



## **Kommentarer til forslag til Fingerplan 2019**

[fingerplanrevision@erst.dk](mailto:fingerplanrevision@erst.dk)

Rådet for Bæredygtig Trafik har følgende kommentarer til forslaget til Fingerplan 2019.

### ***Stationsnærhedsprincippet***

Rådet for Bæredygtig Trafik finder det væsentligt at fastholde, og om muligt stramme reglerne, for stationsnærhedsprincippet.

Herunder bør der generelt være et krav om et meget begrænset udbud af parkeringspladser for biler, bortset fra egentlig og dedikeret pendlerparkering, der kun må anvendes af folk, der transporter sig videre med kollektiv trafik.

Der bør i Fingerplanen i tilknytning hertil indføres regler der gør, at de enkelte kommuner og ejendomsjere af staten kan pålægges at nedlægge parkeringspladser for biler, hvis det kan påvises at der er for mange parkeringspladser i områderne.

### ***Nye byudviklingsmuligheder***

Der bør derfor heller ikke åbnes op for at gøre det stationsnære kerneområde større omkring stationerne i Købstadsringen og i Høje Taastrup.

Heller ikke mulighederne nævnt under §§ 6 og 12, stk. 1, nr. 2 om at kunne planlægge for større, offentlige institutioner uden for de stationsnære områder bør medtages.

Såfremt de alligevel medtages, bør der strammes op omkring kravene til gode forbindelser med cykel og kollektiv transport til en nærliggende station og at der arbejdes med andre tiltag, der fremmer brugen af cykel og kollektiv transport, herunder et begrænset udbud af parkeringspladser.

Det bør således ikke blot være noget der "bør sikres", men noget, der "skal" laves. Både ordentlige cykelstier og en busbetjening af høj kvalitet som de nuværende "A-busser" eller busser med BRT-standard. Altså både høj komfort og høj frekvens.

Endelig bør det være et krav, at der også her er et særdeles begrænset udbud af parkeringspladser for biler.

### ***Nye stationsnære kerneområder omkring standsningssteder for BRT-linjer***

Som udgangspunkt bør der ikke udlægges stationsnære kerneområder ved standsningssteder for buslinjer, uanset kvaliteten af disse, som foreslået i § 6, stk. 3. Kun hvis en BRT-linje etableres som led i en vedtaget plan for senere omdannelse til en egentlig skinnebåren letbane bør der kunne udlægges stationsnære kerneområder ved standsningsstederne.

Det kan således heller ikke være som led i et forsøg, hvor der jo i givet fald vil kunne ske en udbygning af området, hvorefter busbetjeningen nedlægges eller betjeningen minimeres.

Det er jo netop en af forskellene på letbaner og BRT-linjer, at en letbanes infrastruktur er fast, mens bussers infrastruktur nemt kan omdannes.

Hvis det alligevel fastholdes, at der kan ske en udpegning af stationsnære kerneområder ved BRT-linjer, skal kravene til disse linjer strammes op, så det er en forudsætning, at der på hele BRT-linjens forløb er et eget tracé, en kort og direkte linjeføring til nærmeste station, og at der er en høj frekvens.

Tilsvarende skal der gælde de samme krav om et meget begrænset antal parkeringspladser for biler som i de øvrige stationsnære kerneområder.

### ***Nye erhvervsområder***

I § 11, stk. 7 udpeges motorvejsnære arealer til transport- og distributionserhverv.

Rådet for Bæredygtig Trafik finder at placering af trafiktunge virksomheder og virksomheder inden for transport- og distributionsbranchen af klima- og miljømæssige hensyn alene bør ske ved jernbanelinjerne, så der er mulighed for etablering af sidespor og læssefaciliteter, der gør det nemt at anvende jernbane til godstransporten til og fra virksomhederne.

Der er allerede flere steder etableret jernbanegodsterminaler og sidespor ud i erhvervsområder, der bør udnyttes ved udlæg af arealer til transporttunge virksomheder.

Vi henviser her særligt til efterfølgende kommentarer som vi fremsendte til Fingerplan 2017 den 30. maj, 2017, og som vi hermed genfremsætter.

Med venlig hilsen  
Rådet for Bæredygtig Trafik

Kjeld A Larsen  
Formand

Niels Wellendorf  
Bestyrelsesmedlem



**RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK**

30. maj 2017

## **Kommentarer til forslag til Fingerplan 2017**

For at sikre en så miljø- og klimavenlig trafik, bør der for såvel gods- som persontransport sikres, at denne i så stort omfang som muligt sker på jernbanen, der har den største kapacitet og som i stort omfang kører på strøm, der kan komme fra vedvarende energikilder.

Mere gods via jernbanen vil også aflaste vejnettet mærkbart og dermed nedsætte behovet for udbygning af dette.

### **Godstransport**

Derfor må placering af trafiktunge virksomheder og virksomheder inden for transport- og distributionsbranchen ske ved jernbanelinjerne, således at der er mulighed for etablering af sidespor og læssefaciliteter, der gør det nemt at anvende jernbane til godstransporten til og fra virksomhederne.

Der er allerede flere steder etableret jernbanegodsterminaler og sidespor ud i erhvervsområder, der bør udnyttes ved udlæg af arealer til transporttunge virksomheder.

Det gælder således at de virksomheder der er nævnt i forslaget § 11 stk. 5 og 6 og § 22 stk. 4 og 5 bør placeres i nærheden af en jernbane med mulighed for etablering af læsseplads eller sidespor, og ikke alene ved motorvejene.

Flere af de i forslaget udpegede områder har ikke forbindelse til jernbanenet, og bør derfor udgå eller alene anvendes af mindre transporttunge virksomheder.

De områder der allerede har, eller nemt kan få tilslutning til jernbanenet er: Gadstrup Erhvervspark, Hedehusene Vest, Kvistgård Nord, Høje Taastrup og Nordhøj.

Hertil kommer, at der i området ved Glostrup station allerede i dag udover egentlige læssespor også er et stort antal sidespor langt ud i erhvervsområderne i såvel vest- og som østenden af stationen, hvor der er god mulighed for placering af transporttunge virksomheder mv. Disse områder bør derfor udlægges til sådanne erhverv i Fingerplanen.

Også Køge station har et større godsområde og havnespor, der bør sikres bedre udnyttet, og som derfor også bør indgå i Fingerplanen.

Endelig er der både i Frederiksværk og Hundested gode muligheder for godstransport med jernbane, hvilket ligeledes bør medtages i Fingerplanen.

For at sikre en god jernbanegodstransport bør der sikres arealreservation til et 5. godsspor langs Vestbanen mellem Høje Taastrup over Glostrup til Vigerslev. Dette areal er allerede tilstede og bør indgå i reserveringerne i § 25.

Se endvidere Trafikstyrelsens rapport om Fremme af gods på jernbanen, hvori er vist en oversigt over virksomheder, der har potentiale for jernbanegods:

<https://www.trafikstyrelsen.dk/~media/Dokumenter/06%20Kollektiv%20trafik/05%20Trafikale%20analyser/Publikationer/Fremme%20af%20gods%20p%C3%A5%20bane.pdf>

## **Persontransport**

Rådet for Bæredygtig Trafik er enig i at fastholde arealreservationen i § 25 punkt 5 til overhalingsspor på S-banen mellem Hellerup og Holte. Dette areal er allerede eksproprieret hertil for mere end 50 år siden, og mange anlægsarbejder som broer er allerede etableret med plads til disse ekstra spor. At projektet pt. er nedprioriteret af Banedanmark gør ikke reserveringen mindre nødvendig for fremtidens trafikbehov.

De tidligere reservationer for overhalingsspor langs Frederikssundbanen og Køgebugtbanen bør også bevares.

Der mangler en beskrivelse af et letbanenet i Storkøbenhavn, som foreslået af Region Hovedstad i flere rapporter. Dette bør medtages, herunder en letbane mellem Ring 3 og Nørrebro station, som for tiden udredes af Københavns kommune.

<https://www.regionh.dk/til-fagfolk/trafik/Analyser-og-rapporter-om-trafik/Letbaner/Documents/NetafletbanerogBRT.pdf>

<https://www.regionh.dk/til-fagfolk/trafik/Analyser-og-rapporter-om-trafik/Letbaner/Documents/FlereLetbanerihovedstadsomraadet.pdf>

<https://www.regionh.dk/til-fagfolk/trafik/Analyser-og-rapporter-om-trafik/Letbaner/Documents/Analyseafpotentialetforflereletbanerihovedstadsregionen.pdf>

<http://www.kk.dk/artikel/letbane-p%C3%A5-frederikssundsvej>

<http://www.kk.dk/sites/default/files/uploaded-files/forstudie.pdf>

En letbanebetjening af sportsbyen i Brøndby bør også medtages.

Med venlig hilsen  
Rådet for Bæredygtig Trafik

Kjeld A Larsen  
Formand

Niels Wellendorf  
Bestyrelsesmedlem