

Til

Erhvervsstyrelsen

Fingerplanrevision@erst.dk

Telefon 38665000
Mail regionsraadsformand@regionh.
dk
Web www.regionh.dk

Dato: XX marts 2019

Udkast til hørings svar om forslag til Fingerplan 2019

Region Hovedstaden har modtaget regeringens forslag til revideret fingerplan - Fingerplan 2019 i høring. Revision af fingerplanen sker blandt andet som følge af regeringsudspillet for Hovedstadsområdet 2030 Danmarks hovedstad - initiativer til styrkelse af hovedstadsområdet.

Region Hovedstaden er overordnet positiv overfor regeringens forslag til Fingerplan 2019, som i forhold til udlæg af flere arealer til boliger og erhverv giver mulighed for at imødekomme den positive udvikling hovedstaden står over for. Regionens høringssvar indeholder bemærkninger, input og konkrete forslag inden for områderne trafik og mobilitet, infrastruktur, klimatilpasning samt råstofforsyning. Vi håber høringssvaret kan være til inspiration for det videre arbejde med fingerplanen.

Regionalt helhedsperspektiv

Fingerplanen er kendt for at være et stærkt og fremsynet overordnet redskab i vores byudvikling – og bør derfor helt naturligt ses i et regionalt helhedsperspektiv.

I Region Hovedstaden er vi optaget af, at borgere i Region Hovedstaden nemt kan vælge effektive og bæredygtige transportmidler til og fra arbejde, uddannelse, fritidsaktiviteter, eller hvis en behandling på hospitalet er nødvendig.

I hovedstadsregionen er busser, lokaltog, regionaltoget, S-tog, letbane og metro rygraden i det kollektive transportsystem. Men for at optimere det samlede transportsystem bedre og bidrage til en grøn omstilling i regionen, skal det være attraktivt at cykle og kombinere den daglige tur med nye fleksible fossilfrie mobilitetsløsninger, der tilpasser sig transportbehovet for den enkelte - uanset om man bor i byen eller på landet. Derfor er det vigtigt at arbejde med regionale løsninger på regionale udfordringer.

I statens forslag til Fingerplanen 2019 er der medtaget en række ønsker fra kommunerne, hvor de naturligt har taget udgangspunkt i lokale behov, som de hver især ønsker at fremme. Region Hovedstaden bakker overordnet op om kommunernes ønsker. Men det er vigtigt at holde sig for øje, at succesfulde regioner i verden er attraktive bl.a. fordi, de har formået at skabe en sammenhængende infrastruktur og en bæredygtig balance mellem vækst, ressourcer og levevilkår.

Derfor er det af stor regional interesse, at der sker en samlet bymæssig udvikling i hele hovedstadsområdet og ikke kun i de enkelte kommuner eller i centralkommunerne. Regionale byudviklingsområder skal ses i et regionalt helhedsperspektiv og trafikalt betjenes mere optimalt end i dag, såfremt de store potentialer skal udnyttes. Dette fremgår også af Trængselskommissionens arbejde, som viser, at der bl.a. er et stort behov for bedre forbindelser på tværs og i nogle af fingrene.

Vigtigt at fastholde stationsnærhedsprincippet

Stationsnærhed er et helt centralt element i en sammenhængende og funktionel byudvikling, hvor der kan skabes gode, sammenhængende bystrukturer og fordele til benyttelse af den kollektive trafik. Nye undersøgelser fra Aalborg Universitet viser, at hvis der er mindre end 400 meter til stationen, er det 36 %, der bruger kollektiv transport, mens det kun er 15 %, hvis der er mere end 1000 meter. Alene derfor bør stationsnærhedsprincippet fastholdes.

Med statens forslag til Fingerplan 2019, hvor stationsnærhedsprincippet lempes og der samtidig åbnes op for etablering af intensivt erhvervsbyggeri, som ikke er stationsnært, vil det komme til at betyde mere trængsel og spildtid i trafikken. Dette påpeger COWI også i miljøvurderingen af Fingerplan 2019.

Regionen ser dog positivt på forslaget om en forsøgsordning med stationsnærhed omkring standsningssteder på BRT-linjer i forhold til udvikling af den kollektive busstrafik.

[Region Hovedstadens bakker også op om forslaget om, at udpege særlige lokaliseringsområder i hhv. Nærum og Kvistgård, da disse områder grundet deres gode kollektive betjening er oplagte erhvervsudviklingsområder](#)

Trafik- mobilitet og infrastruktur

Infrastruktur og mobilitet bør fylde væsentlig mere i Fingerplanen. Infrastruktur og mobilitet er nøgleparametre, når vi udvikler vores byer og byområder. Mobilitet er et væsentligt rammevilkår for udvikling og vækst. Foruden stationsnærhedsprincipper og udlæg til transportkorridorer etc. bør Fingerplanen sætte fokus på at imødekomme fremtidens udfordringer og fremme, at der skabes bedre tværgående forbindelser og knudepunkter. Derfor bør Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og relevante myndigheder med ansvar for trafikplanlægning involveres tæt i arbejdet.

Til videre inspiration vedlægger vi [den forslag til den regionale Trafik- og mobilitetsplan for hovedstadsregionen \(udkast februar 2019\)](#), som [planlægges behandlet af er godkendt i regionsrådet 9. april marts 2019 \(afventer endelig godkendelse 12. marts\)](#). Trafik- og mobilitetsplanen er et fyrtårnprojekt i den regionale vækst- og udviklingsstrategi og er udarbejdet i 2017–2019 af Region Hovedstaden i samarbejde med 20 kommuner og KKR Hovedstaden. Planen videreføres i regionens kommende Regionale Udviklingsstrategi, hvor elementerne kan indgå i handlingsplanen for udviklingsstrategien.

Hovedstadsområdet trængselsudfordringer

Som landets eneste region klarer halvdelen af borgerne i hovedstadsregionen hverdagens gøremål uden en bil – og andelen af cykel- og kollektive rejser er markant større her i forhold til resten af landet. Men det er også i hovedstadsområdet, at trængslen er størst og den stiger i takt med befolkningstilvæksten på 20.000 borgere om året frem mod 2035. Det betyder, at der allerede i 2025 samlet set vil bo op mod 2,2 mio. indbyggere i hele hovedstadsregionen.

Ifølge analyserne, som ligger bag Trafik- og mobilitetsplanen for hovedstadsregionen ([udkast februar/marts 2019](#)), vil væksten i indbyggere og arbejdspladser betyde, at der skal håndteres 20% flere rejser i 2035, hvilket lægger et pres på hele trafiksystemet. Hvis der ikke gøres noget, kan det betyde mere trængsel både på veje, skinner og i tog, og det er dyrt for samfundet. I 2015 spildte bilisterne i hovedstadsområdet 16,7 mio. timer i trafikken på grund af trængsel, og prognoserne forudser en fordobling til 33,4 mio. timer i 2035. Og selvom der i analyserne er indlejret planlagte og foreslåede infrastrukturprojekter, så er konklusionen, at det ikke vil være muligt alene at bygge sig ud af trængselsproblemerne på vejene.

Trængslen på banenettet betyder, at der er flere strækninger, hvor kapaciteten på skinnerne i myldretiden stort set er udnyttet fuldt ud, samt strækninger hvor flere tog i myldretiden er overbelagte, dvs. hvor passagerne ikke kan få en siddeplads. Analysen af belægningen af siddepladserne viser, at de største udfordringer for fjern- og regionaltog med overbelægning er i Roskilde-fingeren. Men også S-tog og Kystbanen er udfordret.

Trafikanalysen viser, at rejsebehovet på tværs af fingrene er stigende, øgede muligheder for byudvikling vil forstærke denne tendens. Den kommende letbane på Ring 3 understøtter trafikken på tværs i ringbyen, men det er en udfordring at sikre gode kollektive forbindelser på tværs af fingrene længere ude i geografien.

Region Hovedstaden foreslår med Trafik- og mobilitetsplanen ([udkast, februar 2019](#)) et øget fokus på det kollektive system så dette kan optage en større del af væksten i antallet af ture.

Fingerplanen en central del af Greater Copenhagen

I en regional sammenhæng er Fingerplanens geografi blevet overhalet af Greater Copenhagen. En metropols geografi har betydning for vækstmulighederne og forskning viser, at større metropoler generelt er mere produktive. Hovedstadsområdet er udfordret af, at Fingerplanen fokuserer på hovedstaden og ikke på sammenhængene til det sjællandske pendlingsopland og til naboregionerne i Skåne og Nordtyskland. Derfor er der behov for, at stat, regioner og kommuner sammen udarbejder et fælles fysisk plan-dokument for den danske del af Greater Copenhagen, som mere og mere fremstår som en funktionel sammenhængende region.

Forslag til konkrete tiltag:

- Der bør gives bedre mulighed for at bygge nye tværgående infrastrukturforbindelser i hovedstadsområdet og Greater Copenhagen og skabe sammenhænge på tværs.
- Fortsat prioritering i af investeringer i fremtidens kollektive transport. Den kollektive transports styrke er, at den kan transportere mange personer effektivt, klimavenligt og på mindre plads, hvilket bliver afgørende i en fremtid med befolkningsvækst og øget pres på trafiksystemet. Der er derfor et potentiale for at styrke den kollektive transports hovednet. Den teknologiske udvikling har desuden skabt grundlag for nye mobilitetstilbud (delebiler, delecycler, samkørselstjenester, fjernbusser etc.). Ved at sammentænke private tilbud med den kollektive transport i én service (Mobility as a Service) kan der tilbydes en effektiv og sammenhængende dør-til-dør transport til fremtidens mobilister.
- Danmark og Hovedstaden som cykel foregangsland bør videreudvikles. Cyklen er fleksibel, pladsbesparende, sundhedsfremmende og ikke mindst klimavenlig. Der er et stort potentiale for endnu flere pendlerrejser på cykel særligt med elcyklens stigende popularitet. Det handler både om cykelpendling hele vejen til job eller uddannelse, og der hvor cyklen indgår som en del af en kombinationsrejse. Cyklen som transportform til/fra stationen udvider det geografiske område, hvor den kollektiv transport er konkurrencedygtig overfor bilen målt på rejsetid. [Baseret på regionens egne erfaringer fra Lokaltog opfordrer vi til, at man gør cykelmedbringning gratis på Kystbanen som det er i S-toget og lokaltoget.](#)
- De trafikale knudepunkter bør styrkes og dermed skabe sammenhæng og øge muligheden for kombinationsrejser og deletransport. Hvis en større andel af rejserne i 2035 skal ske i den kollektive transport, er det vigtigt at optimere knudepunkternes trafikale funktion, skabe sammenhæng mellem transportformerne og sikre nemme skift. Men det er også vigtigt at styrke knudepunkternes bymæssige funktion og udnytte potentialet for at lokalisere arbejdspladser, boliger og hverdagsfunktioner tæt på stationen. Fremme af deletransport og samkørsel kan både være med til at reducere trængslen på de mest belastede vejstrækninger i regionen, og være et supplement til den kollektive trafik især i yderområderne.
- Samarbejde på tværs af myndigheder om bedre trafikinformation bør styrkes. En målrettet udnyttelse af data og opbygning af digitale løsninger er vigtig for at forbedre mobiliteten. Opdateret trafikinformation både før og under rejsen og realtidsdata om trafikken kan forbedre muligheder for at optimere trafikflowet og håndtere hændelser i trafikken.

Klimatilpasning

Det er bekymrende, at der i forslag til Fingerplan 2019 ikke er taget stilling til, hvordan klimaforandring og ændrede vandmængder vil påvirke udviklingen af Hovedstadsområdet i fremtiden. Dertil bemærkes det, at det i forslag til Fingerplan 2019 og i regeringens hovedstadsudspil fremgår, at planlægning for klimatilpasning er lodsejernes ansvar, og den tværkommunale klimatilpasning kun er en mulighed og ikke en bunden opgave. Der er behov for, at planlægning af klimatilpasning er en obligatorisk opgave, som skal løses på tværs af kommunegrænser, da vand løber på tværs af grænser og vil påvirke alle borgere i hovedstadsområdet.

Det bemærkes også, at der i forslaget til Fingerplan 2019 er udlagt nye områder til bebyggelse og vejområder, dette forstærker behovet for klimatilpasningsløsninger til håndtering af ændrede vandmængder som konsekvens af klimaforandringerne.

Det er positivt, at man ønsker, at anlæg til klimatilpasning ikke må forringe og i videst muligt omfang skal styrke natur og fritidslivet i de grønne kiler jf. 18 stk. 5, og at de grønne områder i det indre storbyområde, som nævnes i §6 stk. 6, kun kan anvendes til klimatilpasning, hvis det er foreneligt med hovedanvendelsen og fredningsbestemmelserne. Men ønsket om at begrænse anlæg til klimatilpasning i grønne områder forudsætter, at klimatilpasnings løsninger muliggøres andre steder, eller der fastlægges andre arealområder til anlæg for klimatilpasningsløsninger.

Råstofforsyningen i regionen

Adgangen til råstoffer har væsentlig betydning for hovedstadsområdets udvikling. Det er derfor vigtigt at have fokus på fastholdelse af de større havnes funktion som losningssted for råstoffer, idet der stadig er behov for vækst og udvikling i form af nye bygge- og anlægsprojekter, selvom der sker en samfundsudvikling hen imod et service- og videnssamfund. I og med at råstoffressourcerne på land er under pres, vil en større del af råstofforbruget skulle dækkes fra havet, og der skal være mulighed for at losse disse råstoffer tæt på, hvor de skal benyttes, med henblik på at minimere generne og klimabelastningen ved lang transport over land.

Regionen har derfor kommentarer til de elementer i forslag til Fingerplan 2019, der drejer sig om: Prøvestenen (Københavns Kommune) og Avedøre Holme, Råstofhavnen (Hvidovre Kommune).

Vedrørende Avedøre Holme er det positivt, at der i forslag til Fingerplan 2019 er fokus på, at havnen har særlig betydning for hovedstadsområdets råstofforsyning, men det er væsentligt, at reduktionen i arealreservationen til virksomheder med særlige beliggenhedskrav (miljøklasse 6 og 7) og transport- og logistikerhverv ikke medfører begrænsning af de fremtidige muligheder for losning af råstoffer i havnen, men heller ikke for en eventuel udvidelse af aktiviteterne.

Vedrørende Københavns Havn er det væsentligt, at de fremtidige muligheder for losning af råstoffer i havnen sikres, men også at en eventuel udvidelse af aktiviteterne muliggøres.

Med venlig hilsen

Sophie Hæstorp Andersen