

*Ad § 5 i, stk. 1*

Hovedstadsområdet udgør ét byområde med sammenhængende bolig- og arbejdsmarkeder og fælles regionale friluftsområder og grønne områder. Kommuneplanlægningen skal derfor ifølge lovforslaget ske på grundlag af en vurdering af udviklingen i hovedstadsområdet som helhed.

En tilsvarende bestemmelse om, at regionplanlægningen skal udføres på grundlag af en vurdering af udviklingen i området som helhed, findes i den gældende planlovs § 6, stk. 4. Den fandtes også i planloven i perioden 1990 til 2000, hvor fem regionale enheder – Københavns og Frederiksberg Kommuner, Københavns, Frederiksborg og Roskilde Amter – var regionplanmyndigheder. I den periode udarbejdede de fem enheder et fælles grundlag for planlægningen.

Kommuneplanlægningen skal efter lovforslaget sikre, at hovedprincipperne i den overordnede fingerbystruktur videreføres, dvs. de principper for byudvikling, som har ligget til grund for byområdets udvikling siden 1948 og været gældende i regionplanlægningen siden Hovedstadsrådets Regionplan 1989. Miljøministeren skal fastsætte regler, der konkretiserer områdets overordnede struktur, jf. bemærkningerne til § 5 j.

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

Fingerbystrukturen har sikret, at trafikafviklingen i hovedstadsområdet foregår mere smidigt end i mange andre storbyregioner, og at de offentlige investeringer i trafikalk infrastruktur udnyttes optimalt.

Lovforslaget indebærer, at byudvikling af regional betydning skal koordineres med udbygningen af hovedstadsrådets overordnede infrastruktur med særlig hensyntagen til den kollektive trafikbetjening. Det forudsættes dermed, at byudviklingen sker i tilknytning til den eksisterende og besluttede trafikalk infrastruktur. Byudviklingen understøtter dermed de allerede foretagne investeringer i trafikalk infrastruktur i baner og veje og bidrager til at begrænse nyinvesteringer i den kollektive transport og vejnettet. Der er her tale om større udbygningsplaner og om større transportinvesteringer. Et eksempel kunne være en koordinering af udbygningsmulighederne langs Frederikssunds- eller Hillerødbanen med de besluttede investeringer i S-banen, herunder anlæggelse af en ny station.

Undersøgelser viser, at lokaliseringen af byfunktioner i forhold til den kollektive transport har afgørende betydning for folks transportadfærd og brug af kollektiv transport. Planlægningen kan herved bidrage til at nedbringe trængselsproblemerne på vejnettet og miljøbelastningen fra transporten, herunder CO<sub>2</sub>-udslip.

Det har været gennemgående for de særlige bestemmelser i planlovene for regionplanlægningen i hovedstadsområdet, at de regionale retningslinjer skal fastlægges under hensyntagen til den kollektive trafikplan for det samlede område. Dette vil fortsat være gældende, idet kommunerne fremover skal tage hensyn til den trafikplan for offentlig servicetrafik, der udarbejdes af trafikalselskabet på Sjælland, og til den trafikplan for offentlig servicetrafik, som staten udarbejder.

Ved »offentlig servicetrafik« forstår trafik, som private virksomheder ikke ville påtage sig i egen forretningsmæssig interesse eller i hvert fald ikke i samme omfang eller på samme vilkår. Der er med andre ord tale om trafik, der – samlet set – ikke kan drives kommercielt.

Herved adskiller begrebet offentlig servicetrafik sig fra begrebet »kollektiv trafik«, der dækker alle former for samtrafik, dels de former, der planlægges eller drives af offentlige myndigheder og modtager offentlig støtte, dels de former, som ikke hører under offentlige myndigheders kompetence, og som ikke modtager offentlig støtte.

I de store omdannelsesområder i både central- og omegnskommunerne er der allerede foretaget store investeringer i infrastruktur. Gode rammer for byomdannelsen kan bidrage til at begrænse udlægning af nye arealer til byformål og nyinvesteringer i infrastruktur, ligesom en tilbageholdenhed med udlægning af nye arealer til byformål omvendt kan medvirke til at fremme en omdannelse af ældre by-, erhvervs- og havneområder.

*Ad § 5 i, stk. 2*

Miljøministeren stiller oplysninger om udviklingen og planlægningen i hovedstadsområdet til rådighed for kommunerne. Det kan være sammenstilling af relevante data for det samlede område eller delområder, f.eks. oplysninger om aktuelle udviklingstræk inden for erhverv, bosætning og trafik i området, oplysninger om arealanvendelse, planlagte byggemuligheder til boliger og erhverv (rummelighed) og forventede behov for arealer til forskellige byformål og oplysninger om den aktuelle planlægning i kommunerne af betydning for udviklingen i det samlede område.

HUR har hidtil tilvejebragt et fælles overblik over udviklingen i området i form af data og kort samt ud-