet for at inddrage landbrugsjord. Nordsjællands Landboforening fremhæver, at storbyens vækst ikke må ske på bekostning af det åbne land. Region Sjælland ønsker et lempeligt syn på Fingerplanens principper i regionens del af hovedstadsområdet og forudser behov for justering af direktivet på baggrund af den kommende kommuneplanlægning og regionale udviklingsplan. Endelig foreslår en borger (Casper Udemark), at byvæksten fra Roskilde ud på Sjælland ikke forlænges som ubrudte bybånd, men i stedet koncentrerer omkring de større byer på Sjælland.

Svar:

Miljøministeriet er som det fremgår af Landsplanredegørelsen 2006 og Forslagets politiske redegørelse enig i, at hovedstadsområdets overordnede bymæssige udvikling skal ses i sammenhæng med udviklingen i den øvrige Øresundsregion. Langsigtede visioner og planer for Øresundsregionens fremtidige by- og infrastruktur må således indgå både i det samarbejde, som Region Hovedstaden har ansvar for, og i den statslige planlægning. Den bymæssige og infrastrukturelle sammenhæng mellem hovedstadsområdet og det øvrige Sjælland indgår i tre af de dialogprojekter, som følger op på Landsplanredegørelsen 2006 og Forslag til Fingerplan 2007. Det drejer sig om et dialogprojekt om fremtidig byudvikling på Sjælland uden for hovedstadsområdet, om de langsigtede byudviklingspotentialer ved eventuelle forlængelser af Roskildefingeren mod Holbæk og Ringsted, og om den langsigtede byudvikling og trafikale betjening i den sydlige Køgefinger og Stevns. Forslaget til Fingerplan 2007 konkretiserer i første omgang Planlovens særlige bestemmelser for hovedstadsområdets planlægning med udgangspunkt i HUR's Regionplan 2005. Fingerplanen kan videreudvikles i supplerende direktiver i takt med samfundsudviklingen og de statslige og kommunale behov.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af Forslaget

Forlængelse af byfingre

En række kommuner tilkendegiver ønsker om forlængelse af Fingerbystrukturens byfingre. Gribskov Kommune ønsker, at Hillerødfingeren forlænges til Helsingør, og at lokalbanen opgraderes til S-bane. Danmarks Naturfredningsforening er imod en byfingerforlængelse til Helsingør. Roskilde Kommune ser et stort byudviklingspotentiale i Viby under forudsætning af en forbedret banebetjening og ønsker at medtage området som byudviklingsmulighed i kommuneplanen 2009. Stevns Kommune ønsker, at Køgefingeren forlænges til Stevns på sigt. København Syd (Greve, Solrød, Køge og Stevns kommuner) går ind for, at Køgefingeren forlænges langs Køge-Næstvedbanen, således at også Fakse Kommune inddrages i overvejelserne. Desuden ønsker man at fremme alternative bosætningsmuligheder i Køgefingerens grænseområder til pendlere, der arbejder i København, og som på grund af høje boligpriser i hovedstadsområdet søger bosætning længere væk i Vest- og Sydsjælland, på Lolland-Falster og Møn.

Svar:

De forskellige forslag til eventuelle forlængelser af byfingre indgår i dialogprojekterne om langsigtet byudvikling og trafikalt betjening henholdsvis i Nordsjælland og mod Syd. Fingerplanen fastholder at den regionale byvækst skal ske inden for den eksisterende Fingerby. Der er ikke med Fingerplanen truffet nogen beslutninger om eventuelle forlængelser af én eller flere byfingre.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Andre byudviklingsspørgsmål

Høringssvar fra to borgere (Poul Jensen og Gunnar Dinesen) efterlyser lokalisering af flere statslige kultur- og oplevelsesmuligheder i Roskildefingeren og Køgefingeren, og peger på, at omfanget af trafik også er forbundet med fritidsoplevelser.

Svar:

Fingerplanforslaget giver kommunerne i de 2 byfingre mulighed at planlægge og arbejde for placering af de nævnte typer institutioner og oplevelsestilbud, men kan ikke påtvinge en realisering hos kommuner og statslige myndigheder.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af forslaget til landsplandirektiv

Gentofte Kommune påpeger, at fremtidig udvikling i Nordhavnen ikke må medføre mere trafik i Gentofte Kommune.

Svar:

Det indgår i aftalen mellem regeringen og de to centralkommuner om Metrocityringen, at Københavns Kommune skal anlægge en vejforbindelse fra Lyngbymotorvejen til Nordhavnen. Planlægningen forudsætter en VVM (Vurdering af Virkning på Miljøet). Dialogprojektet om langsigtede byudviklingsmuligheder og trafikalt betjening langs Københavns Kommunes Øresundskyst skal bl.a. belyse de trafikale konsekvenser af fremtidig byudvikling i Nordhavnen ud over den, der er besluttet i forbindelse med aftalen om Metrocityringen.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af Forslaget

En borger (Jacob Fenger) foreslår en ekstra Ørestad på Vestamager langs vandet fra Islands Brygge syd og til Kalvebod motorvejsbroen.

Svar:

Forslaget kan ikke realiseres, da området ligger på Amager Fælled og Vestamager, der er fredet. "Grøften" på Vestamager er i fredningen forudsat anvendt til kolonihaver, når den nuværende deponering er ophørt.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af Forslaget

Grøn struktur generelt

Adskillige kommuner har ønske om at kunne gennemføre byudlæg og bebyggelse i de grønne kiler og landzone ud over Fingerplanens rammer. De finder, at planen er for stram og bør administreres lempeligt. Omvendt finder de grønne organisationer, beboerforeninger mv., at planens regler er for slappe og burde strammes op for at opnå et klarere administrationsgrundlag og for at tage hensyn til landskabs-, natur- og kulturværdierne i det åbne land.

Danmarks Naturfredningsforening og Friluftsrådet rejser principielle spørgsmål vedr. Fingerplanens grønne hovedstruktur. DN foreslår således, at den grønne struktur, som i Fingerplanen alene om-

fatter de grønne kiler, suppleres med et sammenhængende netværk af beskyttelsesområder (områder med landskabs- natur, og kulturværdier i det åbne land), der ligesom de grønne kiler ophøjes til national interesse og holdes fri for byvækst. Friluftsrådet fremfører, at Fingerplanen ikke tager højde for evt. kommende nationalparker, Kongernes Nordsjælland og Det kulturhistoriske landskab ved Roskilde- og Lejreegnen. Begge organisationer foreslår, at Fingerplanen suppleres med krav til kommunerne om, at der skal udlægges nye naturmæssige og rekreative arealer som kompensati- on, hvis eksisterende grønne områder og natur inddrages til byudvikling. Endelig foreslår Friluftsrå- det, at der indføres krav om maksimal afstand fra boliger til grønne områder. Region Hovedstaden forslår en dialog med kommunerne om at sikre væsentlige rekreative værdier uden for den 4. grøn- ne ring. De 2 grønne organisationer savner retningslinjer for støjende friluftsanlæg.

Region Hovedstaden, Danmarks Naturfredningsforening, DN Fredensborg og Ballerup Kommune foreslår, at de grønne kiler forlænges helt ud til købstadsringen, så udpegnin g af rekreative grønne områder følges med byudviklingen i de ydre dele af byfingrene.

To borgere (Jørgen Primdahl og Henrik Vejre) foreslår, at landsplandirektivet for hele hovedstads- området afgrænser områder med overordnede natur- og landskabsinteresser, der skal beskyttes, så man fra starten ved, hvor der ikke kan forventes byudvikling - også på langt sigt. Endelig forslås der en opstramning af Planlovens landzonebestemmelser for at styre presset fra byudvikling, spredt bebyggelse og ejendomsspekulation i hovedstadsområdet bynære dele af landzonen. Det foreslås, at det i bynær landzone ikke skal være muligt at lave tilbygninger til erhvervs- og boligfor- mål. Inden for de grønne kiler foreslås en yderligere skærpelse af landzonebestemmelserne, som sikrer, at landbrugsejendomme i kilerne udelukkende anvendes til jordbrugsmæssige erhverv, og ikke indrettes med yderligere boliger eller erhverv uden tilknytning til jordbrug.

Dansk Byplanlaboratorium savner bedre redskaber til at sikre en klar grænse mellem by og land. Tilsvarende savner Danmarks Naturfredningsforening og Friluftsrådet midler til at sikre landskabeli- ge og naturmæssige sammenhænge, større naturområder og rekreative stier samt rekreative mu- ligheder i og på vandet (blå struktur). Det forslås at oprette samarbejdsorganer som fx grønne råd i hovedstadsområdet forskellige dele.

Svar:

Forslaget er udarbejdet inden for rammer, som bestemmes af Planlovens særlige hovedstadskapi- tel. Forslagets grønne struktur omfatter derfor alene de grønne kiler mellem byfingrene og på tværs af byfingrene. Det fremgår af Forslagets politiske redegørelse, at de grønne kiler forudsættes for- længet i takt med, at byen udbygges i de ydre byfingre. Det vil ske i senere tillæg til Fingerplanen. Landskabs- og naturinteresserne i det åbne land uden for de i Fingerplanen afgrænsede grønne kiler indgår ikke i Planlovens særlige bestemmelser for hovedstadsområdet. Disse interesser forud- sættes varetaget gennem kommunernes planlægning ligesom i det øvrige land. Miljøcenter Roskil- de skal påse, at de overordnede interesser tilgodeses, jf. "Oversigt over de statslige interesser i kommuneplanlægningen" samt "Regionplan 2005", der gælder som landsplandirektiv, indtil de overordnede interesser er indarbejdet fuldt ud i kommuneplanerne. Det gælder desuden støjhen- syn, herunder ved støjende fritidsanlæg. Det vil være naturligt at drøfte rekreative værdier i det lø- bende samarbejde mellem Miljøministeriet og Region Hovedstaden.

Det er endnu ikke besluttet, hvilke nationalparker, der skal udpeges, og hvordan de skal afgrænses og administreres. Spørgsmålet om status i Fingerplanen for evt. kommende nationalparker i hoved- stadsområdet må overvejes senere i forbindelse med opfølgning på Fingerplanen. . Krav om udlæg af kompenserende naturarealer og grønne områder samt om maksimal afstand fra boligen til grønne områder er generelle spørgsmål, der kræver revision af Planloven.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Trafik og støj generelt

En række organisationer peger på behovet for forbedring af hovedstadsområdets infrastruktur. Kommunekontaktråd KKR Hovedstaden fremhæver, at der er behov for en betydelig udbygning af infrastrukturen, hvis landsplandirektivets mål skal opnås. Omegnskommunernes Samarbejde finder tilsvarende, at der er behov en betydelig udbygning i hele hovedstadsområdet, først og fremmest de nødvendige investeringer i baner og stationer. Vestegnssamarbejdet foreslår et dialogprojekt om den tværgående trafik og pendling på tværs af byfingrene. Danske Regioner efterlyser, hvordan det sikres, at der er tilstrækkelig kollektiv trafik til rådighed til at satse på stationsnær lokalisering. Endelig ønsker også Københavns Kommune, at regeringen lader handling følge ord i højere grad og sikrer den nødvendige statslige infrastruktur i regionen.

Svar:

Fingerplanens funktionsevne afhænger af infrastrukturens udbygning strategiske steder i bystrukturen. Planloven giver alene mulighed for at foretage arealreservationer/ fastlægge beliggenheden af større fremtidige infrastrukturanlæg, mens beslutninger om realisering træffes ud fra regeringens investeringsplaner og trafik- og energilovgivning. Spørgsmålet om den tværgående pendlingstrafik kan tages op i forbindelse med dialogprojektet om byudvikling og trafikbetjening langs Ring 3.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Mange hørings svar efterlyser tiltag i forbindelse med støj fra eksisterende og nye trafik anlæg. Flere kommuner, herunder Rødovre og Hvidovre kommuner, ønsker støjbekæmpende tiltag i forhold til motorveje og jernbaner, også i grønne områder. Rødovre kommune mener endvidere, at Fingerplanen mangler en handlingsplan for trafikstøj. En borger peger på, at Fingerplanen bør indeholde støjgrænser for vejtrafik.

Rødovre kommune og DN i Høje Taastrup efterlyser menneske- og dyrepassager i forbindelse med trafik anlæg. Endelig ønsker Friluftsrådet, at der i Fingerplanen laves retningslinjer for, hvordan der tages hensyn til friluftslivet og naturen, når der anlægges infrastrukturanlæg i det åbne land.

Svar:

Støj, faunapassager og konkrete hensyn til friluftslivet og naturen skal behandles i forbindelse med VVM-redegørelsen for de konkrete anlæg. Nye statslige veje og baner skal overholde de vejledende grænseværdier for støj, hvilket betyder at boliger og grønne områder sikres støjdæmpende tiltag, hvis støjen fra det nye anlæg overskrider grænseværdierne for den specifikke områdetype. Passager for både mennesker og dyr skal ligeledes indtænkes i nye større anlægsprojekter. Det vil i øvrigt være muligt i forbindelse med de konkrete projekter at pege på passageløsninger i idefasen for den lovpligtige VVM-vurdering.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

2. MILJØRIGTIG LOKALISERING – STATIONSNERHED I DET INDRE OG YDRE STORBYOMRÅDE (FINGERBYEN) **(§ 6 stk. 1-5 samt § 11 stk. 1-4)**

Baggrund

Stationsnærhedsbegrebet blev introduceret i hovedstadsområdet i den overordnede fysiske planlægning i 1989 og siden videreført i regionplanerne, sidst i HURs Regionplan 2005. Planlovens

særlige hovedstadsbestemmelser fastlægger, at byudvikling af regional betydning skal koordineres med udbygning af hovedstadsområdet infrastruktur med særlig hensyntagen til den kollektive trafikbetjening. Regeringen fastslog i Landsplanredegørelse 2006, at stationsnær lokalisering af persontrafikskabende byfunktioner fortsat skal være det overordnede lokaliseringsprincip i hovedstadsområdet, og at princippet skulle videreudvikles med fokus på de trafikale effekter, som er grundtanken bag lokaliseringsprincippet.

Forslaget til Fingerplan 2007 indeholder derfor en nyformulering af det overordnede lokaliseringsprincip. Kommunerne får et nyt råderum, idet lokalisering af mindre og mellemstore kontorejendomme på op til 1.500 etagemeter fuldt ud bliver en kommunal kompetence. Større kontorejendomme kan uden videre lokaliseres i det stationsnære kerneområde, som kommunerne kan afgrænse inden for gangafstande på op til 600 m fra en station. De kan desuden under særlige betingelser lokaliseres i det øvrige stationsnære område, som kommunerne kan afgrænse med udgangspunkt i gangafstande på op til 1.000 m i det indre storbyområde og op til 1.200 m i det ydre storbyområde. Kommunerne kan vælge at fastholde deres hidtidige afgrænsninger af det øvrige stationsnære område, som kan udvikles bymæssigt med høj bebyggelsestæthed. De særlige betingelser for lokalisering af større kontorejendomme i det øvrige stationsnære område er beskrevet i regelsættet. Hovedtanken er, at lokalisering i det stationsnære område uden for de 600 m er undtagelsen, og at kommunerne derfor skal redegøre for, hvorfor der i givet fald planlægges for større kontorbyggerier, og hvorledes der vil blive arbejdet med supplerende virkemidler med henblik på at sikre en trafikal adfærd som den, der kunne opnås, hvis lokaliseringen skete i det stationsnære kerneområde, eller for manglende byggemuligheder i de stationsnære kerneområder i den pågældende egn.

Med de nye regler, der giver kommunerne fuld kompetence til lokalisering af mindre og mellemstore kontorejendomme, får kommunerne et nyt redskab til fornyelse og omdannelse af ældre erhvervsområder, som ikke ligger stationsnært. Det kan - uden afgørende at forøge den trafikale belastning i hovedstadsområdet som helhed - bidrage til at revitalisere områderne og skabe bedre erhvervs- og byområder. Samtidig indebærer den samlede justering af lokaliseringsprincippet ifølge Miljøvurderingen på sigt en reduktion i den samlede bilkørsel i hovedstadsområdet på 1 mio. km svarende til en reduktion af CO₂-udslippet på årligt 100.000 t i forhold til en situation med en fortsættelse af den udformning, som lokaliseringsprincippet har i HUR's Regionplan 2005.

Kommunernes høringssvar

Hovedparten af kommunernes og de fælleskommunale høringssvar har synspunkter på udformningen af stationsnærhedspolitikken. Der er generel opbakning til princippet om stationsnær lokalisering, men mange bemærkninger – både positive og kritiske - til den justerede udformning i Forslaget.

Mange kommuner tager udformningen til efterretning. Nogle af disse kommuner fremhæver specifikke hensyn, som yderligere bør tilgodeses, eller påpeger specifikke problemer, som bør afklares. Disse forhold trækkes frem nedenfor.

KKR Hovedstaden (Kommunekontaktrådet i Region Hovedstaden), Omegnskommunernes Samarbejde, Rødovre Kommune og Roskilde Kommune giver principiel støtte til princippet om stationsnær lokalisering og udformningen heraf, men opfordrer til en fleksibel administration uden for det centrale København.

Svar:

Det er Miljøministeriets vurdering, at lokaliseringssprincippet i Forslaget har fået en fleksibel udformning, som sikrer, at lokale hensyn kan tilgodeses sammen med de regionale hensyn. Forslaget har en klar overordnet målsætning om at forskyde en større del af det større kontorbyggeri og de større arbejdspladser til lokalisering nær stationerne. Men udformningen med angivelse af særlige betingelser for lokalisering i det øvrige stationsnære område giver samtidig muligheder for en fleksibel administration, som netop kan tilgodese særlige lokale hensyn, såfremt det ikke sætter de overordnede trafikale hensyn over styr.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

KKR Hovedstaden, Vestegnssamarbejdet, Hvidovre Kommune, Hørsholm Kommune og Hillerød Kommune fremhæver, at det fortsat bør være muligt at opføre etageboliger og anden tæt boligbebyggelse i hele Fingerbyens område, dvs. også uden for de stationsnære områder i det indre og ydre storbyområde. Københavns Kommune fremfører tilsvarende synspunkt for kommunens eget vedkommende. Vestegnssamarbejdet fremfører, at det væsentlige må være, at tæt-lav boliger og parcelhuse ikke kan opføres i det stationsnære område.

Svar:

Reglerne for både det indre (§ 6, pkt. 2) og ydre storbyområde (§11, pkt. 2) om stationsnær lokalisering i Forslag til Fingerplan 2007 bestemmer, at tæt boligbyggeri kan placeres i byområdet uden for de stationsnære områder, såfremt der er gode direkte forbindelser med cykel og med kollektiv transport til nært liggende station. For at tydeliggøre at tæt boligbyggeri kan placeres i hele fingerbyområdet (indre og ydre storbyområde) også uden for de stationsnære områder, slettes sidste komma i de to reglers pkt. 2. Af bemærkningerne vil fremgå, at det er god planlægning at sikre gode cykel- og kollektiv transport forbindelser til nærmeste station. De anbefalede mindste tætheder, som bør tilstræbes i de stationsnære områder, skal bl.a. hindre at de stationsnære områder udnyttes til parcelhuse og andre arealkrævende boligformer.

§ 6, pkt. 2 ændres: Sidste komma i sidste sætning slettes, dvs. "såfremt der er gode direkte forbindelser med cykel og med kollektiv transport til nært liggende station" slettes.

§ 11, pkt. 2 ændres: Sidste komma i sidste sætning slettes, dvs. "såfremt der er gode direkte forbindelser med cykel og med kollektiv transport til nært liggende station" slettes.

Omegnskommunernes Samarbejde og Herlev Kommune fremhæver stationsnærhedsprincippet som bærende princip for planlægningen i hovedstadsområdet, men finder at hele håndfladen og de indre dele af byfingrene bør opfattes som stationsnære. Hensynet til omdannelsesmuligheder i de ældre erhvervsområder fremføres.

Svar:

Miljøministeriet finder, at der med liberaliseringen, for så vidt angår mindre og mellemstore kontorejendomme, er skabt nye muligheder for at sikre fornyelse og omdannelse også af ældre erhvervsområder, som ikke ligger stationsnært. Undersøgelsen af transportadfærd blandt hhv. Carl Bro's og Cowi's ansatte (side 19 i Forslaget) illustrerer, at reel stationsnær lokalisering har meget væsentlig betydning for transportadfærd, også ved lokaliseringen i håndfladen og i de indre dele af byfingrene (Glostrup og Lyngby).

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

KKR Hovedstaden, Vestegnssamarbejdet, Gladsaxe Kommune, Hørsholm Kommune, Rudersdal Kommune, Rødovre Kommune og Gribskov Kommune finder, at bestemmelserne fra Regionplan

2005 om særlige lokaliseringsområder – som har samme status som stationsnære områder - bør indgå i Fingerplanen. Det drejer sig om 4 ud af de 5 i HUR's Regionplan 2005 udpegede særlige lokaliseringsområder: Gladsaxe Trafikplads, Rødovre Centrum, Nærum Erhvervsområde og Helsingør. Hørsholm Kommune ønsker i den sammenhæng Hørsholm Bymidte udpeget som særligt lokaliseringsområde.

Svar:

Med Forslag til Fingerplan 2007 justeres lokaliseringsprincipperne fra Regionplan 2005. Fingerplanen ophæver ikke bestemmelserne om særlige lokaliseringsområder i Regionplan 2005, som fortsat har retsvirkning som et landsplandirektiv. Ophævelse vil først ske, når kommunerne har vedtaget Kommuneplan 2009. Kommunerne har således mulighed for at omsætte regionplanbestemmelserne i lokalplanlægningen frem til vedtagelsen af den nye samlede kommuneplan i 2009. Aktuelle projektplaner med kontorbyggeri større end 1.500 etagemeter vil derfor ikke blive berørt. Miljøministeriet finder, at det med den ny udformning af stationsnærhedsprincippet, hvor det alene er de helt store kontorbyggerier, som er omfattet af princippet, ikke er hensigtsmæssigt at fastholde kategorien "særlige lokaliseringsområder". Undersøgelser viser, at disse områder – uanset busbetjening og betjening med lokalbaner - ikke har en tilgængelighed med kollektiv transport, som får flere ansatte til at vælge kollektiv transport, således som ved lokalisering i de stationsnære kerneområder. Efter 2009 kan nye lokalplaner for de hidtidige særlige lokaliseringsområder alene muliggøre kontorbyggeri op til 1.500 etagemeter. Det vil herudover fortsat være muligt at udnytte byggemulighederne i allerede eksisterende lokalplaner og at udvide allerede eksisterende kontorvirksomheder med mere end 1.500 etagemeter.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Mange kommuner peger på konkrete områder, som ikke ligger stationsnært, eller som ikke ligger i de stationsnære kerneområder, men som kommunerne mener bør have samme status som stationsnære kerneområder, dvs. at der i områderne kan planlægges for større kontorbyggeri. For flere af kommunerne drejer det sig om 4 - 5 – 6 ikke-stationsnære områder.

Svar:

Miljøministeriet vurderer, at en imødekommelse af disse ønsker indebærer, at princippet om stationsnær lokalisering reelt ophæves. Miljøministeriet er samtidig af den opfattelse, at det også ud fra et rent lokalt perspektiv vil være uhensigtsmæssigt at planlægge for større kontorejendomme i så mange lokaliteter, som kommunerne lægger op til, da erfaringerne viser at der årligt bygges 12-13 større kontorejendomme uden for Københavns kommune. Miljøministeriet finder derfor, at kommunerne bør koncentrere sig om at skabe de kvaliteter i de stationsnære kerneområder og ved mulige kommende standsningssteder for en eventuel letbane langs Ring 3, som gør at områderne bliver attraktive lokaliseringsområder for videnserhvervene og attraktive byområder. Med den nye udformning af princippet om stationsnær lokalisering gives der gode muligheder for fornyelse og omdannelse også af ikke-stationsnære områder.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Rødovre Kommune forudsætter, at et specifikt område nord for Rødovre Station, som ligger længere end 600 m fra stationen, inddrages i det stationsnære kerneområde.

Svar:

Det stationsnære kerneområde skal afgrænses i den kommunale planlægning inden for gangafstande på op til 600 m fra stationen. Det angivne område kan således ikke inddrages i det stationsnære kerneområde.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

KKR Hovedstaden opfordrer til at reglerne vedrørende parkeringsnormer genovervejes. KKR Hovedstaden finder, at præcise parkeringsnormer er for detaljeret et styringsværktøj.

Svar:

De anførte parkeringsnormer i § 6 stk. 4 og § 11, stk. 4 vedrører alene mulighederne for at planlægge for større kontorbyggeri i de stationsnære områder uden for det stationsnære kerneområde. Opfyldes normerne, kan der uden videre planlægges for større kontorbyggeri også i dette område. Parkeringsnormerne tilgodeser et ønske om klare regler for situationer, hvor der kan planlægges for større kontorbyggeri uden for det stationsnære kerneområde, uden at det vil kunne blive mødt med en statslig indsigelse.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Hvidovre Kommune, Ishøj Kommune, Egedal Kommune og Ballerup Kommune finder, at de anbefalede mindste tætheder i de stationsnære områder ikke altid er hensigtsmæssige. Hvidovre Kommune angiver, at det kan være hensigtsmæssigt med mindre fortætninger i eksisterende stationsnære boligområder, og at tæthedskravene derfor kun bør gælde besluttede byomdannelsesområder. Ishøj Kommune angiver, at der bør tages lokale hensyn til den eksisterende bebyggelsesstruktur. Ballerup Kommune og Egedal Kommune nævner konkret, at de landskabelige hensyn ved Kildedal station kan tale mod en intensiv udnyttelse. Bycirklen femhæver, at det konkret bør tilføjes, at udbygning og omdannelse af de stationsnære områder bør tilrettelægges under hensyntagen til de landskabelige værdier samt de historiske og arkitektoniske værdier og sammenhænge.

Svar:

Tæthedsnormerne er ikke bindende for den kommunale planlægning. De fremgår alene af bemærkningerne til reglerne, hvor det hedder, at der bør tilstræbes de anførte mindste tætheder. Der vil være situationer, hvor andre byplanmæssige hensyn – f.eks. hensyn til landskaber, kulturhistorie, arkitektur, bevaring mv. – er til hinder for eller vanskeliggør høje tætheder. Det fremgår af bemærkningerne til § 6 og § 11, at omdannelsen af de stationsnære områder skal tilrettelægges under hensyntagen til de historiske, arkitektoniske og landskabelige værdier og således, at der kontinuerligt skabes en forståelig sammenhæng i områderne og i relation til de tilgrænsende byområder.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Københavns Kommune ønsker Vanløse Station udpeget til knudepunktsstation. Egedal Kommune ønsker Gammel Toftegaard station udpeget som knudepunktsstation i stedet for Ølstykke Station. Egedal Kommune ønsker således Gammel Toftegaard station som nyt centrum for den nye kommune og peger på et 100 ha stort ubebygget område ved stationen, mens der ikke er byggemuligheder ved Ølstykke station.

Svar:

Miljøministeriet har forelagt synspunkterne for Trafikstyrelsen, som har inddraget DSB og Movia i overvejelserne. Trafikstyrelsen konkluderer, at styrelsen ikke har indvendinger mod, at Vanløse Station betragtes som knudepunktsstation. Movia accepterer dette, men mener ikke det er ideelt at

have to knudepunktsstationer (Vanløse og Flintholm) med en halv kilometers afstand. Trafikstyrelsen og DSB understreger, at en kategorisering som knudepunktsstation ikke bør kunne medføre krav fra kommunerne eller andre om, hvilken betjening disse stationer skal have, da andre forhold kan være afgørende for betjeningen, ikke mindst det faktiske og potentielle passagertal. Med hensyn til udpegning af Gammel Toftegaard station som knudepunktsstation på bekostning af Ølstykke station, finder Movia det problematisk. Det skyldes, at A6 forløber tæt på Ølstykke station, hvorved betjening med tværgående S-busser er bekvem. Movia mener samtidig, at der er store potentielle muligheder ved Gammel Toftegaard, og at en status som knudepunktsstation kan accepteres, hvis det kombineres med en ny højklasset vej, der kan give hurtig forbindelse mellem Jyllinge og Hillerød. Det vil dog forekomme vanskeligt at få etableret vejforbindelser, som ikke vil påføre S-bus 600 væsentlige forsinkelser. DSB anfører ligesom Movia, at der skal tages hensyn til busbetjeningen af de to stationer. Trafikstyrelsen er enig i de betragtninger, som Movia og DSB anfører, og konkluderer, at der er en række forhold omkring busbetjeningen, der skal løses før Gammel Toftegaard station er attraktiv som knudepunktsstation. Miljøministeriet anbefaler på den baggrund, at spørgsmålet behandles i det dialogprojekt om færdigudbygningen af Frederikssundsfingeren, som er foreslået af Bycirklen.

I bilag B flyttes Vanløse Station fra "øvrige stationer" til "knudepunktsstationer". De øvrige bemærkninger giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Vestegnssamarbejdet, Brøndby Kommune og Glostrup Kommune peger på behov for, at der træffes beslutning om Priorparken Station, idet omdannelsen af Priorparken, Vibeholmområdet og Hvissinge finder sted nu. Solrød Kommune bringer indirekte spørgsmålet om en ny station i Trylleskoven på banen.

Svar:

Miljøministeriet har forelagt spørgsmålet for Trafikstyrelsen. Trafikstyrelsen understreger, at der på nuværende tidspunkt ikke er truffet beslutning om etablering af Priorparken og Trylleskoven stationer, og at det i givet fald formentligt vil tage 1-2 år fra et eventuelt arbejde igangsættes at etablere et sådant beslutningsgrundlag. Et første trin, som forberedelse til beslutning om udarbejdelse af et beslutningsgrundlag, vil være en dokumentation af, at passagergrundlaget vil være til stede. Det forudsætter, at relevante interessenter deltager aktivt i processen. Trafikstyrelsen understreger, at eventuel igangsættelse af en proces forudsætter en politisk opbakning, idet styrelsen ikke har mulighed for på eget initiativ at igangsætte udarbejdelse af et beslutningsgrundlag. Trafikstyrelsen er på baggrund af hidtidige arbejder af den opfattelse, at der kan være perspektiver i etablering af en station i Priorparken, og at det kun delvist gør sig gældende i Trylleskoven, hvor foreløbige vurderinger viser, at passagergrundlaget vil være begrænset. DSB S-tog deler Trafikstyrelsens betragtninger. Miljøministeriet er på den baggrund indstillet på, at Bilag B i Forslaget ændres, således at Priorparken Station optages som "øvrig station" med den anmærkning, at stationen hverken er anlagt eller besluttet. Det indebærer, at der kan udpeges et stationsnært kerneområde og et stationsnært område omkring den forudsatte station. Miljøministeriet forudsætter, at Brøndby Kommune, Glostrup Kommune og Vestegnssamarbejdet tilpasser deres planlægning til de nye planlægningsmuligheder omkring en eventuelt kommende Priorparken Station, således at byomdannelse her nyder fremme sammen med byudvikling og byomdannelse i de øvrige stationsnære kerneområder og i erhvervsområderne op til evt. kommende standsningssteder for en letbane langs Ring 3. Miljøministeriet forudsætter desuden, at de berørte parter igangsætter de nødvendige forberedelser til beslutning om at udarbejde et egentligt beslutningsgrundlag for en eventuel ny Priorparken Station.

I bilag B optages Priorparken Station blandt "øvrige stationer", idet det anføres, at der ikke er truffet beslutning om anlæg af en eventuelt kommende Priorparken Station. Bemærkningen vedrørende Trylleskoven giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Københavns Kommune angiver, at det kan være svært at arbejde med supplerende virkemidler, herunder maks. normer for parkeringspladser på kommuneplanniveau (rammer for lokalplanlægningen). Det bliver først relevant på lokalplanniveau.

Svar:

Muligheden for at planlægge for større kontorbyggeri i de stationsnære områder uden for de stationsnære kerneområder er en "undtagelsesbestemmelse" i forhold til hovedreglen om lokalisering af større kontorbyggeri i de stationsnære kerneområder. Såfremt "undtagelsesbestemmelserne" skal anvendes, er det derfor vigtigt, at der i kommuneplanen redegøres for, hvorfor og hvordan der vil blive arbejdet med supplerende virkemidler med henblik på at sikre samme trafikale adfærd som i de stationsnære områder. Bestemmelser om maksimumnormer for parkeringspladser bør derfor også fremgå af kommuneplanrammerne.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Rudersdal Kommune og Lyngby-Taarbæk Kommune har rejst spørgsmål om allerede lokalplanlagte ikke-stationsnære beliggende områder til kontorformål mv. tænkt til store enheder (Scion-DTU / Forskerparken i Rudersdal Kommune, DTU-området i Lyngby-Taarbæk Kommune), hvor nyt byggeri evt. forudsætter nye lokalplanplaner. Det vil i givet fald umuliggøre, at der kan planlægges for større kontorbyggeri med mere end 1.500 etagemeter.

Svar:

Allerede vedtagne lokalplaner, som muliggør kontorbyggeri, kan udnyttes uanset beliggenhed og de nye regler i Fingerplanen. For at tydeliggøre, at det ikke er hensigten med Fingerplanen at standse færdigudbygningen af de to nævnte områder – DTU og Scion-DTU - tænkt til større enheder, indsættes en ny regel vedrørende disse områder.

Som § 12 a indføres.: "I DTU-området (Lyngby-Taarbæk Kommune) og Scion-DTU / Forskerparken (Rudersdal Kommune) kan den allerede lokalplanlagte restrummelighed udnyttes også til større byggeri over 1.500 etagemeter til forsknings-, undervisnings- og kontorformål".

Gentofte Kommune rejser et tilsvarende spørgsmål vedrørende færdigudbygning af Tuborg-området. Også her foreligger en vedtaget lokalplan, som muliggør større kontorbyggeri, men hvor det ifølge kommunen kan være hensigtsmæssigt at omdisponere.

Svar:

Tuborg-området ligger inden for det stationsnære område, som kommunen har afgrænset, men uden for det stationsnære kerneområde. Den allerede vedtagne lokalplan berøres ikke af Fingerplanen. Det vil være muligt at omdisponere lokalplanen og planlægge også for større kontorbyggeri i nye lokalplaner, såfremt de særlige betingelser, der gælder i de stationsnære områder uden for kerneområder, iagttages.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Allerød Kommune påpeger, at Fingerplanens positive effekter af miljørigtig lokalisering svækkes af, at principperne ikke gælder for hele Sjælland.

Svar:

Miljøministeriet har som opfølgning på Landsplanredegørelse 2006 igangsat et dialogprojekt med Transport- og Energiministeriet og de sjællandske kommuner uden for hovedstadsområdet, som skal belyse langsigtet byudvikling og trafikale infrastruktur og betjening på Sjælland.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Flere – herunder KKR Hovedstaden, Omegnskommunernes Samarbejde, Bycirklen, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, Frederikssund Kommune, Stevn Kommune – finder det afgørende for lokaliseringssucces, at staten medvirker til, at den kollektive trafik med baner og stationer udvikles og forbedres. Flere understreger, at koordineringen bør gå begge veje – byudvikling og byomdannelse skal koordineres med den trafikale infrastruktur, men investeringer i trafikale infrastruktur og trafikale betjening skal også koordineres med byudvikling og byomdannelse.

Svar:

Miljøministeriet har orienteret Transport- og Energiministeriet om de kommunale synspunkter. Miljøministeriet og Transport- og Energiministeriet fører en løbende dialog om planlægningen i hovedstadsområdet, og begge ministerier deltager i de igangsatte og foreslåede dialogprojekter som vedrører problemstillinger i relation til langsigtet byudvikling og trafikale betjening. Beslutninger om statslig medvirken til investeringer i trafikale anlæg træffes i forbindelse med regeringens 10-års trafikinvesteringsplaner.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Vestegnssamarbejdet, København Syd, Albertslund Kommune, Glostrup Kommune, Høje-Taastrup Kommune, Køge Kommune og Solrød Kommune støtter princippet om stationsnær lokalisering, men ikke den udformning det har fået i Forslag til Fingerplan 2007.

Vestegnssamarbejdet og Høje-Taastrup Kommune henviser konkret til Høje-Taastrup, hvor byudviklingen omkring Høje-Taastrup station angiveligt vil blive sat i stå med Fingerplanens bestemmelser. Glostrup Kommune henviser til igangværende omdannelsesplaner.

Svar:

Miljøministeriet deler ikke vurderingen. Det fremgår af Forslaget, at ministeriet sammen med kommunerne vil belyse de stationsnære byggemuligheder. Ministeriet har specielt i forhold til Høje-Taastrup Kommune tilkendegivet, at man ønsker en dialog om udviklingsmulighederne ved Høje-Taastrup station. Det skal i den sammenhæng bemærkes, at Fingerplanen ikke tilsidesætter allerede vedtagne lokalplaner, og at der under særlige betingelser også er muligheder for at planlægge for større kontorbygninger i det stationsnære område uden for kerneområdet.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Vestegnssamarbejdet føler sig ikke overbevist om, at det netop er de virkemidler, der peges på i Forslaget, der vil give de ønskede effekter. Det anføres, at det i Forslaget annoncerede analyseprojekt om stationsnære byggemuligheder bør udbygges til at omhandle analyser af virkemidler og effekter, og at der bør reguleres på "antal ansatte/areal" og ikke "bygningstyper". Hvidovre Kommune anfører, at afstandskriterierne ved stationer bør differentieres efter passagertal og lignende.

Forslagets udformning af stationsnærhedsprincippet bygger på omfattende undersøgelser af sammenhænge mellem transportadfærd og lokalisering. Det faglige grundlag understøttes bl.a. af DSB-S-tog og Dansk Byplanlaboratorium i deres hørings svar. Miljøministeriet vil løbende følge, hvad der tilvejebringes af ny viden på området, herunder de undersøgelser, som kommunerne måtte iværksætte. Med den foreliggende viden vil en større differentiering af afstandskriteriet omkring forskellige stationer snarere indebære en indskrænkning omkring mindre velbetjente stationer end en udvidelse omkring de bedst betjente stationer. Planlægningen regulerer lokaliseringen af nybyggeri. Virksomheder kommer og går, mens bygningsmassen består. Miljøministeriet finder det således mest hensigtsmæssigt, at reguleringen sker i forhold til bygningstyper.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Vestegnssamarbejdet anfører, at vestegnskommunernes øgede samarbejde på planområdet har taget udgangspunkt i løfte fra ministeriet om, at det vil være løftestang for nye omdannelsesmuligheder. I den vedhæftede "strategi for udvikling af erhvervsområderne på Vestegnen" hedder det, at "målet med samarbejdet er at opnå enten en generel ændring af de overordnede principper om stationsnærhed og rækkefølgebestemmelser, eller at vestegnskommunerne kan opnå en særstatus i forhold til egnens særlige styrkepositioner."

Svar:

Forslaget giver kommunerne den fulde kompetence til at planlægge for mindre og mellemstore kontorbyggeri op til 1.500 etagemeter, dvs. kontorarbejdspladser med op til 50 – 60 ansatte. Det er en væsentlig liberalisering i forhold til bestemmelserne i Regionplan 2005. Hermed får kommunerne nye muligheder for fornyelse og omdannelse af de erhvervsområder, som ikke ligger stationsnært. Tilbage er de helt store kontorbyggerier, som reguleres af stationsnærhedsprincippet. Det skønnes i alt at dreje sig om 12-13 byggerier om året uden for Københavns kommune. Miljøministeriet efterlyser, at Vestegnssamarbejdet og de otte vestegnskommuner reflekterer de nye muligheder for at indpasse mellemstore kontorejendomme i ikke-stationsnære områder. Miljøministeriet efterlyser endvidere tilbagemeldinger på, at vestegnskommunerne i deres planlægning vil satse på en lokaliseringstrategi, der understøtter etableringen af en kommende letbane i Ring 3, og at man vil prioritere de nye lokaliseringmuligheder, som er givet her sammen med de velbeliggende stationsnære byggemuligheder på Vestegnen. Miljøministeriet finder det ikke hensigtsmæssigt, at vestegnskommunerne lægger en strategi for udvikling af erhvervsområderne an på at få lige muligheder overalt og dermed underminere hensigten med stationsnærhedsprincippet og de særlige bestemmelser for områderne langs Ring 3.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Bycirklen (Ballerup, Egedal og Frederikssund kommuner) fremhæver, at Frederikssundsfingeren rummer de største, stationsnære byggemuligheder. Foreslår dialogprojekt mellem Miljøministeriet, Transport- og Energiministeriet og de tre kommuner om udnyttelse af de store, regionale udviklingsmuligheder, der allerede er i Frederikssundsfingeren.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af reglerne i Forslaget, men Miljøministeriet vil tage initiativ til det foreslåede dialogprojekt. Det vil fremgå af den politiske redegørelse.

Øvrige hørings svar

Region Hovedstaden tilslutter sig de overordnede mål i Forslaget, og har ingen særskilte bemærkninger til udformningen af stationsnærhedspolitikken. Region Sjælland tilslutter sig princippet, men finder, at princippet bør omfatte større busterminaler samt lokalbanerne Lille Syd og Østbanen, og at kommunerne bør have friere mulighed for at afveje hensynet til det enkelte områdes behov med det overordnede trafikale hensyn. Danske Regioner kan på det overordnede niveau tilslutte sig intentionerne om stationsnær beliggenhed for boliger og erhverv, men fremhæver at det ikke fremgår tilstrækkeligt klart, hvorledes det sikres, at der er den tilstrækkelige kollektive trafik til rådighed.

Svar:

Når princippet om stationsnær lokalisering alene omfatter stationer på S-bane-, regionalbane-, Øresundsbane- og metronettet, skyldes det, at omfattende undersøgelser viser, at det er her stationsnær lokalisering har trafikale effekter. Der findes ikke undersøgelser, der viser tilsvarende effekter af lokalisering nær større busterminaler eller nær stationer på lokalbanerne. Tværtimod viser de foreliggende undersøgelser, at der ingen effekt er. Det gælder f.eks. den trafikale adfærd til arbejdspladser nær Gladsaxe Trafikplads, som er en af de bedst betjente busterminaler i hovedstadsområdet. Her er der ikke flere, der benytter kollektiv transport end til andre kontorarbejdspladser, som er lokaliseret ikke stationsnært, idet der kun er halvt så mange der benytter kollektiv transport som til stationsnære arbejdspladser. Med hensyn til de enkelte områders behov giver Forslaget nogle lokaliseringsmuligheder for indpasning af mellemstore kontorbyggerier, som ikke findes i Regionplan 2005. Forslaget giver endvidere kommunerne mulighed for at fastholde de hidtidige såkaldte amøbeafgrænsninger af de stationsnære områder, men stiller særlige betingelser for planlægning af de helt store kontorbyggerier over 1.500 etagemeter uden for de stationsnære kerneområder, som afgrænses med udgangspunkt i gangafstande på op til 600 m fra stationen. Den største sikkerhed for, at den nødvendige kollektive trafikbetjening er til stede, skabes ved at knytte byudviklingen til det eksisterende net af S-baner, regionalbaner, Øresundstog og Metro. Dette net udgør rygraden i den kollektive trafikbetjening. Miljøministeriet er imidlertid opmærksom på, at koordineringen mellem byudvikling og trafikale infrastruktur "går begge veje".

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Malmö Stad og Region Skåne ser ud fra et Øresundsperspektiv positivt på den vægt, som stationsnærhedspolitikken tillægges i Fingerplanen. Det er ikke blot hensigtsmæssigt ud fra et miljøperspektiv, men sikrer også god tilgængelighed til større arbejdspladser for det kraftigt voksende antal personer, som pendler fra Skåne til den danske side af Øresund.

Svar:

Miljøministeriet er enig i, at den justerede udformning af princippet om stationsnær lokalisering understøtter perspektivet om øget Øresundsintegration. Det fremhæves således i den politiske redogørelse.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Københavns Havn A/S udtrykker - med henvisning til princippet om stationsnær lokalisering - forventning om, at der i forbindelse med dialogprojektet om de langsigtede byudviklingsmuligheder langs Københavns Øresundskyst og den trafikale betjening heraf bliver taget stilling til den fremtidige trafikbetjening af Nordhavnens kommende byudviklingsområder.

Svar:

Det kommende dialogprojekt omhandler alene tekniske udredninger af de mange kommunale og regionale byplan- og trafik hensyn, som knytter sig til en fremtidig udvikling af arealerne langs Øresundskysten. Disse udredninger vil indgå i de forskellige parters politiske stillingtagen.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

DSB S-tog a/s finder, at justeringen af stationsnærhedspolitikken er et vigtigt og positivt skridt. DSB S-togs egne analyser bekræfter og supplerer de konklusioner, som er fremlagt i Forslaget. DSB S-tog er derfor af den opfattelse, at den foreslåede justering og præcisering af princip for afgrænsning af de stationsnære områder bygger på en realistisk indsigt i folks transportadfærd, mens dette ikke har været tilfældet med de amøbeafgrænsninger kommunerne har foretaget. DSB peger på et "ellipseprincip" baseret på de nye muligheder flere adgange til stationerne vil give. DSB S-tog peger på, at "ellipseprincippet" kan styrke kommunernes interesser for at medvirke til at få anlagt supplerende adgange til stationerne og dermed øge andelen af rejser, der foretages med kollektive trafikmidler. DSB S-tog foreslår endvidere, at områderne omkring de i § 22, stk. 1 g) – k) (side 61) nævnte endnu ikke besluttede station gives samme "stationsnærhedsstatus" som erhvervsområderne ved forudsatte standsningssteder for en eventuelt kommende letbane langs Ring 3.

Svar:

Miljøministeriet anerkender mulighederne for at øge arealet af det stationsnære kerneområde ved at anlægge flere adgange til stationerne. Udgangspunkt for afgrænsning af de stationsnære kerneområder er således ifølge Forslaget gangafstande på op til 600 m. Selvom der ikke er truffet beslutning om anlæg af en eventuel ny Priorparken Station optages stationen i bilag B, således at der kan planlægges for en intensiveret anvendelse inden for gangafstande på op til 600 m fra den eventuelt kommende station, jf. høringssvaret til Vestegnssamarbejdet, Brøndby Kommune og Glostrup Kommune. Det anføres i bilag B, at der ikke er truffet beslutning om anlæg af stationen. Planlægning for ny byudvikling omkring eventuelt nye stationer ved Store Rørbæk og mellem Hillerød og Allerød forudsætter, at stationsplaceringen fastlægges. Med hensyn til en eventuel Ølsemagle Station afventer planlægningen, at der er truffet beslutning om København-Ringsted-forbindelsen.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af Forslaget ud over, at Priorparken station optages i bilag B, jf. høringssvaret til Vestegnssamarbejdet, Brøndby Kommune og Glostrup Kommune.

Trafikselskabet Movia støtter princippet om stationsnær lokalisering for erhvervs- og boligbyggeri. Movia understreger, at det vigtigt at sikre en klar sammenhæng mellem principperne bag Fingerplan 2007, trafikplanarbejdet i Trafikstyrelsens regi samt regionernes strategier for udviklingen af den regionale trafikale infrastruktur.

Svar:

Miljøministeriet er opmærksom på behovet for koordinering.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Dansk Industri udtrykker stor forståelse for tanken om stationsnær lokalisering af persontrafikskabende byfunktioner som det overordnede lokaliseringsprincip. DI finder alligevel, at de fastlagte grænser på 600 m og 1.500 etagemeter kan virke for stive, og finder det mere fleksibelt, såfremt der fortsat arbejdes ud fra det i 2004 indførte såkaldte amøbeprincip.

Svar:

Kommunerne kan fastholde deres hidtidige amøbeafgrænsninger af de stationsnære områder. Der stilles imidlertid særlige betingelser for lokalisering af større kontorbyggeri i de amøbeafgrænsede områder uden for de 600 m. Samtidig liberaliseres mulighederne for lokalisering af mindre og mellemstore kontorbyggerier. Miljøministeriet finder derfor den nye udformning af princippet om stationsnær lokalisering både er målrettet de trafikale effekter og er fleksibelt.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Dansk Byplanlaboratorium finder, at stationsnærhedsprincippet er uhyre fornuftigt og støtter "opstramningen" med 600 meter zonen. DB fremhæver, at justeringen er fagligt velbegrundet, og at der er tale om god økonomisk og bæredygtig tænkning. DB peger imidlertid på lokaliseringsprincippets begrænsninger i forhold til løsning af alle de trafikale udfordringer, som hovedstadsområdet står over for. Det sidste fremhæves også af Danmarks Naturfredningsforening, som bl.a. undrer sig over, at planen ikke behandler alternative former for transportregulering, afgifter, roadpricing mv.

Svar:

Miljøministeriet er enig i, at stationsnærhedsprincippet kun er et element til imødegåelse af de store trafikale udfordringer hovedstaden står over for. Fingerplanen omhandler imidlertid kun de forhold, som kan reguleres gennem planlovgivningen. Med den rette lokalisering af rejsemålene og kobling mellem byudvikling og den kollektive trafikinfrastruktur skabes imidlertid et vigtigt fundament for, at andre virkemidler kan anvendes.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Danmarks Naturfredningsforening mener, at Fingerplanens justering af stationsnærhedsprincippet er en lempelse i forhold til Regionplan 2005. Foreningen peger på de særlige betingelser for lokalisering af større kontorejendomme i de stationsnære områder uden for kerneområdet og på de 1.200 m som kriterium for afgrænsning af de stationsnære områder i det ydre storbyområde.

Svar:

Miljøministeriet deler ikke DN's synspunkt, at der generelt er tale om en lempelse. Lempelsen i forhold til Regionplan 2005 vedrører alene kommunernes muligheder for at planlægge for mindre og mellemstore kontorbyggeri med færre end 1.500 etagemeter, også uden for de stationsnære områder. Mange kommuner i det ydre storbyområde har med udgangspunkt i retningslinjerne i Regionplan 2005 afgrænset stationsnære områder med afstande der er væsentlig større end de 1.200 m. Det gælder f.eks. afgrænsningerne omkring Hillerød, Roskilde, Køge og Kildedal stationer. At det nye udgangspunkt er 1.200 m i det ydre storbyområde ændrer således ikke væsentligt i forhold til den udmøntning amøbeprincippet har fået i den kommunale planlægning.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Danmarks Naturfredningsforening og Friluftsrådet undrer sig over den fastlagte 600 m grænse, når det angiveligt klart fremgår, at effekten af stationsnær lokalisering aftager allerede når gangafstanden er mere end 500 m fra stationen. Friluftsrådet udtrykker endvidere bekymring for den skarpe grænse på 1.500 etagemeter, når det gælder omdannelse af ældre erhvervsområder, som rådet gerne ser fremmet.

Svar:

Afstandskriteriet er fastlagt til gangafstande på op til 600 m, fordi undersøgelserne, således som det er vist i Forslaget side 23, viser nogen effekt af stationsnær lokalisering op til de 600 m fra sta-

tionen, hvorefter effekten ophører. Miljøministeriet vurderer, at der ved at give kommunerne den fulde kompetence til at planlægge for mellemstore kontorbyggerier op til 1.500 etagemeter ved omdannelse af ikke-stationsnære erhvervsområdet er skabt en god balance mellem interesserne i at sikre gode omdannelsesmuligheder og at sikre tilgængelighed til og en mere udbredt brug af den kollektive transport.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Komiteen for Bedre bebyggelse på Amager ved Børge Nielsen udtrykker bekymring for, at de grønne områder ved stationer, som ligger i bymidter, bebygges som led i intensivering af områderne.

Svar:

Det er en kommunal opgave at afveje øvrige byplanhensyn, herunder sikring af grønne områder, over for hensynet til en intensiv udnyttelse af de stationsnære områder. Det vil ofte være muligt at kombinere hensynet om intensiv udnyttelse med hensynet til attraktive grønne arealer, byparker osv.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Østerbro Lokaludvalg finder, at stationsnær lokalisering er et vigtigt princip i Fingerplanen. Lokaludvalget peger generelt på behovet for Park & Ride faciliteter ved de større stationer, og specifikt på at stationsnærhedsprincippet må gælde for den store udbygning af Nordhavnen. Lokaludvalget har i den forbindelse et konkret forslag til linjeføring af en skinnebåren kollektiv transportforbindelse fra Nordhavn over Nordhavn station til den kommende metrostation på Poul Henningsens Plads.

Dansk Cyklist Forbund, Friluftsrådet og Dansk Byplanlaboratorium fremhæver cyklens store rolle som transportmiddel i de tætte byområder. Cyklistforbundet og Friluftsrådet fremhæver behovet for cykelparkeringsfaciliteter og cykelstiforbindelser i tilknytning til stationerne, og anfører, at der i lokalplaner og byggetilladelser til tæt boligbyggeri og erhvervsbyggeri både i og uden for de stationsnære områder indføres normer for minimalt antal cykelparkeringspladser på samme måde som med de anførte maksimumnormer for antal parkeringspladser.

Svar:

Miljøministeriet deler Dansk Cyklist Forbunds, Friluftsrådets og DB's vurdering af den store rolle, som cyklen spiller som transportmiddel i de tætte bydele. Forslaget prioriterer bl.a. derfor omdannelse af byområder, som er velintegrerede i byen, frem for udlæg af ny byzone. Det er en kommunal opgave og en opgave for infrastrukturudbydere og trafikoperatørerne at sikre tilstrækkeligt med Park & Ride faciliteter og cykelparkeringsfaciliteter og cykelstiforbindelser ved de større stationer. En eventuel normfastlæggelse ville omfatte vurderinger af eksisterende forhold, som ligger ud over, hvad der reguleres gennem Planloven. Spørgsmålet om den langsigtede byudvikling i Nordhavnen og øvrige arealer langs Øresundskysten i København samt den trafikale betjening heraf vil blive behandlet i det særlige dialogprojekt herom mellem Københavns Kommune, Transport- og Energiministeriet og Miljøministeriet.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

En borger (Poul Jensen) peger på de gode lokaliseringsmuligheder for uddannelse, forskning og kultur ved Høje-Taastrup Station og peger på behovet for gode p-pladser ved stationerne.

Svar:

Miljøministeriet er enig i synspunkterne.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

En borger i Vanløse (Jan Jørgensen) bakker op om den nye udformning af stationsnærhedspolitikken med et stationsnært kerneområde, men finder at undtagelsesmulighederne i de stationsnære områder uden for kerneområdet ødelægger de gode hensigter og finder bl.a., at parkeringsnormerne i det ydre storbyområde for lidt restriktive.

Svar:

Det fremgår af Forslaget, at forudsætningen – med undtagelser – for at kunne planlægge for større kontorbyggerier i de stationsnære områder uden for kerneområderne er, at det kan sandsynliggøres, at der kan opnås samme effekter, som ved en lokalisering i de stationsnære kerneområder. Der er således tale om undtagelser, som skal sikre en fleksibel planlægning, uden at det går ud over det overordnede sigte at øge tilgængeligheden med kollektiv transport og sikre at flere benytter den kollektive transport.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

En borger (Tom Olin) mener, at Fingerplanen af retssikkerhedsmæssige grunde bør indeholde en regel, der sikrer mod en særlig intensiv udbygning i disharmoni med omgivelserne. Tom Olin anfører endvidere, at Rungsted Kyst station bør udtages af listen over stationer (bilag B), som er omfattet af princippet om stationsnær lokalisering. Dette synspunkt deles af Beate Hermann og Finn Beck, som fremhæver de landskabelige og kulturelle værdier omkring stationen.

Svar:

Miljøministeriet vurderer, at synspunktet er dækket af bemærkningerne til regler om stationsnær lokalisering (§ 6 og § 11), hvori det bl.a. hedder: "Udbygning og omdannelse af de stationsnære områder bør tilrettelægges under hensyntagen til de historiske og arkitektoniske værdier og således, at der skabes sammenhæng med tilgrænsende byområder".

Listen over stationer omfatter alle eksisterende og besluttede stationer på S-banen, regionalbanerne, Øresundsbanen og Metroen. Der er alene tale om en principiell udpegning, som kommunerne kan forholde sig til i deres planlægning.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

En borger i Hørsholm (Ib Lunde Rasmussen) støtter, at etagebyggerier ikke kan finde sted uden for de stationsnære områder, og at Hørsholm Bymidte ikke udlægges som særligt lokaliseringsområde.

Svar:

Miljøministeriet fastholder, at der ikke udpeges særlige lokaliseringsområder. Miljøministeriet har imidlertid besluttet at imødekomme adskillige kommunernes ønske om, at det tydeliggøres, at der kan planlægges for etageboliger også uden for de stationsnære områder i det indre og ydre storbyområde (Fingerbyen), jf. svar til KKR m.fl. først i afsnittet "Kommunernes høringssvar"

Kulturarvsstyrelsen udtrykker særlig bekymring for at omdannelse og intensivering af de stationsnære områder i købstæderne risikerer at sætte nogle af de historiske og arkitektoniske bykvaliteter

over styr og foreslår derfor, at det indsættes et nyt punkt i §6 stk. 1 og § 11 stk. 1, som vedrører det ydre storbyområde inkl. købstæderne: "at omdannelsen af de stationsnære områder tilrettelægges under hensyntagen til de historiske og arkitektoniske værdier og således, at der kontinuerligt skabes en forståelig sammenhæng i områderne og i relation til de tilgrænsende byområder."

Svar:

Miljøministeriet vurderer, at hensynet er tilgodeset ved bemærkningerne til de nævnte paragraffer, som indeholder stort set enslydende formuleringer.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Transport- og Energiministeriet finder det positivt, at principperne for stationsnær lokalisering er opretholdt, idet princippet er afgørende for at fastholde en høj togpendlerandel og dermed medvirke til at nedbringe trængslen på vejene. TEM bemærker, at Skandinavisk Transportcenter ved Køge ved valg af den såkaldte Nybygningsløsning med en ny Køge Nord station vil være placeret stationsnært.

Transport- og Energiministeriet anfører, at kommunerne ved planlægning for større kontorbyggeri i de stationsnære områder uden for kerneområdet skal redegøre for, "hvordan der vil blive arbejdet med supplerende virkemidler med henblik på at sikre trafikale effekter svarende til i det stationsnære kerneområde." Transport- og Energiministeriet anfører, at det bør tydeliggøres, a) hvem der skal vurdere om de "supplerende virkemidler" med rimelighed kan anses for at ville have den påståede effekt, b) hvem der skal kontrollere om virkemidlerne bliver ført ud i livet, og om de faktisk får den påståede effekt, og c) hvilken konsekvens det har, hvis "de supplerende virkemidler" ikke har den påståede effekt. Endelig anfører Transport- og Energiministeriet, at det ikke fremgår af Forslaget, hvordan kommunerne i givet fald skal dokumentere deres vurdering af, at der ikke er tilstrækkeligt med byggemuligheder i kerneområdet.

Svar:

Miljøministeriet - ved Miljøcenter Roskilde - vil føre tilsyn med, at den kommunale planlægning er i overensstemmelse med reglerne i Fingerplanen og har pligt til at komme med indsigelse, hvis det ikke er tilfældet. Miljøcenter Roskilde vil således skulle vurdere, om de "supplerende virkemidler" med rimelighed kan anses at have den påståede effekt, ligesom Miljøcenter Roskilde har mulighed for at vurdere kommunernes dokumentation for manglende byggemuligheder i de stationsnære kerneområder. Herudover har andre myndigheder – herunder ministerier – mulighed for at komme med indsigelse mod planforslag, ligesom det er tilfældet med alle kommunerne i hovedstadsområdet. Kommunerne har pligt til at føre tilsyn med, at virkemidlerne bliver ført ud i livet, mens der ikke kan drages konsekvenser, hvis virkemidler ikke har den tilsigtede effekt.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

3. VIRKSOMHEDER MED SÆRLIGE BELIGGENHEDSKRAV (§ 6 stk. 6 og § 11 stk. 5)

Baggrund

Forslag til Fingerplan 2007 viderefører Regionplan 2005's udpegning af områder til virksomheder med særlige beliggenhedskrav. Områderne er angivet på kortbilag C. Virksomheder med særlige beliggenhedskrav omfatter virksomheder, der må forventes at kunne påvirke de nære omgivelser i særlig grad med støj, luftforurening, spildevand, trafik, risiko for grundvandsforurening eller for

uheld med farlige stoffer (miljøklasse 6 og 7). Udpegningen af områder til sådanne virksomheder skal sikre, at denne type virksomheder lokaliseres, hvor de giver færrest miljøgener.

Høringssvar

NCC Råstoffer kan i det hele tilslutte sig, at Avedøre Holme, herunder Råhavnen fastholdes som område egnet til lokalisering af virksomheder med særlige beliggenhedskrav.

En række kommuner (Allerød Kommune, Hvidovre Kommune, Høje-Taastrup Kommune, Køge Kommune og Københavns Kommune), Vestegnssamarbejdet samt Københavns Havn ønsker en revision af udpegningen af områder til virksomheder med særlige beliggenhedskrav herunder mulighed for at anvende enkeltområder til andre formål.

Svar:

Fingerplan 2007 viderefører Regionplan 2005's udpegning af områder til virksomheder med særlige beliggenhedskrav. Udpegningen er sket ud fra en vurdering af, at der i hovedstadsområdet er en knaphed på denne type arealer. Miljøministeriet er imidlertid blevet opmærksom på, at efterspørgslen efter sådanne arealer kan være mindre end forventet. Miljøministeriet vil derfor, foranlediget af høringssvarene, sammen med kommunerne gennemføre et analysearbejde, som skal se på de fremtidige behov for denne type arealer i hovedstadsområdet som helhed. Før der eventuelt løsnes op for reservationerne, er det nødvendigt at have et overblik over behovet. Problemstillingerne omkring udpegningen i Nordhavnen behandles endvidere i den besluttede arbejdsgruppe mellem Miljøministeriet, Københavns Kommune og Transport- og Energiministeriet om den langsigtede byudvikling og trafikale betjening langs Øresundskysten i København..

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af reglerne i Forslaget. Miljøministeriet vil tage initiativ til det overfor nævnte analysearbejde, som forudsættes gennemført sammen med kommunerne.

Hvidovre Kommune ønsker ikke, at Råhavnen udpeges som område til virksomheder med særlige beliggenhedskrav.

Svar:

Der er overordnede interesser knyttet til opretholdelse af Råhavnen, der benyttes til lodsning af sømaterialer. Råhavnen varetager en regional funktion og kan derfor ikke nedlægges uden en regional vurdering af alternative lokaliseringmuligheder. Der pågår en klagesag i Naturklagenævnet om indholdet af Hvidovre Kommunes Kommuneplan 2005, for så vidt angår rammerne for Råhavnen i Avedøre.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af Forslaget

Hvidovre Kommune bemærker, at man uden nærmere begrundelse eller orientering har inddraget 5 ejendomme vest for Kanalholmen i området til virksomheder med særlige beliggenhedskrav.

Svar:

Baggrunden for justeringen af områdeafgrænsningen er, at arealet vest for Kanalholmen ved en teknisk fejl ikke indgik i områdeafgrænsningen på kortet i Regionplan 2005. I Regionplan 2001 for Københavns Amt indgik arealet i udpegningen af områder til virksomheder med særlige beliggenhedskrav.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i Forslaget.

4. BYOMDANNELSE LANGS RING 3 (§ 7 og § 12)

Baggrund

Forslag til Fingerplan 2007 viderefører en retningslinje fra Regionplan 2005 om omdannelse af en række erhvervsområder langs Ring 3. De særlige bestemmelser for disse områder skal bl.a. understøtte passagergrundlaget til en evt. ny højklasset kollektiv forbindelse mellem Glostrup og Lyngby. Omdannelsen kan ske som intensiveret arealanvendelse, herunder kontor- og serviceerhverv. Intensiveringen til erhvervsformål skal gennemføres som led i en samlet planlægning for erhvervsområdernes omdannelse.

Høringssvar

Region Hovedstaden udtrykker positiv støtte til de særlige muligheder for omdannelse og fornyelse af ældre erhvervsområder langs Ring 3 og ser frem til, at det planlagte dialogprojekt igangsættes snarest. Gladsaxe Kommune tilslutter sig, at området langs Ring 3 i Gladsaxe og Mørkhøj erhvervskvarterer i en gangafstand af 600 m fra Ring 3, kan betragtes som stationsnære kerneområder i den kommende planlægning.

Svar:

Der kan kun ske en intensiveret anvendelse og udnyttelse i den del af erhvervsområderne, som kan forventes at ligge op til et standsningssted til en evt. kommende letbane.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Glostrup Kommune og Rødovre Kommune vurderer, at Fingerplanens formulering om, at antallet af arbejdspladser ikke må forøges, når kommunerne intensiverer arealanvendelsen i erhvervsområderne langs Ring 3 for skabe et bedre passagergrundlag, kan spænde ben for den ønskede udvikling.

Svar:

Fingerplanens bestemmelser vedr. ekstensivering i det øvrige erhvervsområde i forbindelse med intensivering af arealanvendelse omkring et kommende standsningssted for en evt. kommende letbane drejer sig om en planlægningsmæssig ekstensivering. Ekstensivering omfatter også planlægning til boligformål. Den faktiske ekstensivering kan meget vel tage længere tid, idet markedskræfterne først skal nå at virke. Hensigten med denne bestemmelse er, at undgå, at der samlet set sker en væsentlig forøgelse af biltrafikken i korridoren langs Ring 3 som følge af omdannelsen af erhvervsområderne.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

5. RÆKKEFØLGE FOR BYUDVIKLING VED DET INDRE OG YDRE STORBYOMRÅDE (FINGERBYEN) (§ 8 og § 13)

Baggrund

Forslaget bestemmer, at der i den kommunale planlægning skal fastlægges rækkefølge for byudvikling og byomdannelse af regional betydning efter forudgående forhandling med staten. Bestemmelserne muliggør en langsigtet planlægning, som rækker ud over planperioden på 12 år. Forslaget angiver, hvad det er for kriterier staten vil lægge til grund som overordnede interesser ved fast-

læggelse af rækkefølge. Det fremgår af bemærkningerne, hvorledes der kan arbejdes med rækkefølge i den kommunale planlægning.

Høringssvar

Der er bred opbakning til Forslagets rækkefølgebestemmelser. Flere kommuner støtter eksplicit den foreslåede udformning. Flere kommuner og kommunesamarbejder har bemærkninger til administration og udmøntning af regelsættet.

Frederiksberg Kommune anser det for hensigtsmæssigt, at den regionale byudvikling reguleres gennem rækkefølgebestemmelser og efter forhandling med staten og den enkelte kommune, der kan sikre en overordnet, koordineret byudvikling i hele hovedstadsområdet.

Københavns Kommune kan tilslutte sig udformningen af bestemmelserne om fastlæggelse af rækkefølge i den kommunale planlægning. Kommunen anfører, at vurderingen af om en byomdannelse er af regional betydning, ses i sammenhæng med dens konkrete placering i byens struktur, områdets hidtidige anvendelse mv. Stevns Kommune finder den nye styringsmodel, hvor kommunerne selv kan udlægge de konkrete arealer til ny byudvikling mod at der fastlægges rækkefølge, positiv. Også Ballerup Kommune støtter eksplicit, at der etableres en konstruktiv dialog mellem Miljøministeriet og kommunerne om rækkefølgen for den regionalt betydende byudvikling, og bekræfter behovet for en overordnet styring af byudviklingen også i relation til den betydelige rummelighed uden for Fingerbyen.

Svar:

Miljøministeriet er enig i, at spørgsmålet om regional betydning må ansues differentieret og ikke kan besvares ud fra en ren kvantitativ målestok, som er uafhængig af beliggenhed etc.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

KKR Hovedstaden giver ligeledes accept af, at rækkefølge i kommuneplanlægningen tager udgangspunkt i regionale hensyn. KKR opfordrer til, at de fremtidige forhandlinger med staten om rækkefølge af byudvikling og byomdannelse i de enkelte kommuner tager udgangspunkt i regionale hensyn, men at der samtidig lægges vægt på den enkelte kommunes eventuelle særlige behov for en afbalanceret og økonomisk bæredygtig udvikling og for at skabe en "harmonisk" fordeling af byfunktionerne i kommunen.

Svar:

Miljøministeriet finder, at Forslagets udformning af rækkefølgebestemmelserne netop muliggør den afvejning mellem regionale og lokale hensyn, som KKR opfordrer til.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Omegnskommunernes Samarbejde understreger, at byområdet skal udvikles i en fornuftig rækkefølge, således at der ikke sker en byspredning uden for Fingerbyen med fare for forslumning af allerede udbyggede områder i Fingerbyen.

Vestegnssamarbejdet støtter også udformningen af Forslagets rækkefølgebestemmelser. Samarbejdet anfører, at rækkefølgebestemmelser skal sikre, at Fingerbyen udvikles og fortættes indefra og ud. Byomdannelse i de indre dele af byfingrene skal derfor prioriteres højt i forhold til nyudlæg. Dette sikrer en bæredygtig udvikling i kraft af mindre pendling, mindre miljøbelastning og udnyttelse af den kollektive trafikbetjening.

I et vedlagt bilag 1 udtrykker Vestegnssamarbejdet bekymring over de nye muligheder for at udlægge arealer til ny byzone i de yderste dele af byfingrene. Samarbejdet finder, at de nye muligheder risikerer at tage luften ud af byomdannelsen og fremfører at der faktisk er plads i både håndfladen og den inderste del af byfingrene, f.eks. i de ældre erhvervsområder. Samarbejdet frygter "først til mølle" – planlægning, idet man finder Forslagets vægtning mellem byomdannelse og byudvikling uklar. Vestegnssamarbejdet argumenterer herefter for fremme af byomdannelsen med argumenter om "genbrug" af de store offentlige investeringer, samfundsøkonomi og miljø. Vestegnssamarbejdet finder, at den redegørelse, der skal ledsage kommuneplanforslag om regionale konsekvenser af forslaget, vil være et godt redskab til rettelse af rækkefølge, og foreslår, at der udarbejdes en vejledning til indholdet i redegørelsen.

Rødovre Kommune støtter også, at der ved administrationen af rækkefølgebestemmelserne lægges vægt på at prioritere de ældre erhvervsområder.

Svar:

Forslagets bestemmelser om rækkefølge og de kriterier, som i Forslaget angiver, at staten vil lægge vægt på ved fastlæggelse af rækkefølge, har tre hovedsigter: At fremme byomdannelse frem for nyudlæg til byzone, at sikre en balanceret udvikling mellem de forskellige egne i hovedstadsområdet, og nok så vigtigt at sikre, at der er et alsidigt udbud af f.eks. boligbyggemuligheder, således at der ikke opstår mangel på relevante boligtyper, og at det ikke er mangel på relevante boligtyper, som tvinger folk til at bosætte sig uden for hovedstadsområdet fjernt fra de storkøbenhavnske arbejdsmarkeder med stigende pendling til følge.

Miljøministeriet deler Vestegnssamarbejdets opfattelse, at planlægningen i vestegnskommunerne har betydning for den takt, hvormed der er behov for at inddrage nye arealer til bymæssige funktioner i de ydre dele af byfingrene. Det forudsætter imidlertid, at vestegnskommunernes fælles planlægning af omdannelsesmodne erhvervsområder kan bidrage til at begrænse behovet for nyudlæg til boligformål i byfingrene. Det fremgår af den vedlagte "Strategi for udvikling af erhvervsområderne på Vestegnen", at kommunerne stort set ikke satser på omdannelse til boligformål. Strategiens langsigtede scenarie vil således ikke bidrage væsentligt til at begrænse behovet for udlæg af ny byzone til boligformål.

Miljøministeriet har ikke aktuelle planer om at udarbejde en konkret vejledning om indholdet i de redegørelser om regionale konsekvenser, som skal ledsage forslag til kommuneplaner. Miljøministeriet stiller oplysninger til rådighed, der belyser regionale udviklingstræk, således som Planloven forudsætter.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Bycirkelkommunerne (Ballerup, Egedal og Frederikssund) foreslår, at rækkefølge også omfatter udbygning af den overordnede infrastruktur og kollektive trafikbetjening, og at staten i dialog med kommunerne fastlægger en rækkefølge herfor. Bycirkelkommunerne opfordrer Miljøministeriet til at tage initiativ til et dialogprojekt mellem Miljøministeriet, Transport- og Energiministeriet og de tre bycirkelkommuner om udnyttelse af de store, regionale udviklingsmuligheder, der allerede er i Frederikssundsfingren.

Frederikssund Kommune understreger i den sammenhæng, at rækkefølge og tidsmæssig gennemførelse af byudviklingsprojekter er afhængige af statslig udbygning af infrastrukturen, fx en ny station ved Store Rørbæk, Frederikssundsmotorvejen og en ny fjordforbindelse.

Svar:

Miljøministeriet vil som opfølgning på Fingerplan 2007 tage initiativ til det foreslåede dialogprojekt, som kan understøtte en fælles og langsigtet planlægning for færdiggørelse af Frederikssundsfingeren, herunder fastlæggelse af rækkefølge for byudvikling og trafik infrastruktur.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Byrådet i Gladsaxe forudsætter, at kommunen kan indarbejde rækkefølgebestemmelser for den fremtidige omdannelse af Gladsaxe og Mørkhøj Erhvervs kvarter i forslag til Kommuneplan 2009.

Svar:

Det følger af reglerne i Forslag til Fingerplan 2007. Desuden at rækkefølge for byomdannelse af regional betydning skal fastlægges efter forudgående forhandling med staten.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Region Sjælland finder generelt, at der må anlægges et lempeligt syn på Fingerplanens bestemmelser i den del af hovedstadsområdet, som ligger i Region Sjælland. Det gælder også bestemmelserne om rækkefølge, som regionsrådet finder kan give u hensigtsmæssige bindinger for den igangværende kommuneplanlægning, idet kommunerne kan komme i en situation, hvor relativt velbeliggende arealer relativt tæt på København ikke kan udnyttes i forhold til efterspørgslen.

Svar:

Fastlæggelse af rækkefølge i den kommunale planlægning efter forudgående forhandling med staten skal bl.a. sikre, at alle egne af Fingerbyen får del i udviklingen. Det gælder også de ydre dele af byfingrene.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Danmarks Naturfredningsforening anfører, at rækkefølgeangivelser ikke kan regulere størrelsen af byvæksten i regionen, hverken i Fingerbyen eller uden for Fingerbyen, hvor DN mener, at der er frit slag, så længe kommunen hævder, der er tale om lokalt behov. DN nævner i den sammenhæng en række bestemmelser, som foreningen ikke mener, kan håndhæves.

Svar:

Miljøministeriet er af den opfattelse, at DN har undervurderet muligheden for at styre byudvikling og bruge rækkefølgeinstrumentet og de overordnede hensyn, som staten ifølge Forslaget skal varetage gennem forhandling med kommunerne om fastlæggelse af rækkefølge i den kommunale planlægning. Skov- og Naturstyrelsen har holdt møde med DN den 21. maj 2007.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

6. UDLÆG AF NY BYZONE VED DET YDRE STORBYOMÅDE (BYFINGRENE) (§ 9 og § 10)

Baggrund

Forslaget til Fingerplan sætter rammer for kommunernes langsigtede planlægning for færdigudbygning og endelig afgrænsning af byfingrene ud til de fem købstæder og Farum. Forslaget fastlægger,

at kommunerne ud over i den eksisterende byzone får mulighed for at planlægge for udlæg af ny byzone i nogle principielt afgrænsede landområder under hensyntagen til øvrige arealinteresser, herunder overordnede eller prohibitive beskyttelsesinteresser for landskab, natur, kultur, miljø etc. Formålet er at sikre et langsigtet udbud af byggemuligheder i tilknytning til den eksisterende overordnede trafikale infrastruktur som supplement til byomdannelsesmulighederne. De nye planlægningsmuligheder skal ses i sammenhæng med de nye regler, om at der i den kommunale planlægning skal fastlægges rækkefølge ud fra overordnede og kommunale hensyn efter forudgående forhandling med staten. Rækkefølge skal bl.a. bidrage til at sikre en rimelig balance mellem udbud og efterspørgsel efter byggemuligheder i hovedstadsområdet som helhed.

Uden for den 4. grønne ring er landområderne afgrænset som et 2 km bælte på hver side af de radiale højklassede baner.

Inden for den 4. grønne ring er landområderne udpeget ud fra deres beliggenhed i forhold til byfingrenes byområder med respekt for de grønne kiler og ringe.

Visse steder, fx i de ydre dele af Helsingør- og Køgefingeren, begrænses 2 km zonen - dvs. landområdet hvor der evt. kan udlægges byzone - af motorveje eller reservationer til transportkorridor og baner, dvs. reservationer til overordnede infrastrukturanlæg på længere sigt.

Kommunernes høringssvar

En række kommuner (Helsingør, Fredensborg, Hørsholm, Hillerød, Allerød og Ballerup kommuner) og København Syd samarbejdet (Greve, Solrød, Køge og Stevn's kommuner) ønsker mulighed for at udvide eller justere 2 km zonen eller det afgrænsede landområde, hvor der kan udlægges ny byzone. København Syd samarbejdet ønsker således, at 2 km zonen ved Køge forlænges nordpå langs byfingeren i Solrød Kommune vest for motorvejen. Også Helsingør Kommune og Hørsholm Kommune ønsker byudvikling vest for motorvejen. Begrundelserne for kommunernes ønske om nye byudlæg er bl.a. begrænsede byggemuligheder, ønsker om afrundinger af eksisterende byområder, mulighed for øget bolig- og erhvervsudvikling og ønsker om konkrete nye bolig- og erhvervsarealer. Enkelte kommuner (Helsingør, Fredensborg og Hørsholm kommuner) ønsker mulighed for byudlæg i transportkorridoren eller i dele af de grønne kiler. Endvidere er der ønske (Allerød Kommune) om en lempelig administration af beskyttelsesinteresser, dvs. landskabelige, naturmæssige og kulturhistoriske værdier, i landområdet, hvor der kan udlægges byzone.

Svar

Forslaget til Fingerplan fastsætter 2 km som den maksimale afstand fra det radiale banenet for S-tog og regionaltoget, hvor kommunerne kan planlægge for byudvikling i det ydre storbyområde. Det skal sikre, at nye byområder kan udnytte den eksisterende højklassede banebetjening i fingrene. De relativt begrænsede muligheder for nyudlæg af byzone i dele af byfingrene kan ses som tegn på, at fingrene nu visse steder begynder at være arealmæssigt udbygget, og at man i fremtiden må satse på byomdannelse i eksisterende byzone frem for udlæg i det åbne land. I flere og flere kommuner i Fingerbystrukturens håndflade og fingre vil det blive nødvendigt at planlægge og udnytte byomdannelsesmulighederne på samme måde som i de udbyggede kommuner i hovedstadsområdets centrale del.

Både i Helsingørfingeren og Køgefingeren bestemmes afgrænsningen af landområdet, hvor der kan udlægges ny byzone, af overordnede trafikalanlæg, eksisterende motorveje og reservationer til transportkorridor og bane. Miljøministeriet vurderer, at det dér, hvor eksisterende motorveje udgør afgrænsningen, ikke er hensigtsmæssigt at påbegynde en ny fragmenteret byudvikling på den anden side af motorvejen. I de øvrige tilfælde forudsættes konkrete beslutninger om fremtidig trafikale infrastruktur. Miljøministeriet og Transport- og Energiministeriet er enige om, at det ikke er hensigtsmæssigt at ændre i de nuværende arealreservationer til transportkorridorer. Udlæg af ny byzo-

ne til byudvikling i de grønne kiler er uforenelig med formålet om at friholde kilerne som åbent landskab.

Med Kommunalreformen er det kommunernes opgave at foretage en afvejning mellem byudviklingsinteresser og andre interesser i det åbne land. Varetagelsen af overordnede beskyttelsesinteresser (landskab, geologi, kulturhistorie og natur) og andre interesser i det afgrænsede landområde, hvor der kan udlægges byzone, vil tillige blive sikret gennem den fremtidige administration i Miljøcenter Roskilde, jf. "Oversigt over statslige interesser i kommuneplanlægningen" samt "Regionplan 2005", der har retslig virkning som landsplandirektiv.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændringer af forslaget.

Øvrige hørings svar

Danmarks Naturfredningsforening, Nordsjællands Landboforening og Vestegnssamarbejdet finder, at Forslaget giver mulighed for alt for stort et areal til byvækst. Udlæg af byzone vil berøre landskab og natur og blandt andet vanskeliggøre omdannelsen og udnyttelsen af ledige arealer på Vestegnen.

Svar:

Forslagets bestemmelser om mulighed for udlæg af ny byzone i tilknytning til de ydre dele af byfingrene skal ses i sammenhæng med de nye regler om, at der i den kommunale planlægning skal fastlægges rækkefølge ud fra overordnede og kommunale hensyn efter forudgående forhandling med staten. Det fremgår af Forslaget, at rækkefølge skal medvirke til at sikre et varieret og rigeligt boligudbud, som dog ikke væsentligt overstiger forventet nybyggeri i hovedstadsområdet. De langsigtede byudviklingsmuligheder i byfingrene skal ses som alternativ til spredt byvækst uden for Fingerbyen, herunder spredt boligudbygning på Sjælland som funktionelt er knyttet til de storkøbenhavnske arbejdsmarkeder. De skal samtidig medvirke til den geografiske balance i boligudbuddet. Det er præciseret i Forslaget, at eventuelle byzoneudlæg i det afgrænsede landområde i det ydre storbyområde skal respektere overordnede interesser vedr. bl.a. landskab og natur.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændringer af forslaget.

Flere organisationer, foreninger og enkeltpersoner går imod mulighed for byudvikling i bestemte områder. Friluftsrådet, DN Egedal og Roskilde samt DN Samråd Nordsjælland ønsker 2 km zonen til potentiel byudvikling fjernet eller afgrænset i varierende bredde syd for banen i Frederikssundfingeren på grund af beskyttelsesinteresser. Desuden er der hørings svar fra lokale foreninger og enkeltpersoner imod byvækst ved Kvistgård, ved Lillerød og nord for Farum af landskabelige, naturmæssige og kulturhistoriske grunde.

Svar:

I de afgrænsede landområder får kommunerne udspilsretten til at planlægge både byudvikling og bevaring af landskab og natur inden for de overordnede rammer, som er fastlagt i "Fingerplan 2007" samt "Oversigt over statslige interesser i kommuneplanlægningen" og "Regionplan 2005", Forslag til udlæg af ny byzone skal fremgå af kommuneplan- og lokalforslag, som sendes i offentlig høring inden vedtagelsen.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændringer af forslaget.

DN Høje Tåstrup ønsker bekræftet, at der ikke kan ske byudvikling vest for Fløng syd for Marbjerg, da området er udpeget som skovrejsningsområde.

Svar:

Det er korrekt, at der ikke kan ske byudvikling, uden at udpegningen til skovrejsningsområde er ophævet ved et kommuneplantillæg/revision.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af forslaget.

7. DE GRØNNE KILERS AFGRÆNSNING OG ANVENDELSE (§ 14 - § 16)

Baggrund

Planloven fastlægger, at Fingerbystrukturen er det overordnede princip for planlægning af byudvikling, byomdannelse og rekreative hensyn mv. i hovedstadsområdet. Det skal sikre sammenhæng mellem byen og trafiksystemerne, og sammenhæng mellem byen og grønne kiler. Det indebærer grønne kiler med friluftslandskaber mellem og på tværs af byfingrene. Kilerne fastlægges i takt med byudviklingen.

Forslaget til Fingerplan 2007 fastlægger de konkrete kileafgrænsninger på kort, idet det viderefører kileafgrænsningerne fra HUR's Regionplan 2005. Det indeholder desuden regler, som skal beskytte kilerne mod at blive anvendt til bymæssige formål. Forslaget indeholder ligesom Regionplan 2005 forskellige regler for placering af fritidsanlæg i de indre, gamle kiler og de ydre, nye kiler, som er angivet på kortbilag A.

Afgrænsning af de grønne kiler

Teknisk justering af kileafgrænsningerne

Flere kommuner har gjort opmærksom på unøjagtigheder ved afgrænsningen af de grønne kiler på kortbilag A. Baggrunden er, at der såvel i HUR's Regionplan 2005 som i amternes tidligere regionplaner er områder, som både er udlagt til byformål og indgår i de grønne kiler, som regionale friluftsområder. Kommunerne anfører, at der for flere af disse "dobbeltudpegede områder" foreligger lokalplaner og byplanvedtægter, som muliggør byggeri til byformål.

Svar:

Der er for flere kommuner (Helsingør, Fredensborg, Hørsholm, Rudersdal, Furesø, Greve, Solrød og Køge kommuner) foretaget en teknisk gennemgang af de på kortbilag A fastlagte afgrænsninger af de grønne kiler. Skov- og Naturstyrelsen har i forbindelse med høringen haft en konstruktiv dialog med hver af kommunerne. På den baggrund er det præciseret hvilke områder, der indgår i de grønne kiler. Der er tale om en teknisk justering, som i Regionplan 2005 og tidligere regionplaner kun blev foretaget for kilerne i Københavns Amt.

Kortbilag A justeres i henhold til den tekniske gennemgang, som er foretaget af Skov- og Naturstyrelsen efter kontakt til kommunerne.

Ønsker om byudlæg i kilerne

Helsingør Kommune og Fredensborg Kommune ønsker en reduceret afgrænsning af de teknisk justerede grønne kiler for at kunne udlægge ny byzone til byformål. Ishøj kommune finder det problematisk, at et byzoneområde ved Ishøj Landsby er udpeget som en del af "Den Grønne Kiles" forlængelse, og ønsker at ændre afgrænsningen i dialog med ministeriet.

Svar:

Udlæg af ny byzone i de grønne kiler er ikke forenelig med Planlovens og Forslagets intention om at sikre kilerne som almene rekreative værdier. Afgrænsningen ved Ishøj følger en tidligere aftale mellem HUR og Ishøj Kommune om at lade Sportspladsen, der ligger i byzone, overgå fra byområde til grøn kile i landzone for at øge bredden af kilens smalle passage ved Ishøj landsby.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Udvidelse af de grønne kiler

DN, Region Hovedstaden og Ballerup Kommune foreslår generelt de grønne kiler forlænget i takt med byudviklingen. Høje-Tåstrup Kommune foreslår, at grusgravsområdet ved Ågesholm fyldplads og sorteringsanlæg samt Sengeløse Losseplads indgår i de grønne kiler (Vestskovkilen). Kommunen gør opmærksom på, at der både lokalt og regionalt er behov for depoter til ren jord. DN i Høje-Taastrup ønsker Vestskovkilen udvidet med ca. 500 ha mod sydvest. Foreningen Naturparkens Venner foreslår, at landområdet ved Ganløse vest for den 4. grønne ring udlægges som ydre grøn kile.

Svar:

Forslaget til Fingerplan 2007 viderefører de grønne kiler, som blev fastlagt i HUR's Regionplan 2005. Den politiske redegørelse fastslår, at de grønne kiler forudsættes forlænget i takt med at byen udbygges i de ydre byfingre. Forslagene om fremtidig udvidelse af de grønne kiler ved Vestskoven og Ganløse kan indgå i overvejelserne om en videreudvikling af Fingerplanen og de grønne kiler, når den kommunale planlægning for færdiggørelsen af de ydre dele af byfingrene er mere fremskreden. Området ved Høje-Tåstrup ligger i transportkorridoren og eventuel deponering af ren jord må ikke stride mod transportkorridorens senere anvendelse til infrastrukturanlæg.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændringer i Forslaget.

Østerbro Havnekomité opfordrer til, at den vestlige og nordlige del af Nordhavnsområdet samt inderste del af Svanemøllebugten indgår i Fingerplanen som en kystkile. Komitéen anfører, at området har meget store rekreative kvaliteter med udsyn over himmel og hav, samt vild, ukultiveret natur.

Svar:

Spørgsmålet om regional kystkile vil indgå i drøftelserne mellem Københavns Kommune og Transport- og Energiministeriet og Miljøministeriet om kommissorium for dialogprojektet om langsigtet byudvikling ved Københavns Øresundskyst.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i Forslaget.

Sti i den 4. grønne ring

Danmarks Naturfredningsforening og Friluftsrådet foreslår, at der fastlægges kilearealer med en rimelig bredde omkring den planlagte regionale hovedsti i den 4. grønne ring. Greve Kommune ønsker linjeføringen af den rekreative sti i den 4. grønne ring fra Karlstup Mose til Hedeland justeret, så den følger en regional rekreativ sti langs kommunegrænsen mod Solrød og Roskilde kommuner.

Svar:

Den 4. grønne ring er nogle steder kun fastlagt i stiens bredde både som et stiprincip og som en områdefrænsning i forhold til byudviklingsmuligheder. Typisk er der tale om passage gennem landbrugsområder. Udpegningen af kilearealerne er foretaget efter en vurdering af de enkelte om-

rådets rekreative potentiale eller beliggenhed. Formålet med de grønne ringe er at skabe forbindelse på tværs af byfingrene og kilerne. De steder, hvor ringen kun er fastlagt i selve stiens bredde, er det muligt at opleve landbrugslandskabet tæt på som en væsentlig rekreativ værdi. Desuden reserveres der kun areal til stiens bredde for at gøre mindst mulig indgreb i landbrugsarealer.

Linjeføringen af stien og afgrænsning af den 4. grønne ring ændres i overensstemmelse med Greve Kommunes ønske. På kortbilag A ændres afgrænsningen af den 4. grønne ring mellem Karlstrup Mose og Hedeland.

Flyvestation Værløse

Ballerup Kommune finder det uhensigtsmæssigt, at der ikke er sket en endelig afklaring af den fremtidige anvendelse af Flyvestation Værløse og de trafikale konsekvenser. Så længe der ikke er fundet løsninger på den overordnede vejbetjening i Frederikssundfingreen, kan Ballerup ikke acceptere yderligere trafikskabende aktiviteter på flyvestationen. Friluftsrådet udtrykker bekymring over, at hovedstadens grønne struktur ikke fastlægges endeligt, men må afvente en afklaring af forholdene på Flyvestation Værløse. Rådet finder, at en tværvej vil være et uvelkomment element i en ellers flot sammenhængende struktur for den ydre del af Hjortespringkilen.

Svar:

Der er som det fremgår af bemærkningerne til Forslaget nedsat en arbejdsgruppe med Skov- og Naturstyrelsen som formand og med deltagelse af Forsvarets Bygnings- og Etablisementstjeneste og Furesø Kommune, som vurderer anvendelsesmulighederne for Flyvestation Værløse. Arbejdsgruppen udarbejder et fælles planlægningsgrundlag, der vil danne grundlag for en indstilling til miljøministeren om udarbejdelse af et tillæg til Fingerplanen, som fastlægger de grønne kilers endelige afgrænsning og anvendelse ved Flyvestation Værløse. Landsplandirektivet fremlægges i offentlig høring.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændringer af Forslaget.

Arealanvendelse i de grønne kiler generelt

De indre og ydre grønne kiler

Danmarks Naturfredningsforening foreslår, at en række af "bløde" formuleringer i § 15 og § 16, som "overvejende", "undtagelsesvis", "i videst muligt omfang" og "større" strammes op, så de bliver mulige at håndhæve. Også begrebet "lukket karakter i forhold til almen brug" ønskes defineret nærmere.

Friluftsrådet ønsker en afklaring med hensyn til sikring af beskyttelsesværdier, sikring af offentlig adgang til organiseret fritidsanlæg, såsom golfbaner, realisering af kilerne og rekreative anvendelse af vand og kystområder.

Svar:

Fingerplanen fastlægger de overordnede rammer for planlægningen af hovedstadsområdet grønne kiler og skal ikke udgøre en detaljeret forhåndsbehandling af konkrete tilfælde. Den planmæssige realisering af de grønne kiler er en kommunal opgave, som skal løses blandt andet i samarbejde og dialog med Miljøcenter Roskilde ved en konkret sagsbehandling. Heri indgår også varetagelse af beskyttelsesinteresser og andre overordnede interesser, jf. Oversigt over statslige interesser i kommuneplanlægningen og Regionplan 2005. Begrebet "Lukket karakter i forhold til almen brug" er uddybet i bemærkningerne til § 15.

De grønne kiler har gennem tiden været genstand for et betydeligt planlægningsarbejde for at sikre dem som offentligt tilgængelige friluftsområder for storbyens befolkning. Senest er der som opfølg-

ning af Regionplan 2005 udarbejdet en række kileplaner for de nye ydre grønne kiler, dvs. de eksisterende kilers forlængelse og den 4. grønne ring. Disse og tidligere kileplaner anbefales lagt til grund for den kommende kommuneplanlægning for de grønne kiler.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændringer af Forslaget.

Boligbyggeri i kilerne

Ballerup Kommune anfører en forventning om, at det kommunale råderum kunne omfatte regulering af de grønne kilers afgrænsning med henblik på at tilgodese behov for boligbyggeri i størrelsen 10 – 20 boliger. Kommunen ønsker, at ministeriet administrerer reglerne med passende fleksibilitet. Furesø Kommune ønsker bekræftet, at der fortsat er mulighed for at planlægge for begrænset tilpasset byggeri og anlæg i landsbyer i de grønne kiler.

Svar:

Planloven og Forslaget bestemmer, at kilerne skal friholdes for yderligere bymæssig bebyggelse til beboelse. De grønne kilers afgrænsning ligger derfor fast. Nyudlæg til f.eks. boligbyggeri i størrelsen 10 – 20 boliger er i strid med såvel Planloven som Fingerplanen. Som det fremgår af bemærkningerne til Forslaget, kan der i landsbyer i kilerne foregå byggeri og anlæg af begrænset omfang, dvs. nogle få boliger, der er tilpasset stedets landskabs-, natur- og kulturværdier.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændringer af Forslaget.

Hensyn til handicappede

Friluftsrådet opfordrer til, at kommunerne ved anlæggelse af veje, stier samt renovering, omdannelse og nyanlæg af friluftsfaciliteter tager hensyn til handicappedes færden og mulighed for adgang. Handicaporganisationerne kan bidrage med råd og vejledning på planlægningsstadiet.

Svar:

Forslag til Fingerplan 2007 fastsætter de overordnede rammer for arealanvendelsen i de grønne kiler. Den konkrete planmæssige realisering af de grønne kiler hører under det kommunale råderum, og sker f.eks. i forbindelse med lokalplanlægning og konkrete projekter.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Kystkiler

Fredensborg Kommune ønsker mulighed for etablering af bymæssige fritidsanlæg i kystkilerne.

Svar:

Kystkilerne, der adskiller bysamfundene i Helsingørfingeren og Køgefingeren giver forbindelse til kysten og vandet fra baglandet og holder strækninger af kystlandskabet åbne og fri for bebyggelse og bymæssige fritidsanlæg. Kystkilerne udgør de smalleste og mest sårbare rekreative områder i hovedstadsområdet. I kystkilerne er der ikke plads til bymæssige fritidsanlæg, hvis der fortsat skal være mulighed for almen tilgængelighed og offentlige udendørs opholdsmuligheder samt oplevelse af udsigt til kyst og hav.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

De indre grønne kiler specielt

Brøndby Kommune ønsker, at der åbnes mulighed for i begrænset omfang at placere lokale fritids- og friluftsanlæg, f.eks. fodboldbaner i de indre grønne kiler. Konkret har kommunen ønske om yder-

ligere et par fodboldbaner i forlængelse af den eksisterende "boldslette" på et areal mellem Brøndbyvester Boulevard og Motorring 3.

Svar:

Fingerplanens regler for de indre grønne kiler er ikke til hinder for etablering af fodboldbaner med karakter af boldfællede. Det forudsættes, at der ikke er tale om større dominerende anlæg eller etableres bygninger, indhegning, parkeringsarealer, lysmaster og store terrænreguleringer. Endvidere forudsættes der almen adgang og mulighed for kortere ophold.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Furesø Kommune ønsker mulighed for, at Furesø Golfklub kan inddrage 4 – 5 ha af de indre grønne kiler (Stavnsholtkilen) som compensation for den indskrænkning af golfanlægget, som forlængelsen af Duemosevej har medført. Ønsket er tidligere blevet afvist af HUR i forbindelse med Regionplan 2005.

Svar:

Forslaget til Fingerplan viderefører principperne for lokalisering af friluftsanlæg i de grønne kiler fra Regionplan 2005. Principperne tager udgangspunkt i, at der i de indre grønne kiler ikke er plads til etablering / udvidelse af flere areal- og bygningskrævende fritidsanlæg til organiserede rekreative formål som f.eks. golfbaner og kolonihaver. Disse intensive fritidsanlæg kan henvises til lokalisering i de ydre grønne kiler.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af Forslaget. Det tydeliggøres, at § 15, stk. 1, pkt. 4 omfatter såvel etablering som udvidelser.

Friluftsrådet foreslår, at bemærkningerne til § 14 om de indre kiler rettes fra "Der er derfor ikke plads til flere rekreative anlæg til organiseret sport..." til "flere arealkrævende rekreative anlæg".

Svar:

Friluftsrådets forslag er i overensstemmelse med Fingerplanforslagets regler og teksten i bemærkningerne ændres til "flere arealkrævende rekreative anlæg eller rekreative anlæg, der udelukker almen tilgængelighed."

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af reglerne i Forslaget.

De ydre grønne kiler specielt

Danmarks Naturfredningsforening finder, at § 16, pkt. 4, som tillader større areal- og bygningskrævende anlæg i de ydre grønne kiler undergraver § 16 pkt. 1, som fastlægger de ydre kiler til overvejende almen, ikke bymæssig friluftsanvendelse.

Svar:

Til forskel fra de indre grønne kiler (§ 15) er der mulighed for etablering og udvidelse af golfbaner, ridecentre osv. i de ydre grønne kiler (§ 16). Det har været en af begrundelserne for forlængelse af de grønne kiler og den nye grønne ring, at der måtte skabes nye lokaliseringmuligheder til at opfylde storbyens behov for store rekreative anlæg, fordi de indre kiler ikke kan bære flere anlæg af denne type.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Danmarks Naturfredningsforening anfører, at formuleringen "videst muligt omfang" i § 16 stk. 1 ikke kan sikre de ydre grønne kiler tilstrækkeligt mod støjende friluftsanlæg.

Svar:

Det fremgår af reglerne i Forslaget, at støjende friluftsanlæg i videst mulig omfang skal undgås. Formuleringen giver mulighed for i ganske særlige tilfælde at indpasse støjende friluftsanlæg, såfremt støjbelastningen minimeres fx ved en placering ved allerede støjbelastede arealer ved motorveje eller i færdiggravede grusgravskratere hvor terrænet er således at omgivelserne ikke støjbelastes yderligere.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i reglerne i Forslaget. Der indføres en præcisering i bemærkningerne til § 16, stk. 1, pkt. 5.

Friluftsrådet ønsker, at de muligheder for fritidsflyvning, som Regionplan 2005 giver i Flyvestation Værløses vestlige del, fastholdes. Flyvestation Værløse ligger i de ydre grønne kiler.

Svar:

Dette spørgsmål behandles i arbejdsgruppen om endelig afgrænsning og anvendelse af den grønne kile gennem Flyvestation Værløse. Det kan desuden oplyses, at der er rejst fredningssag for området.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Nordsjællands Landboforening finder, at bemærkningen til § 15 og § 16, "i forbindelse med etablering af intensivt husdyrhold skal der dog foretages en konkret vurdering af konsekvenserne for friluftssinteresserne" er unødvendig, idet de nye miljøgodkendelsesregler pålægger erhvervet de fornødne restriktioner i forhold til lugt, afstandskrav og generel miljøbeskyttelse.

Svar:

Miljøministeriet vurderer, at det er hensigtsmæssigt at fastholde bemærkningen som information til borgere uden kendskab til miljøreglerne for husdyrbrug. Kommunalbestyrelsen skal under hensyntagen til husdyrbrugets beliggenhed i en tilladelse eller miljøgodkendelse af et husdyrbrug fastsætte vilkår, som er nødvendige for at sikre blandt andet landskabelige værdier, herunder friluftssinteresser.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

8. BYUDVIKLING I DET ØVRIGE HOVEDSTADSOMRÅDE (§ 17 - § 20)

Baggrund

Planloven og Forslag til Fingerplan 2007 definerer "det øvrige hovedstadsområde", som de områder, der ligger uden for Fingerbyen (håndfladen og byfingrene) og de grønne kiler. Planlovens og Forslagets hovedsigte er, at byudviklingen og trafikale infrastruktur skal koordineres. Det er baggrunden for Fingerbystrukturen, og at den regionale byvækst skal ske i Fingerbyen, mens byudviklingen uden for Fingerbyen – i "det øvrige hovedstadsområde" – alene er af lokal karakter og primært sker i kommunecentrene eller som afrunding af øvrige bysamfund. Det indebærer, at der i det øvrige hovedstadsområde skal vises tilbageholdenhed med byudviklingen, og at byvæksten relativt er væsentlig mindre end i Fingerbyen. Skal der ske større byudvikling af regional betydning i det

område, som Forslaget afgrænser som "det øvrige hovedstadsområde", forudsættes det at ske som led i en forlængelse af byfingrene, hvilket forudsætter beslutninger om udbygning af den trafikale infrastruktur og/eller om forbedringer af den kollektive trafikbetjening. Inden for den 4. grønne ring kan der ikke udlægges ny byzone.

Høringssvarene generelt

Høringssvarene om "det øvrige hovedstadsområde" drejer sig i hovedsagen om byudlæg, kommunecentre, jordbrugsparceller, rækkefølge, naturværdier, landbrugets fortsatte eksistens og friluftslivets fremtid. Naturværdier, landbrug og friluftsliv, som ikke reguleres gennem regler i Fingerplanen, behandles i høringsnotatets generelle afsnit.

Høringssvarene fra Ballerup Kommune, en landbrugsorganisation, en friluftorganisation, enkeltpersoner og Direktoratet for Fødevarerhverv udtrykker generelt bekymring for, at Fingerplan 2007 i for ringe grader vil sikre natur, åbne landskaber, landbrugsdrift og befolkningsadgang til områderne mellem de voksende byfingre i Fingerbyen og udad mod hovedstadsområdet planlægningsgrænse, ligesom der generelt opfordres til at skabe landskabelige sammenhænge på tværs af byfingrene. Region Hovedstaden opfordrer Miljøministeriet til snarest at tage initiativ til dialog med regionerne og kommunerne om, hvordan man kan sikre de væsentlige rekreative værdier, som ligger uden for den 4. Grønne Ring.

Svar:

Planlovens og Forslagets sigte er at lægge en dæmper på byudviklingen uden for Fingerbyen i det øvrige hovedstadsområde og koncentrere størstedelen af den begrænsede byvækst til kommunecentre. Den regionale byvækst skal ske inden for Fingerbyen – eller på sigt som eventuelle fingerforlængelser i det øvrige hovedstadsområde, således som det belyses og vurderes i de igangsatte dialogprojekter. Dermed mindskes presset på landskaber og naturværdier. Målet om dæmpet byvækst kan imidlertid først opnås på sigt. Det overordnede plangrundlag i Regionplan 2005 giver samlet mulighed for en betydelig byvækst i "det øvrige hovedstadsområde", som relativt set er større end byvækstmulighederne inden for Fingerbyen. Miljøministeriet vurderer derfor, at kommunerne generelt ikke kan benytte det øgede kommunale råderum til i de kommende kommuneplaner at byudvikle mere uden for byfingrene – i det øvrige hovedstadsområde - end der allerede er fastlagt i den gældende regionplan, men alene til at omdisponere de byggemuligheder de allerede har i dag. Såfremt kommunerne vil omdisponere, skal byvæksten fortrinsvis ske i kommunecentre. Rækkefølge er det redskab, som skal sikre at byudviklingen på sigt er af lokal karakter. Det fremgår af Forslagets politiske redegørelse, at de grønne kiler forudsættes forlænget i takt med at byen udbygges i de ydre byfingre, og at der tilstræbes en klar afgrænsning mellem by og land.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Byudlæg inden for den 4. grønne ring

Greve Kommune og Ishøj Kommune ønsker ændringer af byafgrænsningen i det øvrige hovedstadsområde inden for den 4. grønne ring. Greve Kommune finder det unødvendigt, at der kun i ganske enkelte udpegede områder i det øvrige hovedstadsområde inden for den 4. grønne ring kan lægges arealer i byzone. Ishøj Kommune tolker "at landområderne inden for den 4. grønne ring er fastlagt som konkrete, principielle udpegninger" således, at det efter en helhedsplanlægning vil være muligt at justere på disse udpegninger ud fra en detaljeret vurdering af den lokale geografi og strukturen i landskab og bebyggelse. Ishøj Kommune anbefaler, at Fingerplan 2007 åbner op for en ny boligbebyggelse på 100 boliger ved Køgevej.

Svar:

Det åbne land inden for den 4. grønne ring er en meget begrænset ressource med stor værdi for borgerne som kontrast til byen. En stor del af det åbne land inden for den 4. grønne ring er udpeget som kile og kan derfor ikke inddrages til byformål. En mindre del af det åbne land inden for den 4. grønne ring indgår i det øvrige hovedstadsområde. Denne del har på samme måde som kilearealer værdi som kontrast til byen. For byboerne har det en stor rekreativ værdi at kunne opleve landbrug tæt på byen. Derfor er der tilsvarende som for kilearealerne ikke mulighed for at inddrage nye arealer til byområde fremover.

Som det fremgår af bemærkningerne til Forslaget (side 100) har der i høringsperioden været nedsat en arbejdsgruppe der skulle tage stilling til den endelige afgrænsning af Greve Kommunes byzone i det øvrige hovedstadsområde. Denne gruppe har afsluttet sit arbejde med en indstilling til miljøministeren om afgrænsning af de 2 bysamfund, der kan udvides (Tune og Karlslunde).

På denne baggrund ændres afgrænsningen af Tune og Karlslunde på kortbilag A, og bemærkningerne til § 19, stk. 1, punkt 5 side 100 ændres således, at sætningen "Miljøministeriet og Greve Kommune har dog nedsat en arbejdsgruppe, som skal komme med indstilling til Miljøministeren om den endelige afgrænsning af byzone ved Tune og Karlslunde" slettes. I stedet indføjes:

"HURs Regionplan 2005 giver alene mulighed for, at landsbyer i landzone kan have et begrænset nybyggeri til lokalt behov. Med Fingerplan 2007 lukkes der for ny byudvikling inden for den 4. grønne ring. Som det eneste sted i Hovedstadsregionen var der i forbindelse med Regionplan 2005 og afgrænsningen af den 4. grønne ring, et uafklaret spørgsmål med hensyn til afgrænsning af og byudvikling ved landsbyerne Tune og Karlslunde i Greve Kommune, hvor den grønne ring i Fingerplan 2007 alene er principiel.

En arbejdsgruppe bestående af Greve Kommune og Miljøministeriet har i høringsperioden udarbejdet et forslag til miljøministeren om den endelige afgrænsning af byzonen ved Tune og Karlslunde. De nye områder udgør i alt 30 ha ved Tune og 4,5 ha ved Karlslunde. I modsætning til resten af regionen uden for den grønne ring, hvor lokal byudvikling kan ske løbende, er der her tale om en stillingtagen til en definitiv afgrænsning med Fingerplan 2007.

Greve Kommune kan derfor i den kommunale planlægning udlægge ny byzone på i alt 30 ha ved Tune og 4,5 ha ved Karlslunde. Områderne indgår i de to bysamfunds byområder, som er vist på kortbilag A. Områderne kan alene benyttes til byudlæg af lokal karakter og afrunder bysamfundene. Der skal i den kommunale planlægning fastlægges rækkefølge for byudviklingen, som sikrer, at byudviklingen alene er af lokal karakter. Udbygningen forudsættes derfor at ske over flere årtier. Områderne skal udbygges indefra og ud."

De øvrige bemærkninger om ny byudvikling inden for den 4. grønne ring giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Byudlæg i det øvrige hovedstadsområde uden for den 4. grønne ring

Stevns Kommune og Frederikssund Kommune finder det ikke acceptabelt, at udviklingen uden for kommunecentre i det øvrige hovedstadsområde alene skal begrænses til afrunding af bysamfund. Roskilde Kommune opfordrer til, at ny lokal byudvikling, af hensyn til opretholdelse af privat og offentlig service, accepteres i forbindelse med bysamfund imellem byfingrene, når de har god kollektiv trafikbetjening. KKR Hovedstaden opfordrer til, at der i forbindelse med byudviklingsønsker i det øvrige hovedstadsområde lægges vægt på lokale hensyn. Region Sjælland ønsker, at kommunerne får mulighed for at kunne afveje hensynet til det enkelte områdes behov for balance mellem er-

hverv og beboelse samt trafik al adgang. Region Sjælland ønsker, at kommunerne får mulighed for en langsigtet by- og erhvervsudvikling omkring stationerne langs Lille Syd og Østbanen. Frederiksværk-Hundested Kommune ønsker at etablere en ny bydel, der skal bygges på et areal, der fyldes op i det nordligste havnebassin i Hundested.

Furesø Kommune ønsker, at begreberne "lokal betydning" og "regional betydning" ledsages af konkrete eksempler, således at begreberne tolkes ens i regionens forskellige kommuner. Dansk Byplanlaboratorium og DN finder, at "byudvikling af lokal karakter" ikke er veldefineret, og at der derfor er stor risiko for, at der vil ske uhensigtsmæssig byspredning.

DN og Friluftsrådet finder det bekymrende, at begrebet "afrunding" ikke er defineret.

Svar

Baggrunden for, at byudvikling i hovedstadsområdet langt overvejende skal foregå i Fingerbyen og i mindre grad i kommuncentre og som afrunding af andre bysamfund uden for Fingerbyen er et ønske om at undgå byspredning, at beskytte landskabelige kvaliteter og at fremme en byudvikling, der kan bidrage til at understøtte udnyttelsen af de offentlige investeringer i den trafikale infrastruktur og fremme brugen af miljøvenlige transportmidler.

Ønsket om en langsigtet by- og erhvervsudvikling omkring stationerne langs Lille Syd og Østbanen skal ses i sammenhæng med den langsigtede byudvikling på Sjælland, som drøftes i de igangsatte dialogprojekter, som følger op på hhv. Landsplanredegørelse 2006 og Fingerplanen 2007.

Planlovens og Forslagets skelnen mellem byudvikling af regional betydning, som skal ske inden for Fingerbyen, og byudvikling af lokal karakter, som kan ske også uden for Fingerbyen, indebærer, at den relativt største byvækst skal ske inden for Fingerbyen. Det betyder, at der skal lægges en dæmper på byudviklingen uden for Fingerbyen i det øvrige hovedstadsområde. Miljøministeriet vurderer, at det overordnede plangrundlag i Regionplan 2005 giver samlet mulighed for en betydelig byvækst i "det øvrige hovedstadsområde" som relativt set er større end byvækstmulighederne inden for Fingerbyen. Det fremgår derfor af Forslagets politiske redegørelse, at kommunerne således generelt ikke kan benytte det øgede råderum til i de kommende kommuneplaner at byudvikle mere uden for byfingrene, end der allerede er fastlagt i den gældende regionplan, men alene til at omdisponere de byggemuligheder, som kommunerne allerede har i dag. Rækkefølge er det redskab, som skal sikre, at byudviklingen og byudviklingstakten er af lokal karakter. Miljøministeriet finder derfor ikke, at der aktuelt er behov for at fastlægge nærmere, hvad der på længere sigt skal forstås ved byudvikling af lokal karakter. Spørgsmålet ønskes drøftet med de relevante kommuner i de igangsatte dialogprojekter i den nordlige, vestlige og sydlige del af hovedstadsområdet. Miljøministeriet finder det derfor heller ikke hensigtsmæssigt på nuværende tidspunkt at udarbejde en eksempelsamling, som nøjere kan beskrive byudvikling af lokal karakter.

Begrebet "afrunding" præciseres i bemærkningerne til § 19 pkt. 1 således, at der sigtes mod en endelig byafgrænsning, og at byvækst og udviklingstakt er beskeden i forhold til den eksisterende bebyggelse og tager hensyn til landskabet.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af reglerne i Forslaget.

Udpegning af kommuncentre

DN foreslår, at der udpeges ét kommuncenter for hver kommune. Lokalkomiteén for Fredensborg ønsker konkret Fredensborg By frataget status som kommuncenter.

Svar:

Det er en kommunal opgave at udpege kommunecentre i kommuneplanlægningen, men med kommunesammenlægningen er det naturligt at antallet af kommunecentre på sigt reduceres. Spørgsmålet om udpeging af kommunecentre drøftes i de igangsatte dialogprojekter.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændringer i Forslaget.

Eksisterende sommerhusområder

Frederiksværk-Hundested Kommune og Gribskov Kommune ønsker at konvertere eksisterende sommerhusområder til byzone.

Svar:

Fingerplanen viderefører retningslinjerne fra Regionplan 2005 om at fastholde eksisterende sommerhusområder til rekreativ anvendelse. Det er en regional rekreativ interesse at opretholde sommerhusområder til ferieboliger og at bevare deres funktion som rekreative ikke bymæssige områder til glæde for både sommerhusbeboerne og regionens øvrige indbyggere.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændringer af Forslaget.

Jordbrugsparcer

Lejre Kommune finder, at bestemmelsen om, at der ikke må udlægges jordbrugsparcer er for restriktiv, idet det er kommunes opfattelse, at der er plads til et begrænset antal i tilknytning til, og som afrunding af enkelte af de små landsbyer i den del af "det øvrige hovedstadsområde", hvor Lejre er beliggende.

Svar:

Reglerne om jordbrugsparcer er en direkte videreførelse af HUR's retningslinjer om, at jordbrugsparcer kun kan udlægges ud fra lokalt begrundede behov i regionens landkommuner, det vil sige kommuner, hvor den største by er mindre end 3.000 indbyggere. Efter kommunesammenlægningerne er der ikke længere landkommuner i hovedstadsområdet. Da intentionen i Fingerplan 2007 er at spare på arealressourcerne, beskytte landskabelige kvaliteter og at fremme en byudvikling, der kan bidrage til at understøtte udnyttelsen af de offentlige investeringer i den trafikale infrastruktur, vurderes jordbrugsparcer at være en for arealekstensiv og indgribende boligtype i det åbne land i hovedstadsområdet.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Rækkefølge for byudvikling i det øvrige hovedstadsområde

KKR Hovedstaden opfordrer til, at de fremtidige forhandlinger om rækkefølge af byudvikling og byomdannelse i de enkelte kommuner tager udgangspunkt i regionale hensyn, men samtidig lægger vægt på den enkelte kommunes eventuelle særlige behov.

Region Sjælland finder, at der bør ses lempeligt på bestemmelserne om rækkefølgeplanlægning for de kommuner, der er beliggende i Region Sjælland af hensyn til kommunernes byudviklingsmuligheder og for at undgå ubalance i boligmarkedet i Region Sjælland.

Roskilde Kommune finder, at der bør være en bagatelgrænse for, hvornår lokal byudvikling udløser krav om revision af rækkefølgen, og om at andre allerede udlagte områder tages ud af planlægningen. Kommunen finder, at allerede udlagte områder ikke bør være omfattet af krav om rækkefølge.

Svar:

Miljøministeriet finder, at Forslagets udformning af rækkefølgebestemmelserne netop kan sikre en afvejning mellem regionale og lokale hensyn, som KKR opfordrer til. I lyset af de samlet set meget store muligheder for byvækst i det øvrige hovedstadsområde, som er skabt med Regionplan 2005, skal der efter Miljøministeriets vurdering lægges vægt på, at rækkefølge bidrager til at sikre planlovens overordnede mål om, at byvækst uden for Fingerbyen er af lokal karakter. At undgå byspredning er også et mål for den del af hovedstadsområdet, som ligger i Region Sjælland.

Da målet med at fastlægge rækkefølge for byudvikling i det øvrige hovedstadsområde er at sikre, at byudviklingen er af lokal karakter, skal der i det øvrige hovedstadsområde fastlægges rækkefølge for al byudvikling uanset størrelse. Såfremt der ønskes udlagt nye arealer til byformål i det øvrige hovedstadsområde i den kommende planperiode, forudsætter det på grund af de samlet set meget betydelige byvækstmuligheder, at der fastlægges rækkefølge for allerede udlagte arealer, eller at arealer eventuelt udtages af planlægningen.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

9. TVÆRGÅENDE EMNER (§ 21 - § 25)

Baggrund

Forslag til Fingerplan 2007 viderefører en række overordnede arealreservationer til fremtidige trafik- og energiforsyningsanlæg fra HURs Regionplan 2005. Arealreservationerne er vist som principielle linieføringer på kortbilag F, G og H. Reservationerne skal sikre, at fremtidige infrastrukturanlæg, som er af betydning for hele hovedstadsområdet trafiks- og energiforsyning, kan anlægges uden at komme i konflikt med fx byudvikling. En reservation giver en mulighed, men medfører ikke en pligt til at anlægge et givent infrastrukturanlæg. De konkrete anlæg besluttet i folketinget ved en anlægslov og kan ikke reguleres via Planloven. Transportkorridoren er en meget langsigtet reservation til større trafik- og energiforsyningsanlæg, som endnu ikke er kendte. Transportkorridoren er en konkret arealreservation vist på kortbilag E. Den kommunale planlægning skal respektere reservationerne i Fingerplan 2007.

Mange af høringssvarende berører konkrete forslag eller ønsker til nye infrastrukturanlæg. Alle infrastrukturforslagene i forbindelse med høringen af Forslag til Fingerplan 2007 er derfor forelagt Transport og Energiministeriet.

Transportkorridoren (§ 21)

Lejre Kommune ønsker at reducere transportkorridoren lokalt af hensyn til erhvervsudviklingen i området, mens Fredensborg Kommune anmoder om, at der sker en afvejning af behovet for større infrastrukturanlæg i det attraktive og sårbare Nordsjællandske landskab. Helsingør Kommune ønsker at benytte transportkorridoren til midlertidige formål. To private foreninger og en borger stiller spørgsmålstejn ved Transportkorridorens placering, specielt hvor der er sammenfald mellem transportkorridoren og skov samt andre rekreative og/eller naturmæssige arealer og foreslår bl.a. at flytte transportkorridoren til Ring 6. Endelig mener DN, at transportkorridoren på Amager er fejlagtigt udlagt, da det i fredningen fra 1990 fremgår, at korridoren kun kan benyttes til energiforsyningsanlæg. DN foreslår, at transportkorridoren på Amager ophæves.

Svar:

Transportkorridoren er en langsigtet arealreservation, som siden 1982 har sikret en placeringsmulighed for fremtidige og i dag ikke kendte eller besluttede overordnede trafik- og forsyningsanlæg af

betydning for hele hovedstadsområdet. Det er en overordnet interesse, at der ikke sker en reduktion af transportkorridoren.

I Fingerplanens bemærkninger til § 21 tilføjes, at transportkorridoren på Vestamager i overensstemmelse med fredningen kun kan benyttes til energiforsyningsanlæg. Midlertidige bygninger og anlæg kan placeres i transportkorridoren, når der i forbindelse med landzonetilladelsen tingslyses fjernelsesvilkår for det pågældende anlæg, så anlægget kan fjernes uden udgift for det offentlige, hvis korridoren tages i brug, jf. bemærkningerne til Transportkorridoren i Regionplan 2005. Dette præciseres i bemærkningerne til § 21.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af reglerne i Forslaget

Arealreservation til kollektive trafikanlæg (§ 22)

København - Ringstedbanen

Rødovre Kommune peger på, at en ny bane mellem København og Ringsted er nødvendig, mens Ishøj Kommune og Solrød Strands Grundejerforening opponerer mod arealreservationen for København - Ringstedbanen i Den Grønne Kile. Endelig foreslår en borger en helt ny linieføring, som går over Roskilde lufthavn. Transport- og Energiministeriet ønsker deres bemærkninger til § 22 opdateret.

Svar:

Folketinget har den 13. marts 2007 vedtaget en projekteringslov for udvidelse af banekapaciteten på strækningen København-Ringsted. I henhold til loven skal der undersøges to mulige løsninger:

- 5. sporsløsningen, der er en udbygning af den eksisterende bane med et 5. spor mellem Hvidovre og Høje Taastrup samt andre, mindre kapacitetsforbedringer lokalt mellem København og Ringsted.

- Nybygningsløsningen, der omfatter nybygning af en dobbeltsporet bane fra Ny Ellebjerg over Køge til Ringsted.

En VVM - undersøgelse sættes i gang i 2008. Ideer og forslag til projektet kan sendes til Transport- og Energiministeriet i forbindelse med idefasen, der indleder VVM -undersøgelsen for udvidelsen af banekapaciteten mellem København og Ringsted.

Bemærkningerne til § 22 justeres i overensstemmelse med Transport- og Energiministeriets bemærkninger. Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af reglerne i Forslaget.

Metro

Dragør Kommune foreslår, at metroens østlige ben på Amager forlænges til en ny station "Lufthavnen Syd", som kan betjene den østlige udbygning af lufthavnen samt Dragør kommunes borgere. Københavns Lufthavn peger på, at regionaltogene bør føres til "Lufthavnen Syd" og vil i den sammenhæng reservere arealer til baneforlængelsen. DN i Rødovre foreslår, at metroen forlænges fra Vanløse via Jyllingevej til Letbanen i Ring 3. Foreningen NextMetro efterlyser en udbygning af metronettet, der også omfatter Københavns Nordvestkvarter, som i dag ikke har skinnebårne kollektive trafikforbindelser.

Svar:

Metroens 3. etape til lufthavnen forventes åbnet i oktober 2007. Lov om Metrocityringen er netop vedtaget i Folketinget. Herudover foreligger der ikke konkrete planer om nye metrolinier. Der er heller ikke planer om at etablere en regionalbane til en ny station Lufthavnen syd.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Letbaner

Ballerup Kommune, Vestegnssamarbejdet, Movia og Friluftsrådet ønsker, at letbanen i Ring 3 fremmes. Lyngby – Taarbæk Kommune ønsker, at letbanen i Ring 3 forlænges i nord til Lundtofte. Hvidovre Kommune og Vestegnssamarbejdet peger på, at der mod syd bør være en reservation til Brøndby Strand og ikke blot til Ishøj. Hvidovre Kommune foreslår endvidere en 3. etape for Letbanen i Ring 3, som fra Brøndby Strand føres via Avedøre Holme til metrostationen Ørestad på Amager.

Letbaner DK har sendt et skitseforslag til Letbane i Ring 3, hvori der også indgår en række fødelinier (letbaner) ind til den nye Metrocityring. Gladsaxe Kommune ønsker at få belyst mulighederne for at få forbundet Gladsaxe til en eventuel fremtidig metroløsning i Brønshøjområdet. Endelig opponerer Solrød Strands Grundejerforening mod arealreservationen i Den Grønne Kile.

Svar:

I Forslag til Fingerplan 2007 er letbanen i Ring 3 vist på Kortbilag F som en principiel linieføring mellem Ishøj og Lundtofte via Glostrup og Lyngby. På kortbilaget tydeliggøres de to principielle linieføringer mod Brøndby Strand og Ishøj.

Forslagene om fødelinier til metroen samt letbane til Ørestaden må ses i forhold til den fremtidige trafikplanlægning for hovedstadsområdet.

En eventuel letbane i Ring 3 skal ligge i det eksisterende vejanlæg, hvorfor letbanen ikke vil påvirke de grønne kiler nævneværdigt.

Transport – og Energiministeriet har oplyst, at der er igangsat et udredningsarbejde ledet af Københavns Kommune, der bl.a. skal se på en evt. metroafgrening af Metrocityringen mod København NV. Gladsaxe Kommune deltager i dette udredningsarbejde.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

S- tog og stationer på S-togsnettet

Hillerød Kommune peger på, at en placering af den nye station mellem Hillerød og Allerød haster, idet Hillerød ikke har flere ledige store erhvervsgrunde til f.eks. videnserhverv af regional betydning. Allerød Kommune peger på, at en ny station i transportkorridoren vil give skiftemuligheder mellem S-banen og en eventuel ny ringforbindelse knyttet til en ny Helsingør-Helsingborg-forbindelse. Frederiksværk - Hundested Kommune samt partiet Venstre i samme kommune forslår, at en ny station mellem Hillerød og Allerød placeres, så lokalbanen kan anvende stationen. Endelig ønsker Brødeskov Borgerforening, at en ny station placeres ved Overdrevsvej, fordi foreningen mener, at færrest mulige borgere vil blive berørt af den foreslåede erhvervsudvikling.

Svar:

I Forslag til Fingerplan 2007 har Miljøministeriet inviteret kommunerne til at indgå i en dialog om den fremtidige planlægning i hovedstadsområdet, herunder placering af en ny station mellem Hillerød og Allerød. I den yderste del af Hillerød-fingeren umiddelbart syd for Hillerød forudsætter udlæg af ny byzone, at der er truffet beslutning om placering af en ny station. Der er således igangsat en dialog mellem Allerød, Hillerød og Frederiksværk-Hundested kommuner, Transport- og Energiministeriet, Region Hovedstaden, Miljøcenter Roskilde og Skov- og Naturstyrelsen om placering af en eventuel ny station mellem Hillerød og Allerød. På nuværende tidspunkt er der udarbejdet et notat,

der beskriver muligheder og begrænsninger for byudvikling i den yderste del af Hillerød-fingeren sammenholdt med 3 forskellige placeringer af en station. Næste skridt er en politisk diskussion mellem Hillerød Kommune og Allerød Kommune af, hvor en fremtidig station kan ligge.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

København Syd foreslår nye S-togsstationer i Solrød (Trylleskoven) og i Køge (Ølsemagle) for at forbedre trafikbetjeningen i de ydre dele af Køgefingern. Vestegnssamarbejdet peger på en arealreservation til en ny station i Brøndby (Priorparken). Ballerup Kommune og Bycirklen ønsker, at stationen ved St. Rørbæk fremmes.

Svar:

Transport- og Energiministeriet har oplyst, at der på nuværende tidspunkt ikke foreligger beslutninger om etablering af nye stationer i Trylleskoven og Priorparken. Der foreligger ikke et egentligt grundlag, der kan danne baggrund for en beslutning. Et sådant beslutningsgrundlag med vurdering af passagerprognoser, betjeningsmønster økonomi mm. kan formodentligt etableres i løbet af 1-2 år fra arbejdet igangsættes.

En mulig Ølsemagle station er tæt forbundet med det igangværende arbejde vedr. kapacitetsudvidelse København - Ringsted, hvor etablering af en ny station ved Ølsemagle indgår som en del af Nybygningsløsningen. I tilfælde af, at det besluttes at etablere Nybygningsløsningen, må det således antages, at en ny S-togsstation vil blive en del af dette anlæg.

Transport- og Energiministeriet har ikke aktuelle planer om anlæg af en station ved Store Rørbæk. Transport- og Energiministeriet deltager i et arbejde med udarbejdelse af en helhedsplan for projekt Ny By ved Store Rørbæk. I den forbindelse er der fra statens side opstillet en forudsætning om, at projektet skal udvise en rimelig samfundsøkonomisk forrentning, også i en situation hvor der kan tilvejebringes privat medfinansiering.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

København Syd ønsker, at vigesporret på S-togbanen mellem Ny Ellebjerg og Hundige fremmes. Ishøj Kommune og Vallensbæk Kommune ønsker selve reservationen til vigesporret fjernet, idet de to Kommuner er af den opfattelse, at vigesporret kan etableres på Bane Danmarks egne arealer.

Svar:

Transport- og Energiministeriet har oplyst, at reservationen til vigespor skal anvendes til etablering af spor til overhaling på strækningen. Den præcise placering er på nuværende tidspunkt ikke fastlagt, men indledende vurderinger har vist, at placering af vigespor ikke vil kunne ske alene på eksisterende banearealer, men kan medføre behov for ekspropriation. Reservationen fastholdes derfor i Fingerplanen.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Gribskov Kommune ønsker at S-toget føres helt til Helsingø.

Svar:

Transport- og Energiministeriet vurderer, at der ikke er tilstrækkeligt passagergrundlag til at forlænge S-banen til Helsingø. Spørgsmålet om mulige fremtidige udbygninger af S-banenettet indgår i de dialogprojekter om eventuelt mulige fremtidige forlængelser af byfingre, som følger op på Forslaget til Fingerplan 2007.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Østerbro lokaludvalg ønsker en letbane og/ eller en metro, som kan trafikbetjene det nye Nordhavnsområde. Den nye forbindelse bør have omstigning på Nordhavn station.

Svar:

I forbindelse med Fingerplan 2007 vil der blive igangsat et dialogprojekt om langsigtede byudviklingsmuligheder langs Øresundskysten i Københavns Kommune og den trafikale betjening heraf med deltagelse af Københavns Kommune, Transport- og Energiministeriet samt Miljøministeriet. Dialogprojektet skal blandt andet behandle byudvikling i Nordhavnen og trafikbetjeningen af området. Der arbejdes pt. på et kommissorium for dialogprojektet, som forventes sat i gang i september 2007.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Arealreservationer til vejanlæg (§ 23)

Transport- og Energiministeriet har meddelt, at Fingerplan 2007 bør medtage:

- Arealreservation til en udbygning af Hillerødmotorvejen fra 4- 6 spor mellem Mortorring 3 og Værløse
- Arealreservation til en udbygning af Hillerødmotorvejen fra motortrafikvej til 4 sporet motorvej mellem Allerød og Hillerød (mellem Nymøllevej ved Allerød og Isterødvejen ved Hillerød)
- Arealreservation til forslag til ny højklasset vej i Frederikssundsfingeren gennem Ballerup (Udbygningsforslag: Grøn-trafik og motorvej)

Svar:

Arealreservationerne indføres i § 23 i Fingerplan 2007 og angives på kortbilag G.

Motorveje

Hillerød Kommune, Frederiksværk - Hundested Kommune, og Dansk Byggeri ønsker at Hillerød motorvejen føres helt til Hillerød, dvs. at den sidste strækning mellem Allerød og Hillerød opgraderes til motorvej.

Svar:

Transport- og Energiministeriet har oplyst, at en udbygning af Hillerødmotorvejen mellem Værløse og Mortorring 3 fra 4 til 6 spor og mellem Allerød og Hillerød fra 3 til 4 spor er nævnt i regeringens oplæg til investeringsplan for de næste 10 års offentlige investeringer fra februar 2003 som to af de projekter, regeringen vil fremme på længere sigt. Arealreservationer til udbygningen optages i Fingerplan 2007, jf. ovenfor.

København Syd og Dansk Byggeri ønsker, at udvidelsen af Køge Bugtmotorvejen mellem Greve og Køge fremskyndes.

Svar:

Det indgår i aftale om trafik for 2007 af 26. oktober 2006 mellem regeringen, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre, at der skal gennemføres VVM-undersøgelse for udbygning af Køge Bugt Motorvejen fra 6 til 8 spor mellem Greve S og motorvejssammenfletningen ved Køge. Undersøgelserne gennemføres i perioden 2007-2009, hvorefter der vil blive taget nærmere stilling til projektet.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Ballerup Kommune og Dansk Byggeri ønsker, at der træffes endelig beslutning om Frederikssundsmotorvejen.

Svar:

Vejdirektoratet offentliggjorde i efteråret 2006 en supplerende VVM-undersøgelse for en ny høj-klasset vej i Frederikssundfingeren mellem Motorringvej 4 og Frederikssund. Det forventes, at Vejdirektoratet sender sin indstilling til Transport- og Energiministeriet medio 2007. Der vil herefter blive taget nærmere stilling til projektet.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Gladsaxe Kommune ønsker, at en eventuel fremtidig udbygning af Motorringvej 3 skal ske i eget trace.

Svar:

Vejdirektoratet gennemfører for tiden en udbygning af Motorringvej 3 på strækningen fra Jægersborg til Holbækmotorvejen fra de nuværende 4 spor til 6 spor. Udbygningen forventes afsluttet i 2010. Udbygningen af delstrækningen Jægersborg-Slotsherrensvej gennem Gladsaxe Kommune forventes dog afsluttet i 2008. Ifølge Transport- og Energiministeriet er der ikke konkrete planer for en yderligere udbygning af Motorring 3 på den nævnte strækning.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af Forslaget

Dansk Byggeri peger på en udvidelse af Motorringvej 4.

Svar:

Vejdirektoratet gennemfører for tiden en VVM-undersøgelse for udbygning af Motorring 4 mellem Tåstrup og Frederikssundsmotorvejen. Undersøgelsen forventes afsluttet i efteråret 2007 og vil herefter blive fremlagt i offentlig høring. Når høringen er afsluttet, og Vejdirektoratet har behandlet de indkomne høringssvar, udarbejder direktoratet en indstilling til Transport- og Energiministeriet om projektet. Der vil herefter blive taget nærmere stilling til projektet.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

København Syd, Ballerup Kommune, Køge Kommune og Lind og Risør ønsker, at planlægningsarbejdet for Tværvejen/Motorringvej 5 sættes i gang nu.

Svar:

Forslaget er sendt som en orientering til Transport- og Energiministeriet med henblik på at kunne indgå i overvejelserne om nye statslige vejinvesteringer.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Gribskov Kommune ønsker, at motortrafikvejen til Helsingør opgraderes til motorvej.

Svar:

Transport- og Energiministeriet har oplyst, at motortrafikvejen til Helsingør nord for Isterødvejen pr. 1. januar 2007 er overgået til kommunevej. Det vil derfor være en kommunal opgave eventuelt at udbygge vejen nord for Isterødvejen.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Øvrige veje.

Frederiksværk – Hundested Kommune ønsker, at en udvidelse af vejene Frederikssund - Frederiksværk og Hillerød – Frederiksværk til 3 spor fremmes.

Svar:

Forslagene er sendt som en orientering til Transport- og Energiministeriet med henblik på at kunne indgå i overvejelserne om nye statslige vejinvesteringer.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Arealreservationer

Fredensborg Kommune, Hørsholm Kommune, DN-Fredensborg, Foreningen Naturparkens Venner og Foreningen omkring Overdrevsvejen udtrykker undren over, at det er nødvendigt med 3 arealreservationer til veje i Nordsjælland (Tværvejen, transportkorridoren og Overdrevsvejens forlængelse), og man beklager, at det forsat skal være nødvendigt at fastholde alle 3 reservationer. Fredensborg Kommune er for Tværvejen, mens Hørsholm Kommune er imod.

Svar:

Transportkorridoren fastholdes til overordnede trafik anlæg, herunder kollektive trafik anlæg og energiforsyningsanlæg. De to andre reservationer vedrører hhv. en Ring 5 og en Ring 6 fra Helsingørsmotorvejen til motorvejsnettet vest og syd for København, som kan blive aktuel engang i fremtiden i takt med at trængslen på vejene i hovedstadsområdet intensiveres, hvorved også behovet for tværgående forbindelser uden om København øges. Transport- og Energiministeriet skønner derfor, at det er nødvendigt at opretholde reservationerne.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Andet

Gentofte Kommune og Dansk Byggeri opfordrer til, at havnetunnelen indgår i de beslutninger, der skal træffes for at sikre en fornuftig trafikbetjening i København.

Svar:

Transport- og Energiministeriet har oplyst, at der i forbindelse med aftalen om Metrocityringen er indgået en særskilt aftale med Københavns Kommune om, at kommunen etablerer en ny vejforbindelse mellem Lyngbyvej og Nordhavnen. Der er ingen statslige planer om etablering af en havnetunnel.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Køge Kommune ønsker at der i den videre planlægning indarbejdes Parker og Rejs muligheder i de ydre dele af Køge Bugttingen.

Svar:

Fingerplanen reserverer ikke arealer til Parker og Rejs. Spørgsmålet kan indgå i den kommunale planlægning. De hidtidige Parker og Rejs anlæg er som regel kommet i stand i et samarbejde mellem en række forskellige interessenter.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Frederiksværk – Hundested Kommune mener, at søtransportcentret i Hundested bør fremgå af Fingerplan 2007.

Svar:

Eksisterende søtransportcentre fremgik af Regionplan 2005, mens øvrige transportcentre ikke fremgik. Søtransportcentre overføres ikke til Fingerplan 2007, men indgår fortsat i Regionplan 2005, dvs. at kommunen skal optage søtransportcentret ved den kommende kommuneplan revision.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Arealreservationer til energiforsyningsanlæg (§ 24)

Hvidovre Kommune mener, at arealreservationen til naturgaskompressorstation på Avedøre Holme ikke længere er aktuel og derfor bør udgå af Fingerplanen.

Svar:

Energistyrelsen har meddelt, at arealreservationen til naturgaskompressorstation på Avedøre Holme fortsat er en mulighed. Derfor fastholdes reservationen i Fingerplanen.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

Støjkonsekvensområder ved lufthavne (§ 25)

Tårnby Kommune og Dragør Kommune ønsker at diskutere de anvendelsesregulerende bestemmelser og afgrænsningen af støjzonen omkring Kastrup Lufthavn. Tårnby Kommune ønsker mulighed for at udlægge arealer til erhverv indenfor støjzonen. Solrød Kommune påpeger, at udbygningen af Roskilde Lufthavn, vil medføre en øget støjbelastning for store dele af kommunen, og Solrød Strands Grundejerforening og en borger protesterer af samme grund mod udbygningen af lufthavnen. Transport- og Energiministeriet har en række faktuelle rettelser til teksten.

Svar:

Miljøcenter Roskilde har igangsat en revurdering af miljøgodkendelsen for Kastrup Lufthavn, herunder reguleringen af de støjmessige forhold. Uanset dette gælder fortsat cirkulære af 30. april 1997 om udbygning af Københavns lufthavn, Kastrup, hvorefter der ikke kan udlægges ny byzone i Dragør og Tårnby kommuner inden for restriktionszonen, der er vist på cirkulærets kortbilag. Fingerplanen viderefører retningslinjerne i HUR's Regionplantillæg om udbygning af Roskilde Lufthavn. Naturklagenævnet behandler p.t. en klage over regionplantillægget og miljøvurderingen (VVM) for udbygningen.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændring af Forslaget.

10. MILJØVURDERING

Baggrund

Fingerplanen udstikker rammerne for kommuneplanlægningen i hovedstadsområdet og er derfor omfattet af Lov om miljøvurdering af planer og programmer. Fingerplanen er en overordnet rammeplan, som kan indplaceres højest i planhierarkiet umiddelbart under Planloven. Miljøvurdering af Forslag til Fingerplan 2007 bygger på eksisterende viden. En miljøvurdering for en overordnet rammeplan vil i sagens natur kun i meget begrænset omfang kunne kvantificere planens miljøpåvirkninger. En kvantificering vil først kunne ske i de efterfølgende kommune- og lokalplaner eller i forbindelse med planlægningen af de konkrete by- og infrastrukturanlæg. Miljøvurderingen af Forslag til Fingerplan 2007 baserer sig således primært på kvalitative vurderinger.

Det skal understreges, at Miljøvurderingen af Forslag til Fingerplan 2007 ikke fritager de ansvarlige myndigheder for at miljøvurdere de trafik- og energianlæg, som der er foretaget reservationer til i forslaget, og nye byudviklingsmuligheder i den kommunale planlægning, som Forslaget åbner mulighed for.

Der er kommet få direkte bemærkninger til miljøvurderingen af Forslaget. Fra Danmarks Naturfredningsforening er der dog kommet en række kommentarer og forslag til suppleringer

Høringssvar

Allerød Kommune bemærker, at Fingerplanens positive miljøkonsekvenser svækkes af, at de miljørigtige lokaliseringsskemaer er begrænset til hovedstadsområdet og ikke gældende for hele Sjælland. Region Hovedstaden udtaler, at Fingerplan 2007 vurderes at understøtte en række miljømål i nationale og internationale redegørelser, strategier og konventioner. På enkelte punkter kan der være konflikter mellem disse mål og f.eks. arealreservationerne til transportkorridoren og overordnede vejanlæg, som passerer og berører internationalt beskyttede naturområder.

Kulturarvsstyrelsen vil gerne have indføjet nederst på s. 118: "Omdannelsen i de stationsnære områder vil medføre miljøkonsekvenser i forhold til byarkitekturen, herunder konsekvenser for områdernes skalaforhold og det visuelle samspil mellem bestående og ny bebyggelse og mellem bebyggelse og byrum. Omdannelsesprocessen kan – som en anlægsaktivitet over tid - selvstændigt indebære miljøkonsekvenser".

Svar:

Allerød Kommune og Region Hovedstadens bemærkninger tages til efterretning. Kulturarvsstyrelsens bemærkning retter sig mod miljøvurderingerne af kommuneplanerne. Miljøvurderingen i Forslag til Fingerplan 2007 kan hverken ændres eller suppleres.

Danmark Naturfredningsforening (DN) finder, at miljøvurderingen er mangelfuld, og foreningen har således en række bemærkninger. DN mener, at 0-alternativets miljøkonsekvenser ikke er belyst godt nok, og at overvågningsprogrammet, som gør det muligt at følge planens konsekvenser, mangler. DN mener også, at vurderingen burde omfatte hele Øresundsregionen, samt at konsekvenserne af klimaforandringerne for byudviklingen burde fremgå. Endelig efterlyser DN nogle kvantitative vurderinger af den potentielle byudviklings konsekvenser for grønne og rekreative områder samt naturområder. Hertil kommer de indirekte virkninger på befolkningens sundhed samt konsekvenserne af støjbelastningen fra de planlagte infrastrukturanlæg. DN har 9 forslag til supplerende undersøgelser.

DNs 9 forslag er følgende:

1. at der foretages en konkret og aktualiseret miljøvurdering af 0-alternativet, så vurderingsgrundlaget for Fingerplan 2007 bliver anvendeligt som sammenligningsgrundlag. Dette

gælder særligt faktorer som klima, støj, og omfanget og placeringen af grønne arealer og natur.

Svar:

Det er ikke et lovkrav, at 0-alternativet skal miljøvurderes. Fingerplan 2007 skal, som fastlagt i Planloven, indeholde bindende regler for byudvikling, byomdannelse, grønne kiler, transportkorridorer, trafik- og forsyningsanlæg, som er særlige for hovedstadsområdet. For disse områder er det valgt at betragte Regionplan 2005 som 0-alternativ til Fingerplan 2007, da Regionplan 2005 er det udgangspunkt Fingerplanen relaterer sig til, og som fortsat vil være gældende, såfremt Fingerplanen ikke udstedes som landsplandirektiv.

2. at miljøvurderingen udvides geografisk, så planens konsekvenser for den svenske del af Øresundsregionen også vurderes.

Svar:

Miljøvurderingen dækker hovedstadsområdet samt resten Sjælland, i det omfang det er skønnet nødvendigt, mens det er vurderet, at de ændringer, der er foretaget i Fingerplanen i forhold til Regionplan 2005, ikke vil påvirke Skåne.

3. at den forventede CO₂ reduktion fra udmøntningen af Fingerplan 2007 sammenholdes med Danmarks samlede udledning af CO₂ samt med den forventede merudledning fra udvidelsen af f.eks. Roskilde Lufthavn, Helsingørmotorvejen, Frederiksunsmotorvejen og andre trafik anlæg, som Fingerplan 2007 viderefører arealreservationer for.

Svar:

Der er søgt at kvantificere den forventede reducerede CO₂ udledning som konsekvens af det justerede stationsnærhedsprincip og af styrkelsen af Fingerbystrukturen. Når der i miljøvurderingen sker en sammenligning med trafikens udledninger af CO₂ i hovedstadsområdet og ikke hele landet skyldes det, at stationsnærhedsprincippet kun gælder i hovedstadsområdet, og det derfor er mest relevant at sammenligne med dette område. Fingerplanen indeholder en række arealreservationer til større veje, baner og udvidelse af lufthavne, som er videreført fra Regionplan 2005 og Transport- og Energiministeriets investeringsplan. Alle disse anlæg har en størrelse, så de vil være omfattet af kravet om en Vurdering af Virkningen på Miljøet (VVM). En kvantificering af CO₂ udledningen fra disse konkrete infrastrukturanlæg vil ske i forbindelse med VVM vurderinger af de enkelte anlæg, hvor der også skal ske en vurdering af anlæggenes kumulative effekt af nye infrastrukturanlæg.

4. at miljøvurderingen reelt kommer til at omfatte klimaforandringerne som et tema, og at der opsættes scenarier for, hvad nybyggeri som forudsat i Fingerplan 2007 vil betyde for CO₂ belastningen i en situation, hvor der ikke stilles energikrav til nybyggeriet ud over de lovpligtige krav - sammenlignet med et miljøvenligt alternativ med nybygning i lavenergiklasse I og II.

Svar:

Lov nr. 240 om ændring af Planloven, som er vedtaget juni 2007, giver kommunerne hjemmel til at stille krav om lavenergibebyggelse i lokalplaner. Standarder for lavenergi er fastsat i Bygningsreglementet. Det er således en ny hjemmel, som ikke har kunnet indgå i miljøvurderingen. Der er ikke hjemmel i Planloven til at stille krav i lokalplaner til miljøvenlige byggematerialer i nybyggeri. Miljøministeren har i foråret 2007 nedsat en arbejdsgruppe, der skal undersøge mulighederne for i lokalplaner at stille skærpede miljøkrav til byggeriets produkter og materialer, herunder særligt forholdet til EU-retten. Arbejdsgruppen ledes af Miljøministeriet med deltagelse af Økonomi- og Er-

hvervsministeriet, Transport- og Energiministeriet og Justitsministeriet. Arbejdsgruppens vurderinger vil foreligge senest den 1. oktober 2007.

5. at miljøvurderingen undersøger risikoområder for klimaforandringerne inden for Fingerplanen, som bør friholdes for yderligere byggeri for at begrænse risikoen for oversvømmelser og ødelæggelse af materielle goder.

Svar:

Miljøministeriet vil i løbet af år 2007 udsende en 10 årig klimatilpasningsstrategi. Strategien opregner konsekvenser og tilpasningsmuligheder inden for: 1) Kystforvaltning, digebyggeri, havnebebyggelse og kystnær bebyggelse, 2) Byggeri og anlæg (bygninger, afløbssystemer, veje, baner broer mv.), 3) Planlægning af den fremtidige arealanvendelse, 4) Vandforsyning, 5) Energiforsyning, 6) Land- og skovbrug, 7) Beredskab, 8) Forsikringsmæssige aspekter, 9) Sundhedsforhold, 10) Øvrige erhverv, herunder fiskeri. Strategien peger bl.a. på hvilke værktøjer, som er nødvendige for at kunne angive hvilke områder, som vil være udsatte for oversvømmelser i fremtiden og derfor ikke bør indgå i den fremtidige byudvikling. Til dette er det nødvendigt med en finmasket højdemodel, som pt. er under udvikling. Kort- og Matrikelstyrelsen har i dag en højdemodel, der arbejder med intervaller på ca. 1,5 m, hvilket ikke er finmasket nok til at vurdere konsekvenserne af de forventede vandstandsstigninger de næste 100 år. Arbejdet med Klimatilpasningsstrategien er endnu ikke afsluttet. Det har derfor ikke været muligt at indtænke den i Fingerplanen, men omvendt set er Fingerplanen ikke til hinder for, at der tages hensyn til klimaforandringerne, når oplysningerne foreligger.

6. at miljøvurderingen undersøger, hvor mange boliger der kan forventes at blive generet af øget støjbelastning som en konsekvens af Fingerplanen.

Svar:

Støjbelastning skal i det følgende forstås som støj, der overskrider de vejledende grænseværdier. Kommunerne kan ikke udlægge arealer til støjfølsom anvendelse (f.eks. boliger), hvis arealerne belastes med støj, der overskrider de vejledende grænseværdier, jf. Planloven § 15a, hvori det hedder, at "en lokalplan må kun udlægge støjbelastede arealer til støjfølsom anvendelse, hvis planen med bestemmelser om etablering af støjafskærmninger mv. kan sikre den fremtidige anvendelse mod støjgener". Ved anlæg af nye større statslige infrastrukturanlæg er det administrativ praksis, at der stilles krav om, at omgivelserne ikke må belastes over de vejledende støjgrænser. Dette betyder, at Fingerplanens principper for arealudlæg til byformål og arealreservation til mulige infrastrukturanlæg ikke forventes at medføre en øget støjbelastning i tæt bebyggede områder. Snarere omvendt da der ved udbygning af eksisterende veje oftest vil ske forbedret støjafskærmning, således at der her vil være tale om et fald i antal støjbelastede boliger. I det åbne land, hvor støjafskærmning er vanskeligere, vil enkelte boliger kunne blive støjbelastet over grænseværdierne. I byområder, hvor der sker en fortætning i forhold til i dag, vil der lokalt kunne være områder, der belastes over grænseværdierne. Men samlet set forventes antallet af støjbelastede boliger ikke at stige som følge af Fingerplanen. Uafhængigt af Fingerplanen kan der dog ske en øget støjbelastning, som følge af det stadigt voksende bilejerskab i hovedstadsområdet.

EU's støjdirektiv er en konsekvens af, at støj er et stigende problem mange steder. Direktivet er implementeret ved bekendtgørelse nr. 717 af 13. juni 2006 om "Støj kortlægning og udarbejdelse af handlingsplaner", der fastsætter regler for en kortlægning af ekstern støj, der udarbejdes af de myndighedsansvarlige for de enkelte infrastrukturanlæg. På baggrund af kortlægningen skal de samme myndigheder udarbejde handlingsplaner med henblik på at forebygge og reducere ekstern støj, når det er nødvendigt, og navnlig når støjbelastningen kan indebære skadelige virkninger for

menneskers sundhed, samt med henblik på at opretholde et "acceptabelt støjmiljø". Støjkortlægningen skal være gennemført i juni 2007. I 2008 skal der foreligge støjhandlingsplaner for samtlige store veje, jernbaner, flyvepladser og bysamfund større end 250.000 indbyggere. Kortlægning og handlingsplaner skal revideres hver 5. år.

7. at der opstilles et miljøvenligt alternativ til Fingerplan 2007 med en mere massiv satsning på planlægning for kollektiv transport, en nedtoning af satsningen på udvidelse af kapaciteten på vejnettet og lufthavne, samt mere klare retningslinjer for, hvordan byudviklingen kan spille sammen med adgang til bynære rekreative områder og naturområder.

Svar:

Planloven giver alene kompetence til at reservere arealer til planlagte infrastrukturanlæg, men ikke til at fastlægge anlæggenes realisering. Fingerplanen kan derfor ikke opstille et alternativ, der belyser konsekvenserne af satsningen på de enkelte kollektive trafik anlæg. I stedet er konsekvenserne af en satsning på øget kollektiv transport, som følge af et styrket stationsnærhedsprincip søgt belyst.

Fingerplanen lægger de overordnede rammer for byudviklingen i hovedstadsområdet. Det vil efterfølgende være op til den kommunale planlægning, som nu har overtaget ansvaret for planlægningen i det åbne land, at sikre byområdernes adgang til de bynære rekreative arealer og naturområder.

8. at der opstilles en række scenarier for konsekvenserne for bynære rekreative områder, naturområder og beskyttelsesområder, så de potentielle miljøkonsekvenser af planen beskrives med mulighed for at afværge negative konsekvenser for natur og miljø af planens bestemmelser og arealudlæg.

Svar:

Fingerplan 2007 fastholder de grønne kiler, hvilket må vurderes at have positive miljømæssige, sundhedsmæssige og økonomiske konsekvenser. De grønne kiler sikrer adgangen til grønne og rekreative områder, og op mod 80 % af Hovedstadsområdetets befolkning har mindre end 1 km til grønne råder. (jf. undersøgelsen ifm. med udarbejdelsen af "Den grønne Struktur i Hovedstadsregionen", HUR 2006)

I de ydre byfingres landområde giver Fingerplanen kommunerne mulighed for planlægning af nye byudlæg i et 4 km bånd omkring de radiale baner, hvorved fordelene ved den integrerede Fingerbystruktur fastholdes på længere sigt. Det vil være op til kommunerne at sikre adgangen til grønne og rekreative arealer. Kommunerne skal respektere naturarealer, som er beskyttet af §3 i Naturbeskyttelsesloven og fredninger i henhold til samme lov, samt EU's direktiver (Natura 2000 områder og arter). Kommunerne skal endvidere indarbejde de øvrige beskyttelsesinteresser, som indgår i Regionplan 2005 i deres nye kommuneplaner 2009. Miljøcenter Roskilde fører tilsyn med, at de overordnede beskyttelsesinteresser, herunder prohibitive interesser, respekteres.

Det er ikke muligt at opstille scenarier for kommunernes ageren og konsekvenser af Fingerplanen for bynære rekreative områder, naturområder og beskyttelsesområder, specielt fordi det ikke er muligt at forudsige hvilke arealer kommunerne vil inddrage til planlagt byzone eller hvornår. Fingerplan 2007 ændrer ikke på udlæggene af ny byzone i Regionplan 2005, men giver kommunerne mulighed for yderligere at planlægge for ny byudvikling i et 4 km bredt bånd i de ydre dele af byfingres landområder. Det forudsætter, at der fastlægges rækkefølge, og at kommunerne respektere-

rer beskyttelsesinteresserne og andre overordnede interesser jf. Regionplan 2005 og i øvrigt "Oversigt over statslige interesser i kommuneplanlægningen – 2009".

9. at der etableres et overvågningsprogram, som med 4 års mellemrum vurderer, hvordan Fingerplanens faktiske miljøkonsekvenser har udviklet sig. Væsentlige miljøkonsekvenser, som bør overvåges, er klima, støj, adgang til grønne områder og naturområder, og udviklingen i arealet af grønne områder og naturområder.

Svar:

Overvågningsprogrammet offentliggøres, når planen er endeligt vedtaget. Overvågningsprogrammet fremgår af den "Sammenfattende redegørelse for Fingerplan 2007", som ledsager den endelige Fingerplan 2007. Redegørelsen lægges på Skov- og Naturstyrelsens hjemmeside sammen med Høringsnotatet.