

Notat til dagsordenspunkt

Emne	Bilag: Greve kommunes forslag til ændringer af Fingerplanen, Spor 2 -notatform
Sagsnr.	253-2017-23094
Dokumentnr.	253-2017-128617
Dato	22. august 2017
Administrativ enhed	Center for Teknik & Miljø

Bilag: Greve kommunes forslag til ændringer af Fingerplanen, Spor 2.

1 Titel: Areal til logistik og transport i "det indeklemte areal"

Kort beskrivelse

Etableringen af København-Ringsted efterlader et restareal mellem banen og Køge Bugt Motorvejen, som ligger i den ydre grønne kile. Greve Kommune foreslår, at afgrænsningen af den grønne kile justeres, så det bliver muligt at etablere logistik- og transportvirksomheder på dette "indeklemte areal".

Udførlig beskrivelse

Greve Kommune oplever stigende efterspørgsel efter forholdsvis store, sammenhængende erhvervsområder til logistik- og transportvirksomheder. De områder, som i Fingerplan 2013 blev udlagt til formålet, er under udvikling, og der er ikke et udbud af areal, der svarer til den forventede vækst i efterspørgsel i planperioden.

Derfor ønsker Greve Kommune at give muligheder for at placere logistik og transportvirksomheder i området mellem motorvejen og jernbanen nord for afkørsel 28 Greve C og syd for Kildebrønde erhvervsområde. Med forslaget til kommuneplan 2017 udlægges derfor nye erhvervsarealer med mulighed for etablering af højlagre op til 30 meter vest for motorvejen mellem afkørsel 28 og syd for den ydre grønne kile (se kortbilag 1a).

Afkørsel 28 består af en rampe for sydgående trafik, der drejer fra motorvejen og en rampe for nordgående trafik, der kører til motorvejen. Øvrig trafik skal enten benytte afkørsel 27 eller afkørsel 29. Da afkørsel 28 også skal betjene boligområdet Tværhøjgård, der er under udvikling, vil det være mest hensigtsmæssigt, hvis den tunge trafik ledes gennem erhvervsområdet Kildebrønde Syd til afkørsel 27. Det vil kræve en forbindelse på tværs af det indeklemte areal i den ydre grønne kile.

Ca. halvdelen af det indeklemte areal anvendes i dag til gartneri og er beliggende i landzone. Det øvrige indeklemte areal er i dag ubebygget og ifølge plansystem.dk udlagt til byzone, men ikke en del af Fingerplanens afgrænsning af Køge Bugt fingeren (se kortbilag 1b).

Greve Kommune vil foreslå at det indeklemte areals status som ydre grøn kile revurderes. Områdets væsentligste funktion er i dag at sikre rekreativ og økologisk forbindelse mellem Olsbæk Kilen og den ydre grønne kile. Disse funktioner vil kunne opretholdes og endda styrkes med en ny rekreativ forbindelse langs Olsbækken. Overfladevand fra erhvervsområderne kan desuden udnyttes til at styrke de rekreative og naturmæssige værdier og sikre forbindelsen mellem den ydre grønne kile og Olsbækkilen.

Konkret foreslås, at der i det indeklemte areal gives mulighed for etablering af logistik og transportvirksomheder, samt at det i planlægningen sikres, at den hidtidige funktion som økologisk og rekreativ forbindelse opretholdes og så vidt muligt styrkes.

Motivering ifht. Vækst og udvikling i hovedstadsområdet

Kommunens centrale beliggenhed i Hovedstadsområdets infrastruktur gør det muligt at tiltrække både danske og udenlandske virksomheder. Det er derfor centralt for kommunens vækst, at der er et tilstrækkeligt udbud af egnede erhvervsarealer til formålet. Da effektiv logistik er en rammebetingelse for en række andre erhverv, vil regionalt velplacerede logistikvirksomheder også kunne bidrage til vækst i hovedstadsområdet som helhed.

Det er samtidigt Greve Kommunes vurdering, at det gennem en målrettet planlægning vil være muligt at tiltrække virksomheder, som ellers ville etableres uden for Hovedstadsområdet og i visse tilfælde også uden for Danmarks grænser.

Vurdering ifht. Planlovens § 5j, stk. 1 (hensynet til den overordnede fingerbystruktur) og § 5j, stk. 3 (de grønne kile må ikke inddrages til byzone) (max 1000 tegn)

Ligesom stationsnærhed er centralt for Fingerplanens samtænkning af byudvikling og infrastruktur, bør de "motorvejsnære" arealer tænkes sammen med en hensigtsmæssigt transportstruktur for godstransport i Fingerplanen. Udpegningen af særlige arealer for logistik og transportvirksomheder i Fingerplan 2013 er derfor et skridt i den rigtige retning.

Køge Bugt motorvejen kobler sig mod syd til E45 og E20 og deler sig mod nord i ring 4 og Amagermotorvejen med forbindelse til Sverige. Det giver unikke muligheder for at placere transportvirksomheder af regional betydning i Køge bugt fingeren.

Greve kommune er centralt placeret ift. Køge Bugt Motorvejen og ligger samtidigt tæt på hovedstaden. Området mellem afkørsel 27 og 28 er motorvejsnære arealer af regional betydning, som fortsat bør udbygges til logistik og transport. Det kan ske uden at forringe den rekreative og økologiske forbindelse gennem det indeklemte areal (se nedenfor).

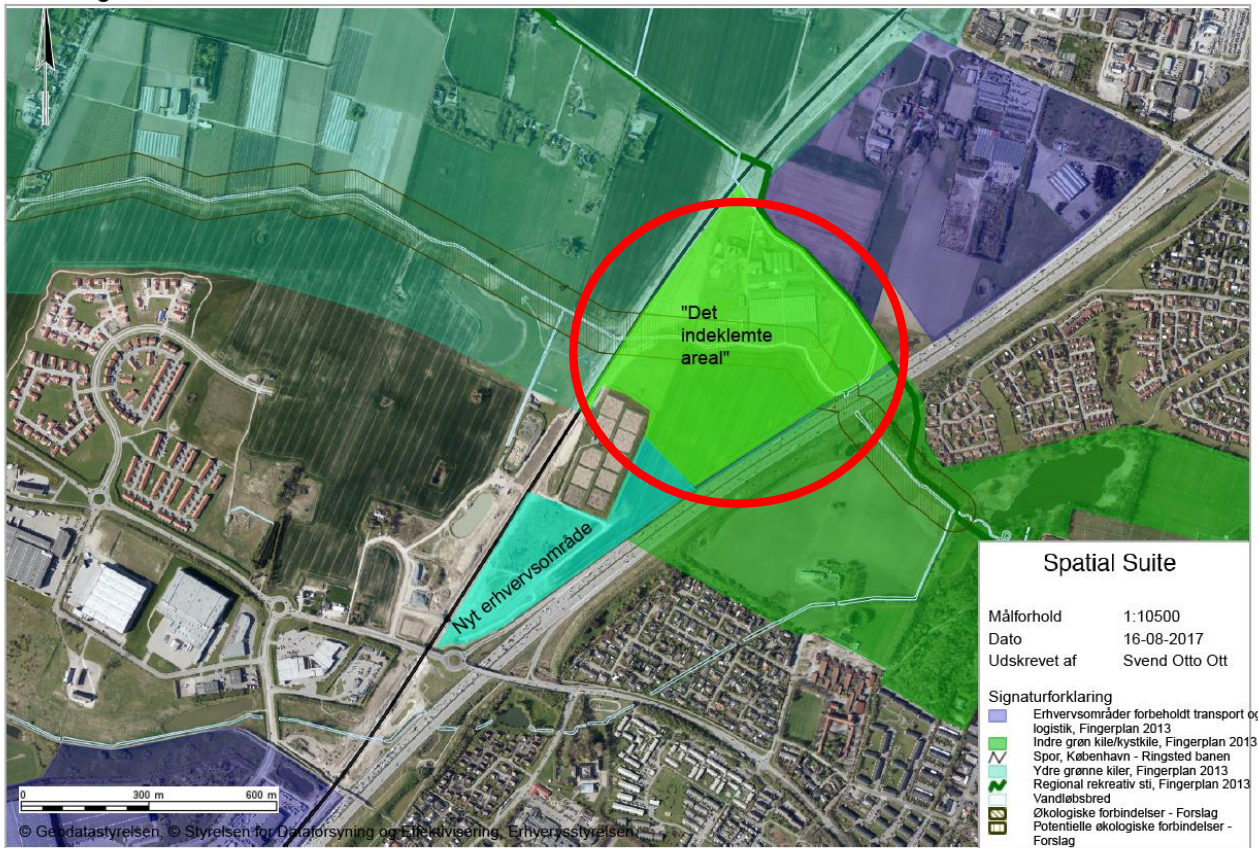
Påvirkning af natur og miljø og grønne kiler (max 1000 tegn)

En effektiv logistik vil betyde mindre transportarbejde og dermed reduktion af miljøbelastningen fra transport af gods og varer i hovedstadsområdet. Det vil samtidigt give en mindre belastning af vejnettet og dermed bidrage til at mindske trængselsproblemerne.

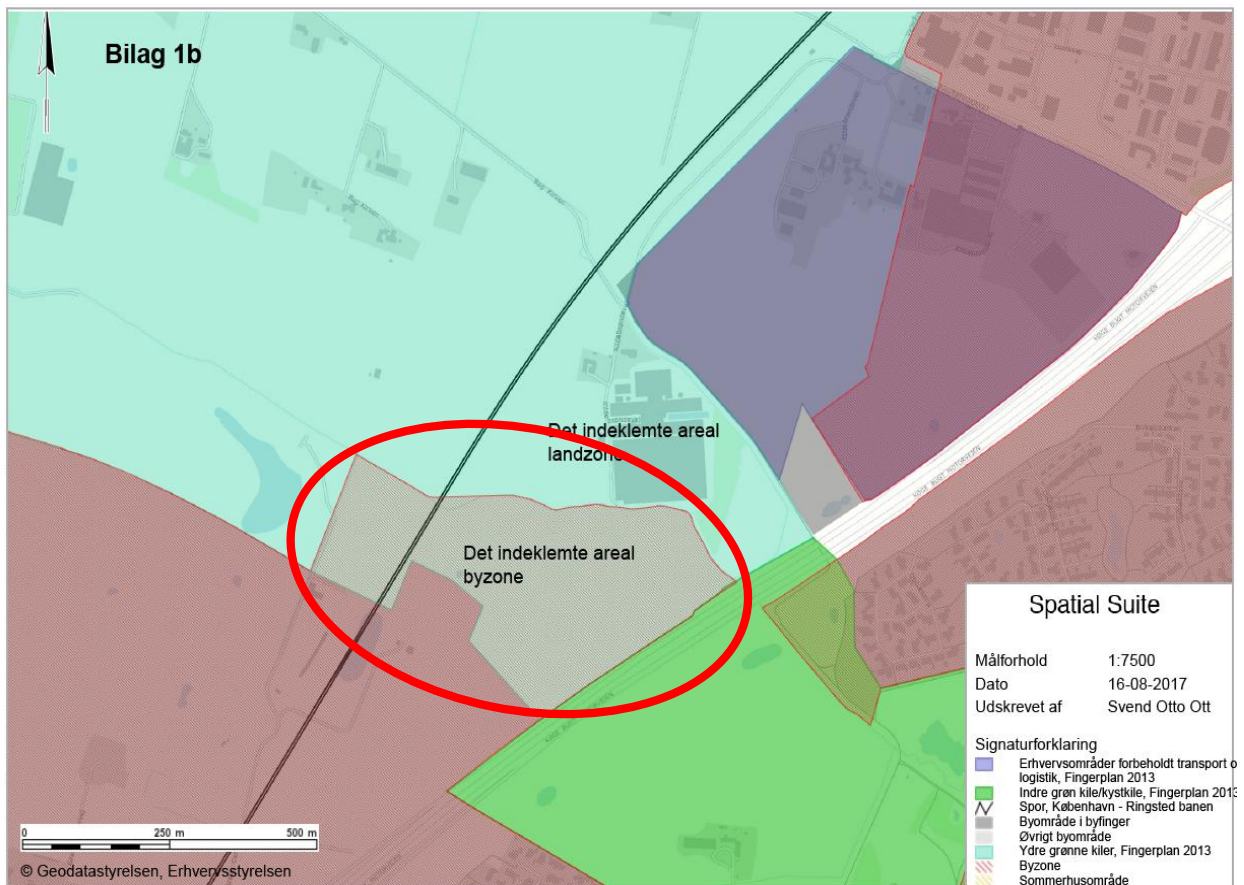
Lokalt vil en udnyttelse af det indeklemte areal betyde en arealmæssig indskrænkning af den grønne kile. Den grønne kiles funktion på det pågældende sted er primært at fungere som rekreativ forbindelse og økologisk korridor. Denne funktion vil blive opretholdt og vil også kunne forbedres, hvis fx håndtering af regnvand fra erhvervsområderne tænkes sammen med de rekreative og naturmæssige kvaliteter i området langs det målsatte vandløb Olsbækken. Desuden kan den rekreative forbindelse styrkes ved at etablere en ny stiforbindelse langs Olsbækken. Det er således Greve Kommunes vurdering, at en hensigtsmæssig planlægning for området kan sikre miljø- og naturinteresser, selvom arealet i den grønne kile indskrænkes.

Kortbilag

Bilag 1 a



Bilag 1b



2 Titel: Flytning af transportkorridoren

Kort beskrivelse

Flytning af transportkorridoren til vest for Tune, er tidligere fremsat flere gange bl.a. sammen med Solrød Kommune i 2014. Alternativt foreslås, at transportkorridorens bredde indskrænkes væsentligt.

Udførlig beskrivelse

Transportkorridoren udgør en væsentlig begrænsning for byudviklingsmulighederne og skovrejsning m.v. øst for Tune. Dertil kommer, at en motorvej i transportkorridoren øst for Tune vil afskære byen fra resten af kommunen. Dertil kommer de restriktioner, der følger af støjkonsekvensområderne omkring Roskilde Lufthavn (se kortbilag 2a og 2b).

Vejdirektoratet har foretaget vurderinger af mulige linjeføringer for en ny motorvej vest for Køge Bugt Motorvejen. I den forbindelse er peget på en mulig ring 5, der ligger i transportkorridoren samt en ring 5½, der løber vest om Tune.

En flytning af transportkorridoren, der muliggør en ring 5½, vil være af væsentlig betydning for den fremtidige byudvikling i den østlige del af Tune og den fysiske sammenhæng med den øvrige kommune by-, landskabs- og infrastrukturmæssigt. Således at Tune kan opfatte sig som en naturlig del af den øvrige Greve Kommune.

Greve Kommune er allerede meget støjbelastet og gennemskåret af flere tunge trafik anlæg. Greve Kommune vil foreslå, at mulige alternativer undersøges nærmere for placeringen fra Høje Taastrup og hele den sydlige del af transportkorridoren.

Motivering ifht. Vækst og udvikling i hovedstadsområdet

En transportkorridor vest for Tune vil give attraktive byggermuligheder i Tune og vil samtidigt bringe en mulig fremtidig motorvej tættere på Roskilde Lufthavn. Derved kunne skabe et supplement til Københavns Lufthavn, der kunne øge tilgængeligheden til Hovedstadsområdet.

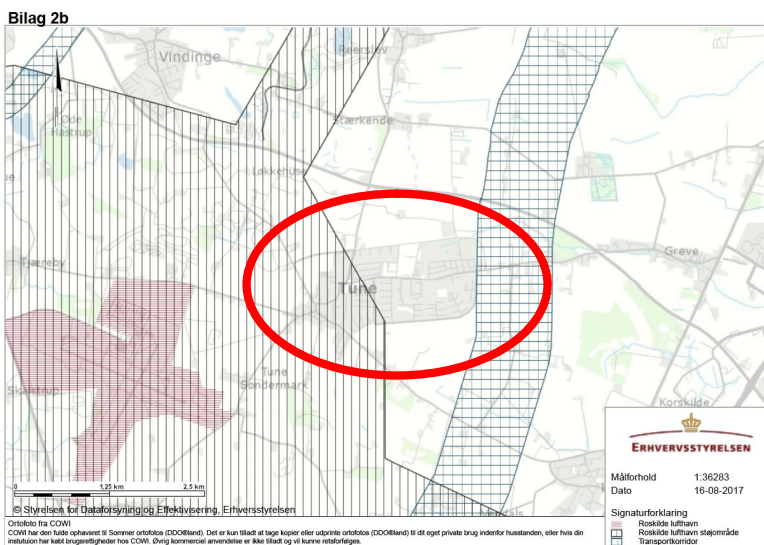
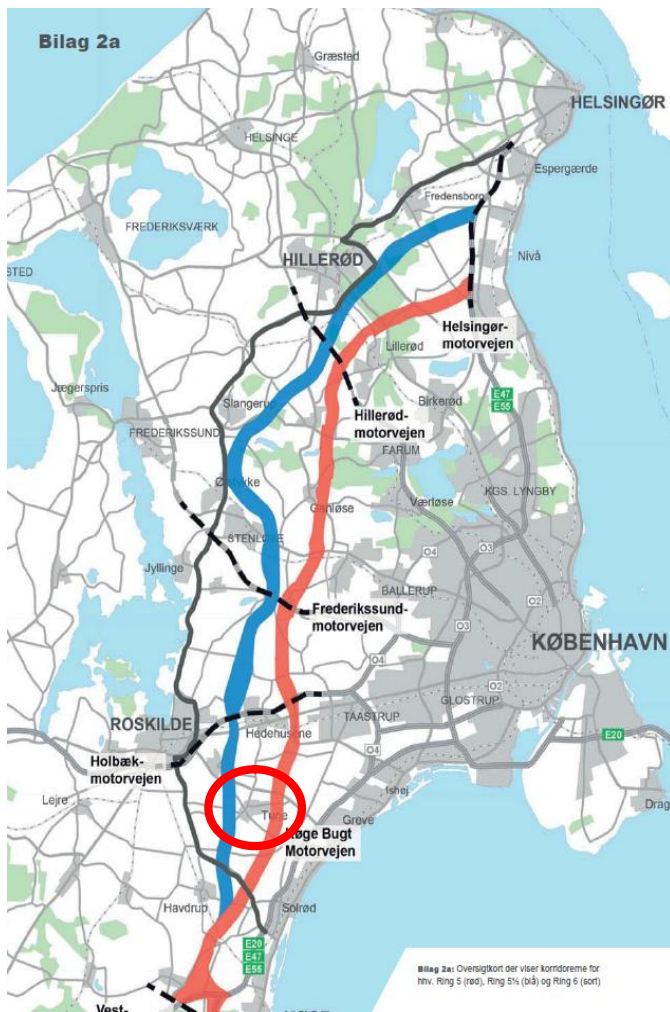
Vurdering ifht. Planlovens § 5i, stk. 1 (hensynet til den overordnede fingerbystruktur) og § 5j, stk. 3 (de grønne kile må ikke inddrages til byzone)

Se ovenstående

Påvirkning af natur og miljø og grønne kiler

Linjeføringen for ring 5½ skal føres uden om Hedeland, men vil ellers ikke umiddelbart have negativ påvirkning af miljø og landskab Greve Kommune.

Kortbilag



3 Titel: Afrunding af Kildebrønne Landsby

Kort beskrivelse

I Kildebrønne Landsby er udpeget to områder til blandet bolig og erhverv i kommuneplan. Greve Kommune ønsker at inddrage et område i den nordlige ende af landsbyen til boliger.

Udførlig beskrivelse

Kildebrønne Landsby (se kortbilag 3) er beliggende i landzone og i den ydre grønne kile. Det område, som ønskes udlagt til boligformål er beliggende i den nordlige ende af landsbyen og er omkranset af tre veje. Området har ingen betydning for kilen og inddragelsen af arealet til boliger vil være en naturlig afgrænsning af landsbyen.

Motivering ifht. Vækst og udvikling i hovedstadsområdet

Området vil alene give mulighed for at fastholde en lokalt orienteret byudvikling svarende til ca. 10 boliger med åben lav bebyggelse.

Vurdering ifht. Planlovens § 5i, stk. 1 (hensynet til den overordnede fingerbystruktur) og § 5j, stk. 3 (de grønne kile må ikke inddrages til byzone)

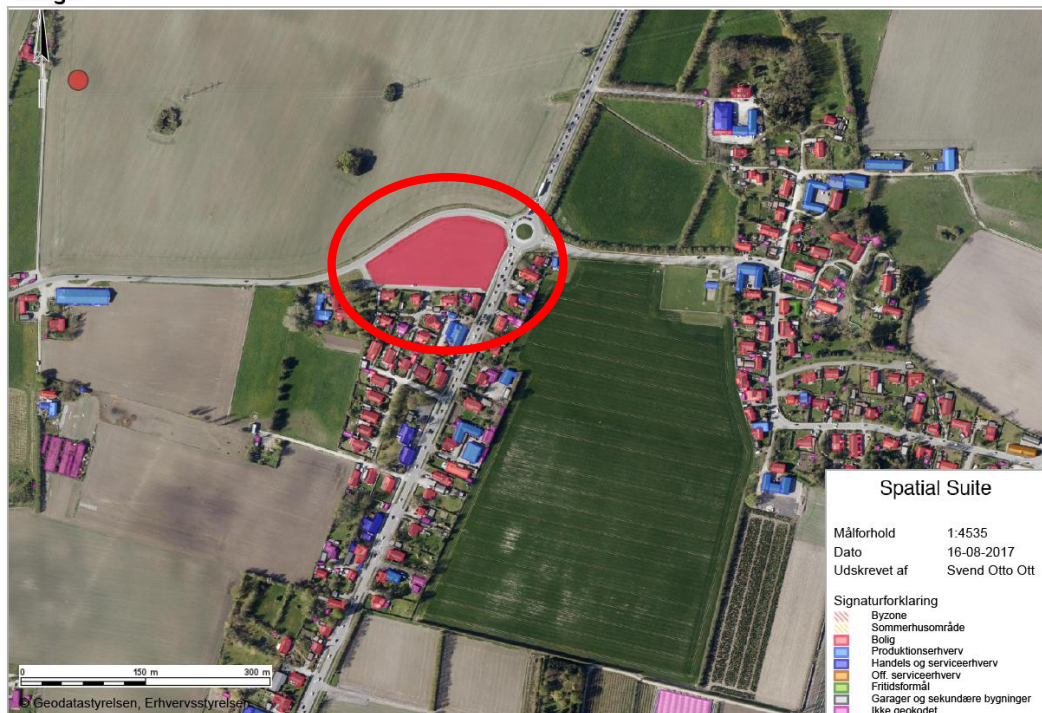
Området har ingen betydning for den ydre grønne kiles rekreative eller naturmæssige værdier.

Påvirkning af natur og miljø og grønne kiler

Ingen

Kortbilag

Bilag 3



4 Omplacering af område ved Tune

Kort beskrivelse

I forslag til Kommuneplan 2017 er udlagt et byudviklingsområde (5B2) syd for Tune. Hovedparten af arealet er omfattet af de særlige restriktioner omkring Roskilde Lufthavn, som gør arealet uegnet til støjfølsom anvendelse. Greve Kommune ønsker at arealet erstattes af et andet byudviklingsområde.

Udførlig beskrivelse

Den gældende Kommuneplan 2013-27 udlægger et perspektivareal syd for Tune. I forslag til Kommuneplan 2017 udlægges dette areal i den sydlige del af Tune (5B2) til tæt-lav boliger og enfamiliehuse. Området ligger i dag i landzone og med forslag kommuneplan 2017 muliggøres det overført til byzone.

Området er omfattet af støjkonsekvensområdet 50-55 dB omkring Roskilde Lufthavn. Desuden er området omfattet af de særlige restriktioner i Fingerplanens § 33, nr. 4, der sætter grænser for arealanvendelsen i landzone omkring lufthavnen. De støjmæssige restriktioner gør arealet uegnet til byudvikling ved Tune.

Greve Kommune ønsker på den baggrund, at drøfte placeringen af et erstatningsareal.

Tune by har stor politisk bevågenhed med bl.a. omdannelse af Spændcom-grunden, udbygning af den nordøstlige del af byen og revitalisering af Tune bymidte. Greve Kommune vil derfor gerne se den konkrete placering af et erstatningsareal i sammenhæng med den igangværende planlægning for Tune. I forslaget til rækkefølgebestemmelser i Kommuneplan 2017-29 er arealet tænkt udbygget i anden halvdel af planperioden. Så behovet for erstatningsareal er ikke akut. Kommunen vil derfor foreslå, at udpegningen af et konkret erstatningsareal sker i dialog med Erhvervsstyrelsen, når den igangværende udvikling i Tune er tættere på en realisering.

Motivering ifht. Vækst og udvikling i hovedstadsområdet.

Omplacering af arealet vil betyde, at vækstmulighederne ikke hæmmes af de særlige restriktioner omkring Roskilde Lufthavn. Således at den vækst, der planlægges for, kan opretholdes.

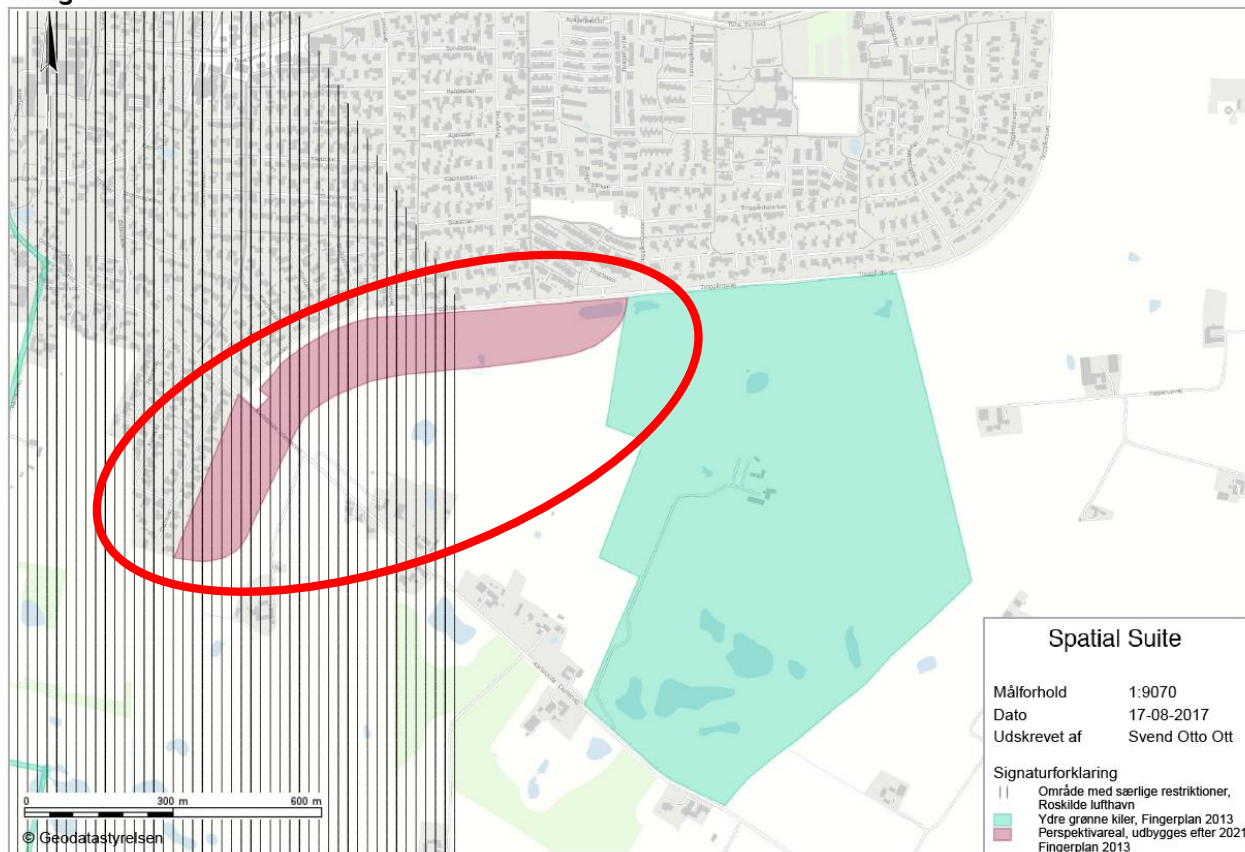
Vurdering ifht. Planlovens § 5i, stk. 1 (hensynet til den overordnede fingerbystruktur) og § 5j, stk. 3 (de grønne kile må ikke inddrages til byzone).

Forslaget kræver ikke ændringer i fingerbystrukturen og berører heller ikke de grønne kiler.

Påvirkning af natur og miljø og grønne kiler

Ingen påvirkning

Bilag 4



Kortbilag

5 Mindre Justering af den ydre grønne kile

Kort beskrivelse

Baneforbindelsen København-Ringsted løber i den ydre grønne kile. Greve Kommune foreslår, at mindre restarealer langs banen overføres til fingerplanens ydre storbyområde (se korbilag 5).

Udførlig beskrivelse

Som vist på korbilag 5 efterlades der et restareal mellem København-Ringsted banen og det område, der i Fingerplanen er udpeget som byområde i Køge Bugt Fingeren. Det gælder både arealerne vest for Vejleåvej ved Kildebrønne erhvervsområde og området mellem Kildebrønnevej og "det indeklemte areal" (se forslag 1).

Restarealerne ligger formelt i den ydre grønne kile, men efter etableringen af baneforbindelse har de ingen funktion i forhold til den ydre grønne kile. Restarealerne kan fx anvendes til parkering eller vejføring i kanten af erhvervsområderne Kildebrønne eller i forbindelse med en vejføring mellem de nye erhvervsområder nord for afkørsel 28.

Motivering ifht. Vækst og udvikling i hovedstadsområdet

Områderne har ingen værdi som grøn kile, men kan få stor værdi i forhold til udvikling af kommunens erhvervsområder.

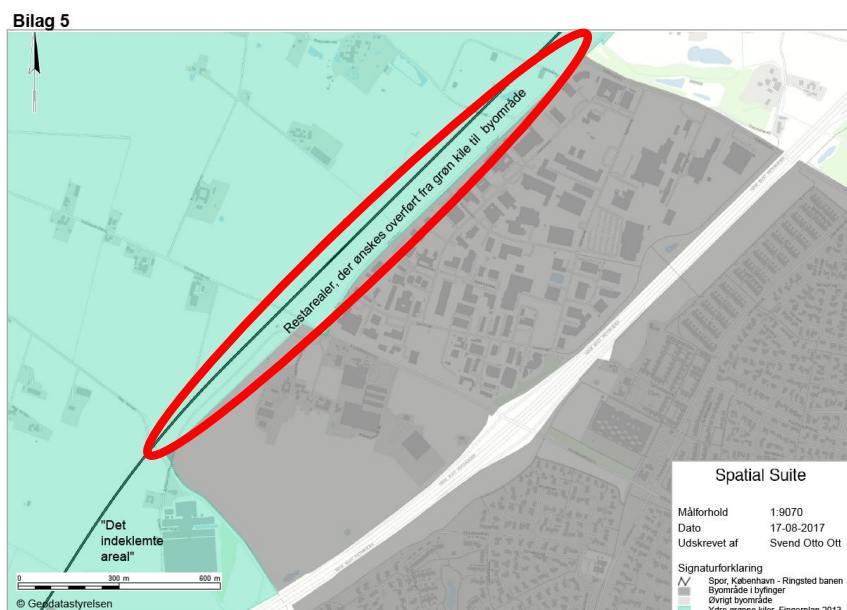
Vurdering ifht. Planlovens § 5i, stk. 1 (hensynet til den overordnede fingerbystruktur) og § 5j, stk. 3 (de grønne kiler må ikke inddrages til byzone)

Der er ingen overordnede hensyn, der kan begrunde at restarealerne ikke nyttiggøres til byformål.

Påvirkning af natur og miljø og grønne kiler

Ingen

Kortbilag



6 Byudvikling og ny station på banen København-Ringsted

Kort beskrivelse

Greve kommune ønsker en station på banen København-Ringsted. For at sikre økonomi i denne investering, foreslår Greve Kommune, at der gives mulighed for byudvikling i området omkring en kommende station.

Udførlig beskrivelse

Trafikstyrelsen har undersøgt mulighederne for at placere en station på banen København-Ringsted. Trafikstyrelsen har peget på en mulig placering langs Vejleåvej vest for Kildebrønde erhvervsområde (se kortbilag 6). I den forbindelse konkluderede styrelsen:

"Anlægsomkostningerne for en station i Greve skønnes at ligge 535 mio. kr. over prisen for den projekterede løsning uden station. I lyset af den høje merpris og de begrænsede muligheder for lokal byudvikling har Trafikstyrelsen valgt ikke at arbejde videre med en station i Greve som en del af den projekterede løsning. Linjeføringen udføres dog, så der vil være mulighed for senere at etablere en station, da grundlaget for stationen på længere sigt kan ændre sig".

(Baldersbæk, Ishøj-Salbyvej, Ejby Miljøredegørelse – hæfte 4, Trafikstyrelsen September 2009, side 79)

På den baggrund foreslår Greve Kommune, at der gives mulighed for byudvikling omkring det område, hvor en station vil være teknisk mulig at etablere i Greve Kommune. Nye byudviklingsmuligheder kan sikre et passagergrundlaget for en station ved Kildebrønde.

Det vil kræve en justering af den grønne kile, som muliggør en forholdsvis kompakt byudvikling inden for en afstand af 600 meter fra den kommende stationen.

Motivering ifht. Vækst og udvikling i hovedstadsområdet

Presset på boligmarkedet i de centrale dele af hovedstadsområdet øger efterspørgslen på boliger i byfingrene. På sigt vil der derfor være behov for udvikling af nye byudviklingsområder, hvor både boliger og erhverv kan etableres tæt på de centrale dele af Fingerbyen. Der er allerede nu trængselsproblemer på Køge Bugt Motorvejen. Det er til at forudse, at flere udbygninger af motorvejen ikke vil kunne løse fremkommeligheden på længere sigt. Derfor er der brug for at planlægge fremtidens byudvikling på en måde, der fremmer alternativerne til bilen. Pendlingsmønsteret for borgere i Roskilde Kommune viser, at regionale togforbindelser kan spille en væsentlig rolle ift. at flytte pendlere over i den kollektive trafik. Et tilsvarende pendlingsmønster kunne udvikles ved en forholdsvis kompakt byudvikling omkring en ny station i Greve.

Vurdering ifht. Planlovens § 5i, stk. 1 (hensynet til den overordnede fingerbystruktur) og § 5j, stk. 3 (de grønne kile må ikke inddrages til byzone).

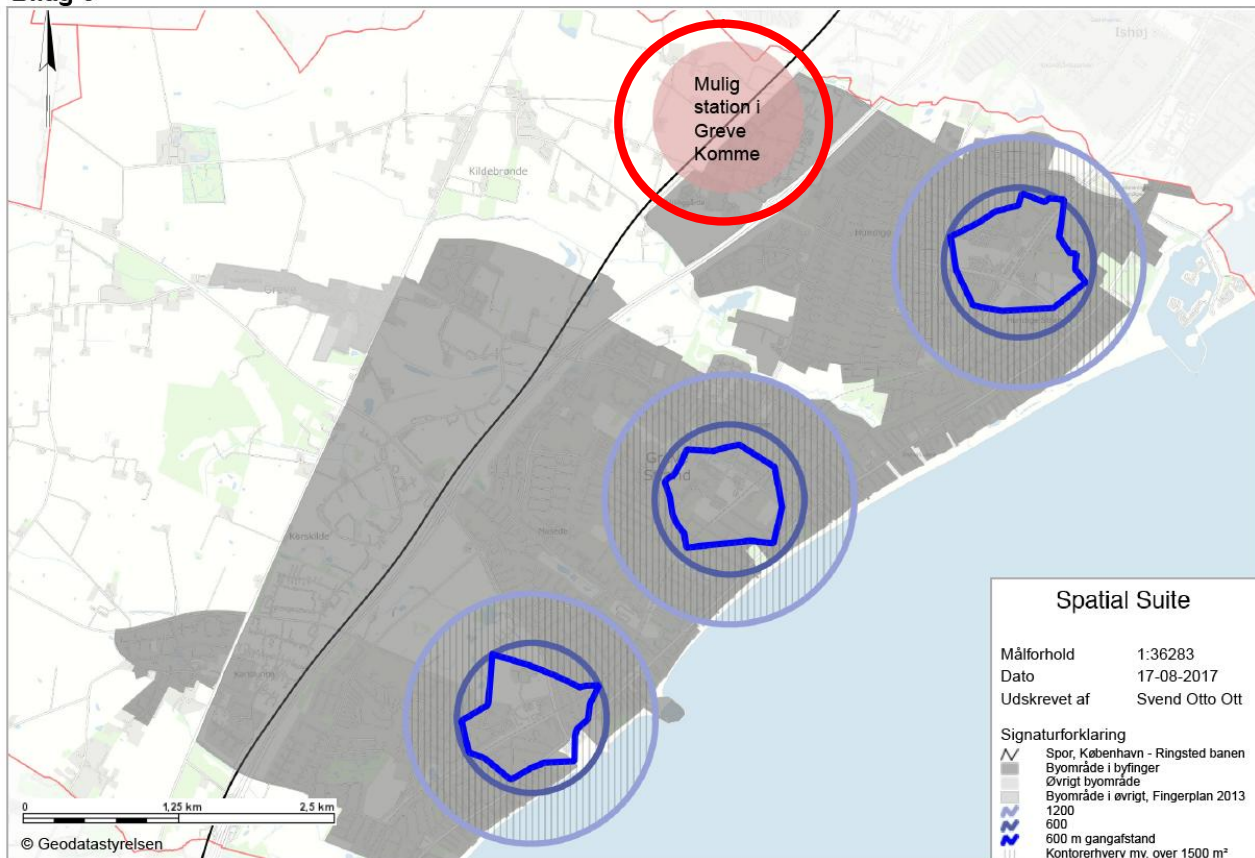
Det følger af Fingerplanens § 3, stk.1., nr. 2: *"at byudvikling og byomdannelse af regional betydning koordineres med udbygning af hovedstadsområdets overordnede infrastruktur med særlig hensyntagen til den kollektive trafikbetjening".*

Dette hovedprincip er bl.a. anvendt i forbindelse med etableringen af letbanen i Ring III, hvor en fortætning omkring de kommende standsningssteder blev muliggjort forud for letbanens etablering. Det er samme fremgangsmåde Greve Kommune foreslår i forbindelse med byudvikling omkring en kommende station på København-Ringsted.

Påvirkning af natur og miljø og grønne kiler

Byudviklingen vil kræve en mindre justering af den ydre grønne kile. Det vil derfor være naturligt at tænke kompenserende grønne tiltag ind som en del af planen. Greve Kommune deltager gerne i en dialog om, hvordan en sådan ny bydel kan udvikles i bæredygtig retning.

Kortbilag Bilag 6



7. Regionale stiforbindelser og den grønne ring

Kort beskrivelse

Fingerplan 2017 indeholder regionale stiforbindelser, som Greve Kommune har bemærkninger til.

Udførlig beskrivelse

Greve Kommune har følgende bemærkninger til bilag R til Fingerplanen 2017:

- Den planlagte rekreative sti i strandkanten til Køge Bugt bør udgå (se kortblag 7a).
- Bilag R indeholder den røde linjeføring på kortbilag 7b. Den svarer til den tidligere nationale cykelrute, som nu i Fingerplan 2017 er omlagt til at gå langs Strandvejen (Rute 9: København-Berlin markeret med grønt). Der er derfor muligvis tale om en fejl.
- Strækningen fra Hedeland til Tune, og fra Tune til Karlslunde skal overføres fra planlagte til eksisterende regional rekreativ sti. Hedebostien blev indviet i 2016 og realiserer således den lanlagte regionale rekreative sti på ovennævnte strækninger (se kortbilag 7c)
- Den planlagte overordnede rekreative sti mangler forbindelse mellem Fløjterupvej og Hovedgaden i Karlslunde, se kortbilag 7c

Den 4. grønne ring

Polygon-datasættet "ydre kiler" indeholder også et linje-datasæt med attributten "ydre kiler, sti" (se kortbilag 7d). Stien følger forløbet af den 4. grønne ring, men Fingerplan 2017 beskriver ikke stiens planmæssige status. I Fingerplan 2013 skulle der planlægges for en sti langs den 4. grønne ring. Det fremgår ikke hvad den planmæssige status er i Fingerplan 2017,

Motivering ifht. Vækst og udvikling i hovedstadsområdet

[udfyldes ikke]

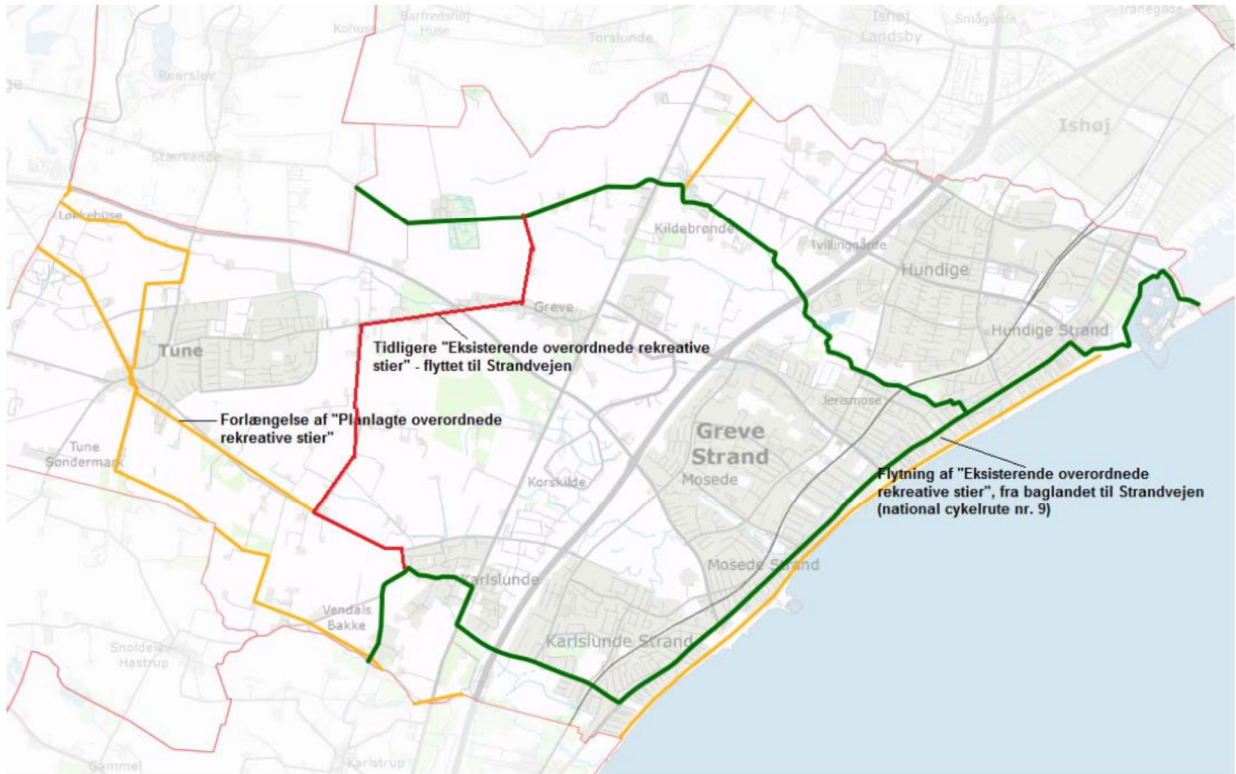
Vurdering ifht. Planlovens § 5i, stk. 1 (hensynet til den overordnede fingerbystruktur) og § 5j, stk. 3 (de grønne kile må ikke inddrages til byzone).

[udfyldes ikke]

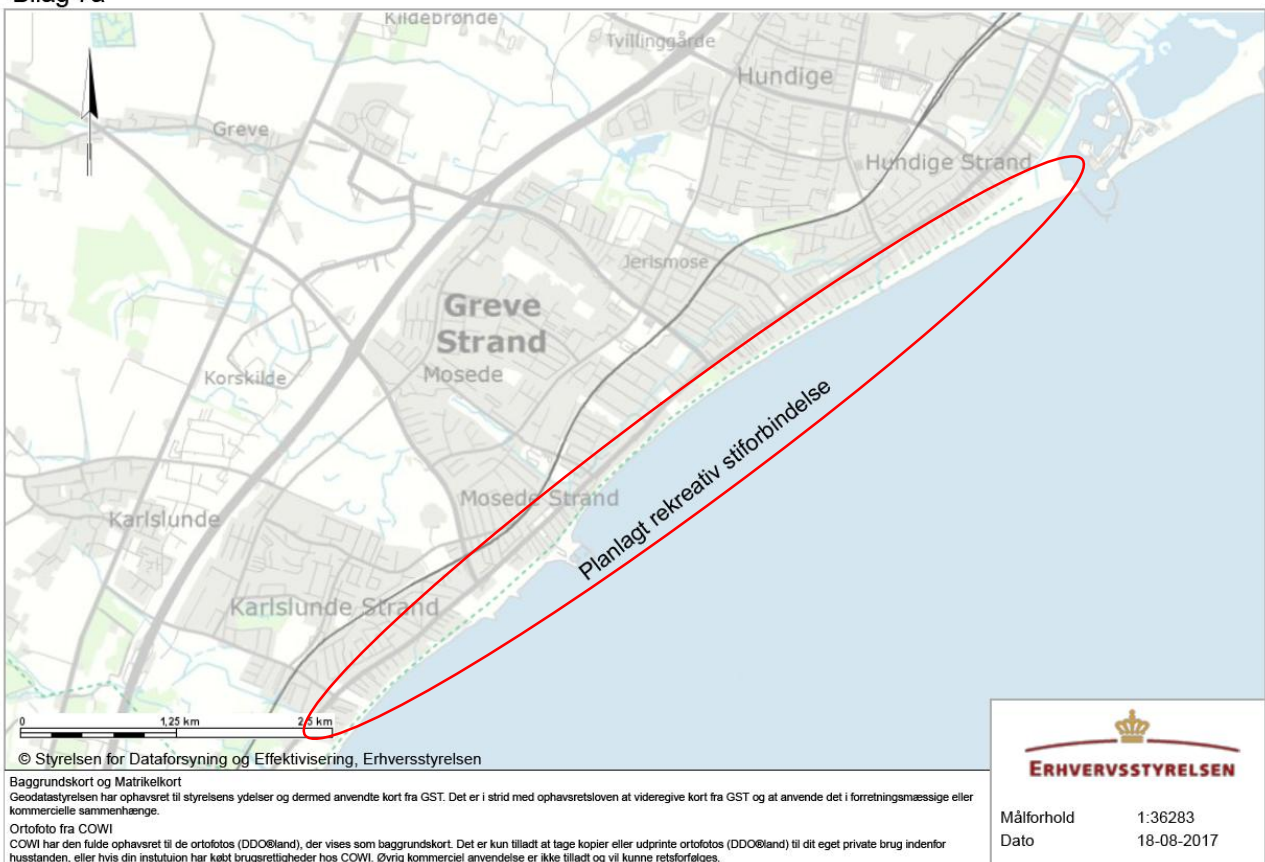
Påvirkning af natur og miljø og grønne kiler

[udfyldes ikke]

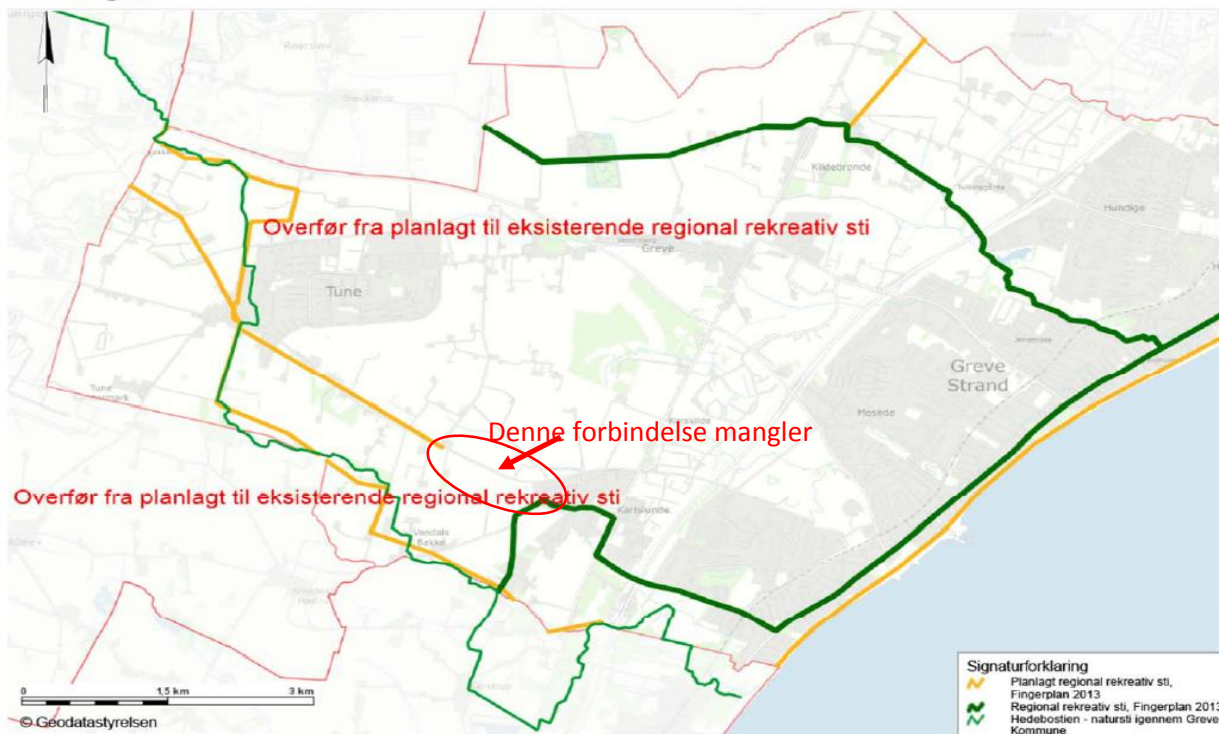
Kortbilag 7b



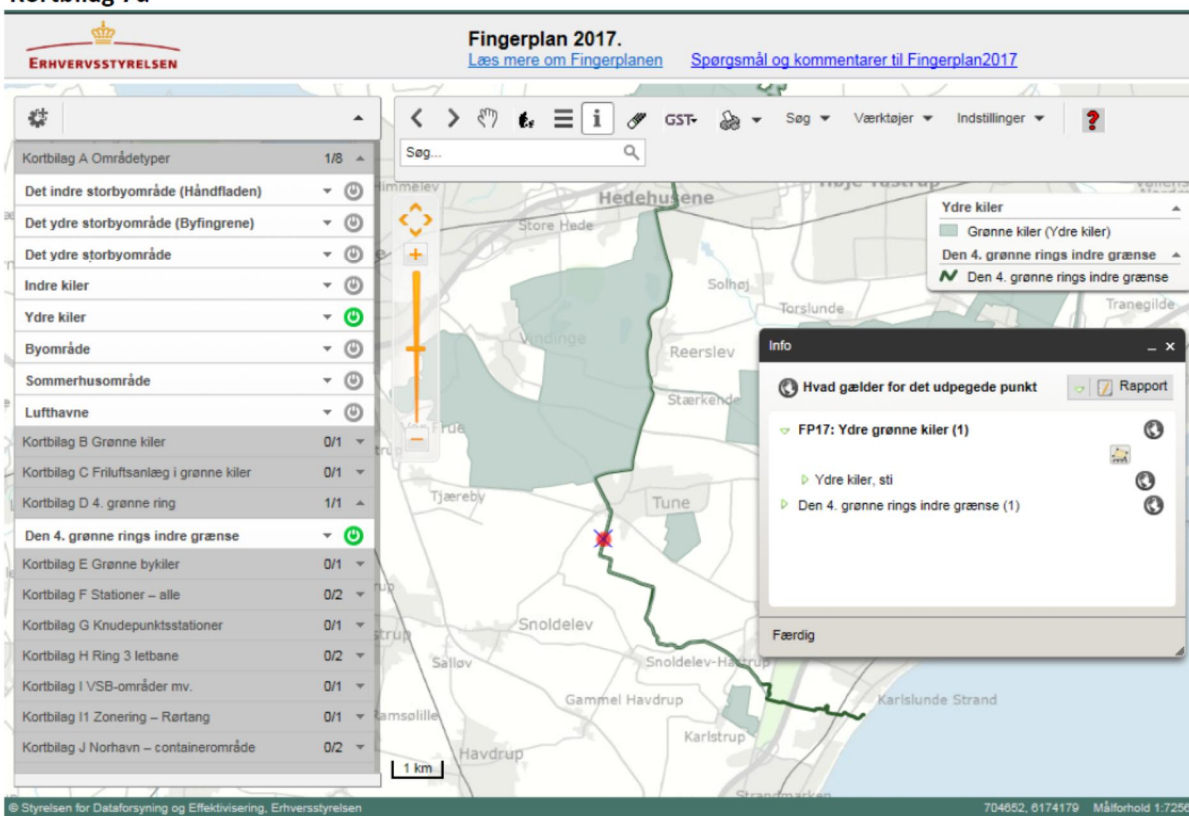
Bilag 7a



Kortbilag 7c



Kortbilag 7d



8. Mindre justering af Tune Byområde

Kort beskrivelse

Afgrænsningen af Tune byområde Fingerplan 2017 efterlader et mindre område i landzone, som kunne udgøre en naturlig afgrænsning af byen.

Udførlig beskrivelse

Afgrænsningen af byområdet i den nordvestlige del af Tune efterlader dele af matriklerne 7e og 7d i området ud mod Villershøjvej og Rendebjergvej i landzone (se kortbilag 8).

I kanten af området løber en hovedtransmissionsledning for naturgas med en sikkerhedszone på 40 meter omkring ledningen, hvor der ikke må ske byudvikling og en observationszone 400 meter, hvor muligheden for byudvikling skal vurderes i forhold til det konkrete projekt. Energinet har vurderet, at det vil være muligt at anvende en del af området til boligformål og Greve Kommune ønsker på den baggrund en justering af Fingerplanens afgrænsning af byområdet i Tune. Hele området udgør omkring 1,3 Ha, men det vil kun være en del af dette areal, der kan anvendes til boligformål.

Motivering ifht. Vækst og udvikling i hovedstadsområdet

Udviklingsmulighederne for Tune by er begrænsede bl.a. på grund af støjkonsekvenszonen omkring Roskilde Lufthavn og transportkorridorens nuværende placering øst for Tune. Dertil kommer restriktionerne omkring hovedtransmissionsledningen for naturgas. Omdannelsesmulighederne efter udnyttelse af Spændcom grunden vil være begrænsede. Derfor er der på sigt behov for nye arealer til byudvikling i Tune. Det pågældende areal vil sammen med udviklingen af rammeområde 4b2 nord for Rendebjergvej kunne udgøre en naturlig afrunding af byen.

Vurdering ifht. Planlovens § 5i, stk. 1 (hensynet til den overordnede fingerbystruktur) og § 5j, stk. 3 (de grønne kile må ikke inddrages til byzone).

Justeringen af byområdet i Tune vil give mindre byggemuligheder, som vil være af lokal og ikke regional betydning.

Påvirkning af natur og miljø og grønne kiler

Justeringen af byområdet vil ikke have konsekvenser for natur og miljø, herunder de grønne kiler. Arealet er bebygget i dag.

Kortbilag

