

NOTAT

29. marts 2019

Høringsnotat vedrørende forslag til Fingerplan 2019

Indledning

Forslag til Fingerplan 2019 har været i offentlig høring fra den 24. januar til den 21. marts 2019. Bilag 1 indeholder en oversigt over de myndigheder, organisationer m.fl., der har fået tilsendt høringsmaterialet.

Der er kommet 331 høringssvar, hvoraf 218 vedrører udvidelse af støjzonen ved lufthavnen i Roskilde. Bilag 2 indeholder en oversigt over alle afsendere af høringssvar. I dette høringsnotat opsummeres og kommenteres de væsentligste synspunkter i høringssvarene under følgende hovedoverskrifter:

1. Overordnede bemærkninger
2. Stationsnærhedsprincippet og særlige lokaliseringsområder
3. Byudvikling i og udvidelser af håndflade og byfingre
4. Byudvikling i det øvrige hovedstadsområde
5. Grønne kiler
6. Køge Bugt Strandpark
7. Arealreservationer til særlige virksomhedstyper
8. Transportkorridorer
9. Støjzonen ved Københavns Lufthavn, Roskilde
10. Støjzonen ved Københavns Lufthavn, Kastrup
11. Øvrige temaer som vedrører forslag til Fingerplan 2019
12. Øvrige temaer som ikke vedrører forslag til Fingerplan 2019

Høringssvarene er kun gengivet i hovedtræk og med fokus på bemærkninger, der vedrører de ændringer af Fingerplanen, som indgår i forslag til Fingerplan 2019.

Kommentarer til de fremførte bemærkninger er skrevet i *kursiv*.

Nogle høringssvar har givet anledning til mindre redaktionelle præciseringer og rettelser i Fingerplanen og vejledningen hertil. Disse kommenteres ikke nærmere i høringsnotatet.

I det materiale, der den 24. januar 2019 blev sendt i offentlig høring, indgik en miljøvurdering af regeringens udspil Danmarks hovedstad, herunder forslag til Fingerplan 2019, og en særskilt miljøvurdering af forslag om ændring af støjzonen omkring Roskilde Lufthavn.

Høringsnotatet integrerer, i overensstemmelse med miljøvurderingslovens § 13, stk. 2, en sammenfattende redegørelse på baggrund af de dele af miljøvurderingerne, der vedrører forslag til Fingerplan 2019, herunder forslag om ændring af støjzonen ved Roskilde Lufthavn.

1. Overordnede bemærkninger

I høringssvar fra mange kommuner i hovedstadsområdet, Region Hovedstaden, Dansk Erhverv, Akademiraadet, Københavns Universitet (Forskergruppen for Rumlig forandring og planlægning) m.fl. modtages forslaget til Fingerplan 2019 overordnet positivt. Der peges i den sammenhæng bl.a. på, at Fingerplan 2019 på den ene side fastholder en lang række af de kvaliteter, planlægningen i hovedstadsområdet er kendt for, mens den på den anden side også tilpasser

ERHVERVSSTYRELSEN

Dahlerups Pakhus
Langelinie Allé 17
2100 København Ø

Tlf. 35 29 10 00

Fax 35 29 10 01

CVR-nr 10 15 08 17

E-post erst@erst.dk

www.erst.dk

ERHVERVS MINISTERIET

Fingerplanen i lyset af konkrete planmæssige udfordringer, som hovedstadsområdet står overfor.

Mange høringssvar udtrykker imidlertid også kritik. I størstedelen af disse høringssvar retter kritikken sig mod specifikke elementer i forslag til Fingerplan 2019, fx den foreslåede ændring af støjzonen omkring Københavns Lufthavn, Roskilde.

I nogle tilfælde har kritikken også en mere overordnet karakter. Fx udtrykker Foreningen af Byplanlæggere, Arkitektforeningen, Danske Landskabsarkitekter m.fl. bl.a. bekymring for, at man med forslag til Fingerplan 2019 løsner Fingerplanens tætte kobling mellem byudvikling og infrastruktur til kollektiv transport. Danmarks Naturfredningsforening, Danske Landskabsarkitekter, Københavns Universitet, Friluftsrådet og SLA m.fl. kritiserer, at forslaget til Fingerplan 2019 ikke i højere grad forholder sig til udfordringer med klimaforandringer og biodiversitet.

Det bemærkes endeligt, at høringssvar fra Dansk Byplanlaboratorium, Niels Østergaard, DI, Danske Landskabsarkitekter, Foreningen af Byplanlæggere, Region Hovedstaden, Foreningen af Bæredygtige byer & bygninger, Gruppen af ældre planlæggere, Netværk for yngre planlæggere og SLA m.fl. indeholder forslag om grundlæggende ændringer af den organisatorisk ramme for den overordnede fysiske planlægning i hovedstadsområdet.

Kommentarer

Fingerplanen og fingerbystrukturen har siden 1947 medvirket til at sikre mange af de kvaliteter, der gør hovedstadsområdet til et velfungerende og attraktivt storbyområde: Nem og hurtig adgang til attraktive grønne områder, en koncentration af boliger og arbejdspladser omkring en velfungerende infrastruktur og bysamfund, plads til forskellige typer virksomheder, udviklingsmuligheder for de strategisk vigtige lufthavne osv.

I et hovedstadsområde i hastig forandring oplever mange af dem der er tættest på den fysiske planlægning – kommunerne – imidlertid, at der har været behov for at tilpasse Fingerplanen ift. de udfordringer hovedstadsområdet står overfor. Det er bl.a. på den baggrund, at regeringen har gennemført en revision af Fingerplanen.

I lighed med revisionen af planloven, der blev afsluttet i sommeren 2017, har revisionen af Fingerplanen haft til formål at give kommuner, virksomheder og borgere øgede fleksible muligheder for at skabe vækst og udvikling under hensyntagen til natur og miljø, herunder Fingerplanens grønne kiler.

Det er overordnet vurderingen, at det med forslag til Fingerplanen 2019 er lykkedes både at fastholde Fingerplanens kvaliteter, herunder også grønne kvaliteter, og at give kommuner, virksomheder og borgere mere frihed til at skabe vækst og udvikling i lyset af nye samfundsmæssige behov.

Det er sket i en tæt og konstruktiv dialog mellem staten og de 34 kommuner i hovedstadsområdet og med vigtigt input fra konferencer, workshops, møder en række organisationer, borgere osv.

2. Stationsnærhedsprincippet og særlige lokaliseringsområder

Med forslag til Fingerplan lægges der op til at fastholde de centrale elementer af Fingerplanens regler om stationsnær lokalisering af større byggeri med mange brugere – stationsnærhedsprincippet.

Det foreslås imidlertid at foretage enkeltstående lempelser af princippet: Det stationsnære kerneområde udvides fra 600 meter til 1.000 meter ved følgende stationer: Helsingør, Hillerød, Frederikssund, Roskilde, Køge og Høje-Taastrup. I rammerne af en forsøgsordning åbnes mulighed for at bygge større publikumsintensivt byggeri i forbindelse med udvalgte standsningssteder for BRT-linjer. Der åbnes mulighed for at bygge større publikumsintensivt byggeri i forbindelse med planlægningen for større offentlige institutioner med en stærk lokal forankring, som primært betjener lokalområdet uden for stationsnære områder. Endeligt udpeges der tre nye særlige lokaliseringsområder i Vallensbæk, Nærum og Kvistgård.

Flere kommuner, bl.a. Hillerød og Rudersdal, er generelt positive overfor de foreslåede ændringer, der bl.a. ses som en mulighed for at styrke købstædernes bycentre og erhvervsudviklingen i strategisk velplacerede erhvervsområder som Nærum Erhvervsby. Rødovre og Hørsholm kommuner udtrykker også i deres høringssvar glæde over muligheden for at planlægge for større offentlige institutioner med en stærk lokal forankring (fx råduse) uden for stationsnære områder.

Movia og Forbrugerrådet Tænk m.fl. påpeger i deres høringssvar bl.a., at stationsnærhedsprincippet har en vigtig betydning for byudviklingen i hovedstadsområdet, og at det er positivt, at de centrale elementer af princippet fastholdes. Samtidig hilser de det velkomment, at der åbnes mulighed for forsøg med stationsnære byggemuligheder i tilknytning til standsningssteder for BRT-buslinjer, forudsat at der er tale om højklassede BRT-linjer i eget tracé mv.

En række høringssvar forholder sig kritisk til de foreslåede lempelser, herunder bl.a. høringssvar fra Danmarks Naturfredningsforening, Rådet for Bæredygtig Trafik og Arkitektforeningen. Kritikken retter sig navnlig mod forslaget om at udpege tre særlige lokaliseringsområder og forslaget om at åbne mulighed for at bygge større publikumsintensivt byggeri i forbindelse med udvalgte standsningssteder for BRT-linjer. Bekymringen er, at disse og andre lempelser af stationsnærhedsprincippet kan medføre øget trængsel, øget miljø-, klima- og støjbelastning fra biltrafik, dårligere økonomi og stigende billetpriser i den kollektive trafik mv.

Kritikerne udtrykker som udgangspunkt ønske om, at lempelserne ikke gennemføres. Bl.a. Cyklistforbundet peger som alternativ på, at der i tilknytning til eksempelvis særlige lokaliseringsområder skal stilles krav om mobilitetsfremmende foranstaltninger, der fremmer brugen af kollektiv trafik til og fra områderne – fx firmacykler og gode cykelparkeringsmuligheder mv. Endvidere opfordrer bl.a. Egedal Kommune til, at der gennemføres en evaluering af lempelsernes trafikale effekter.

Kommentarer

Med forslag til Fingerplan 2019 fastholdes de centrale elementer af stationsnærhedsprincippet, hvorved det fortsat er sikret en tæt kobling mellem højklasset kollektiv infrastruktur og byudvikling med større byggeri med mange brugere.

Sigtet med de foreslåede lempelser af stationsnærhedsprincippet er at skabe lokale udviklingsmuligheder for bl.a. erhverv i tre lokaliseringsområder, omkring stationerne i de fem fingerby-købstæder og i Høje-Taastrup. Dette skal ses som led i bestræbelserne på at fastholde og give mulighed for at udvikle et hovedstadsområde med flere stærke centre.

Sigtet er endvidere at sikre at lokalt forankrede offentlige institutioner kan placeres der, hvor deres brugere naturligt færdes, uanset om det er stationsnært. De nye muligheder vurderes at kunne medvirke til at fremme udviklingen af velfungerende lokale bycentre.

Endelig begrundes lempelserne af stationsnærhedsprincippet med et ønske om at styrke kommuner og trafikselskabers incitament til at etablere højklassede BRT-linjer i eget tracé og skabe grundlag for en afprøvning af, om disse linjer kan understøtte udbygningen af et attraktivt og effektivt alternativ til bilen i dele af Fingerbyen, hvor der pt. ikke er højklasset, kollektiv transport.

Kritikerne af lempelserne hæfter sig især ved de trafikale effekter. Miljøvurdering af forslag til Fingerplan 2019 peger også på, at lempelserne af stationsnærhedsprincippet potentielt kan have negative trafikale effekter og effekter på miljø og klima. På den baggrund forpligter Fingerplan 2019 kommunerne til, som led i den kommunale planlægning for særlige lokaliseringsområder og stationsnære kerneområder i tilknytning til BRT-linjer, at skabe incitamenter til brug af kollektiv transport – fx ved fastlæggelse af normer for et maksimalt antal parkeringspladser i områderne, planlægning for gode adgangsforhold til kollektiv trafik, krav til firmacykelordninger mv. Endvidere skal der gennemføres evalueringer af de trafikale effekter af udpegningen af særlige lokaliseringsområder og stationsnære kerneområder i tilknytning til BRT-linjer.

Det vurderes samlet, at hørings svarene giver anledning til ekstra opmærksomhed i den kommunale planlægning for særlige lokaliseringsområder og for stationsnære kerneområder i tilknytning til BRT-linjer, herunder planlægning for mobilitetsfremmende foranstaltninger, samt opmærksomhed ift. evalueringen af de trafikale effekter af udpegningen af særlige lokaliseringsområder og stationsnære kerneområder i tilknytning til BRT-linjer.

3. Byudvikling i og udvidelser af håndflade og byfingre

I forslag til Fingerplan 2019 lægges der op til enkelte ændringer af fingerbystrukturen. Sydvest for Køge udvides Køge-Bugt-byfingren ved Hastrup ligesom den forlænges til Herfølge. Der foretages herudover mindre udvidelser af byfingrene ved Solrød Landsby, i den sydlige del af Roskilde, i den sydvestlige del af Hillerød og i den vestlige del af Helsingør. I forslaget lægges der op til, en fastholdelse af rækkefølgeprincippet, der indebærer, at byudvikling og byomdannelse bliver koordineret med den overordnede trafikale infrastruktur og den kollektive trafikbetjening, og at bolig- og erhvervsudvikling ikke væsentligt overstiger det forventede behov. Dog kræver kommunerne fastlæggelse af rækkefølge ikke længere en forudgående aftale med staten.

Flere af de berørte kommuner – Køge, Solrød, Roskilde og Hillerød udtrykker tilfredshed med de foreslåede udvidelser af byfingrene, idet det giver dem nye byudviklingsmuligheder.

Dansk Byplanlaboratorium m.fl. peger på behovet for at gen- og nytænke fingerbystrukturen og beskriver i den forbindelse flere mulige modeller. Model 1 indebærer en styrkelse af Køge Bugt Byfingren, som begrundes med bl.a. den styrkelse af denne byfingers infrastruktur, som Ringstedbanen mv. indebærer. Model 2 er at styrke alle fingerbyområdets byfingre, herunder købstæderne i spidsen af byfingrene. Model 3 handler om at styrke udviklingen i navnlig Ring 3 bæltet og fokusere på byudvikling gennem omdannelse af ældre erhvervsområder snarere end gennem nyudlæg.

Albertslund Kommune og Netværk for Yngre Planlæggere m.fl. peger i deres høringssvar på, at Fingerplanen bør bruges til at lette presset på fingerplanområdet på rådets håndflade og flytte nye udviklingsmulighederne til byfingrene, herunder købstæderne.

Foreningen af Byplanlæggere, Netværket for Yngre Planlægger og Foreningen af Bæredygtige Byer & Bygninger m.fl. udtrykker bekymring for, at byfingerudvidelser fører til byspredning uden sammenhæng med kollektiv transport, og, at en udvidelse af byfingrene bør gå hånd-i-hånd med en styrkelse af den kollektive transport.

Dansk Byplanlaboratorium m.fl. peger på, at der i hovedstadsområdet er mange ledige arealer, som allerede er planlagt til byudvikling, og at der, for at sikre en bæredygtig hovedstadsregion, i første omgang bør fokuseres på at udnytte eksisterende arealudlæg og gennemføre byomdannelse. Derudover peger Dansk Byplanlaboratorium og Danmarks Naturfredningsforening m.fl. på en regionalt koordineret rækkefølgeplanlægning, som et væsentligt styringsredskab, der bør bevares og styrkes.

Flere kommuner anfører i deres høringssvar ønsker om en ændring af fingerbystrukturen. Vallensbæk Kommune ønsker, at Fingerplanens håndflade skal udvides ud til den kommende Ring 5. Allerød Kommune har et ønske om, at kommunerne selv har mulighed for at foretage en fleksibel afgrænsning af de ydre byfingre, uden at det kræver en revision af Fingerplanen.

Københavns Kommune ønsker at Fingerplanen muliggør en overførsel af eventuelle landvundne arealer ved Prøvestenen til byzone.

Hillerød Kommune fik i Fingerplan 2017 udlagt et område i forlængelse af Favrholt, som er forbeholdt arealkrævende og strømforbrugende erhverv med henblik på at muliggøre etablering af et datacenter. Kommunen ønsker nu at ophæve arealbegrænsningen og anvende arealet til byudvikling. Kommunen ønsker desuden, at arealer ved Hillerød Stadion indlemmes i det ydre storbyområde, så kommunen kan overføre området til byzone og udvide stadion.

Allerød Kommune ønsker at udpege ny grøn kile ved Børstingerød Mose. Kommunen vurderer, at den derved vil opfylde Fingerplanens krav om at udpege ny grøn kile på langs med og på tværs af Hillerødfingeren, hvilket i henhold til Fingerplanens § 16 stk. 3 er en forudsætning for udlæg af ny byzone i kommunen.

Køge Kommune har et ønske om at indlemme Lille Skensved inklusive et areal syd for Lille Skensved i byfingren. Ligeledes ønsker Lis Høg m.fl. at lægge en ejendom i Herfølge ind i byfingren.

Høje-Taastrup Kommune ønsker at udvide byfingren med et område på ca. 6,6 ha i Hedehusene (Baldersbuen). Kommunen anfører, at arealet, der grænser umiddelbart op til et erhvervsområde og et motorvejskryds, med fordel kan reserveres i Fingerplanen til transport- og logistikerhverv. Kommunen har gennemført partshørings af berørte naboer om den påtænkte udvidelse. Ved en eventuel byfingerudvidelse tilbyder kommunen at udpege et areal nordvest for Høje-Taastrup til grøn kile.

Kommentarer

Forslag til Fingerplan 2019 lægger i vid udstrækning op til at fastholde den eksisterende fingerbystruktur. De større udvidelser af Fingerbyen koncentrerer i Køge-Bugt-byfingren, hvor efterspørgslen efter arealer til både boliger og

erhverv er relativt stor, og hvor de store investeringer i Ringstedbanen, knudepunktet ved Køge Nord Station og den direkte forbindelse med Lille Syd Banen fra bl.a. Herfølge til Ny Ellebjerg skaber nye forudsætninger for kobling af kollektiv trafik og byudvikling.

Fingerplanens rækkefølgeprincip fastholdes i forslag til Fingerplan 2019. Dog kræver kommunernes fastlæggelse af rækkefølge ikke længere en forudgående aftale med staten. Rækkefølge vil derimod, som del af Fingerplanen, være en del af de nationale interesser i kommuneplanlægningen og dermed være fast genstand for dialogen mellem stat og kommuner om kommunernes planforslag.

Forslag til Fingerplan 2019 tydeliggør kommuners mulighed for at foretage en zonerings af områder til virksomheder med særlige beliggenhedskrav, herunder Prøvestenen. Hvis der som led i en zonerings af Prøvestenen viser sig behov og mulighed for landvindinger ved Prøvestenen, står Erhvervsstyrelsen til rådighed for at drøfte løsninger, der muliggør at hele eller dele af de landvundne arealer overføres til byzone. Principaftalen om Lynetteholmen mv. er et væsentligt skridt i et samlet arbejde med udvikling af det nordøstlige Amager. Drøftelser om landvindingers zonestatus forventes også at indgå i dette arbejde.

Der vurderes at være behov for at fastholde arealreservationer, der kan imødekomme en eventuel efterspørgsel efter egnede lokaliteter til datacentre i hovedstadsområdet, hvorfor der ikke lægges op til at imødekomme ønsker om ophævelse af sådanne reservationer ifm. den igangværende revision af Fingerplanen.

Ønsket om eventuelt at muliggøre planlægning for ændringer af stadion i Hillerød er først tilkendegivet sent i høringsfasen og vil kræve en nærmere afdækning. Forslaget vil derfor skulle afvente en senere fingerplansrevision.

Ønsket om ny grøn kile ved Børstingerød Mose drøftes i dialog mellem Allerød og Hillerød kommuner og Erhvervsstyrelsen, hvor der, i overensstemmelse med Fingerplanens § 16, stk. 3, som udgangspunkt sigtes efter at få fastlagt sammenhængende grønne strukturer på tværs af kommunegrænsen.

Ll. Skensved vurderes som udgangspunkt at være velplaceret ift. Fingerbystrukturen og den overordnede infrastruktur. Køge Kommune har imidlertid først som del af sit høringssvar og sidst i høringsfasen tilkendegivet forslaget om, at Ll. Skensved bør overgå fra det øvrige hovedstadsområde til Køge-Bugtbyfingeren, hvorfor det ikke har været muligt at undersøge sagen nærmere. Det bemærkes i øvrigt, at andre forslag om udvidelse af byfingeren, som imødekommes med revisionen af Fingerplanen følges af en parallel udpegning af ny grøn kile. Køge Kommunes høringssvar indeholder ikke et forslag om udpegning af ny grøn kile. Forslaget vil derfor skulle afvente en senere fingerplansrevision.

Den foreslåede afgrænsning af nye grønne kiler i tilknytning til byfingerudvidelsen ved Herfølge er fastlagt efter forslag fra Køge Kommune med henblik på at sikre en parallelitet mellem byudvikling og fastlæggelsen af grønne strukturer i nærområdet. Hvis der viser sig behov for justeringer af den af kommunen foreslåede afgrænsning, vil dette skulle tages op ifm. en fremtidig revision af Fingerplanen.

Den foreslåede udvidelse af byfingeren I Høje-Taastrup Kommune (Baldersbu-en) vurderes på det foreliggende grundlag at være hensigtsmæssig. Udvidelsen indarbejdes i Fingerplan 2019. Arealet reserveres til transport- og logistiker-

hverv, og der udpeges parallel med byfingerudvidelsen ny grøn kile i Høje-Taastrup Kommune på et areal nord for Vasby og Soderup.

4. Byudvikling i det øvrige hovedstadsområde

I forbindelse med revision af planloven i 2017 blev planlovens særlige regler for planlægning i hovedstadsområdet fastholdt (jf. planlovens kap. 2 c). Planlovens regler skelner bl.a. mellem byudvikling af hhv. regional og lokal karakter. Ifølge planloven skal byudvikling af regional karakter ske i hovedstadsområdet indre og ydre storbyområde (håndflade og byfingre), mens byudvikling i det øvrige hovedstadsområde (udenfor fingerbyen) skal være af lokal karakter og ske i tilknytning til kommunecentre eller som afrunding af andre bysamfund.

Fingerplanen konkretiserer disse byvækstregler. Med forslag til Fingerplan 2019 lægges der op til, at Fingerplanens konkretisering både gøres mere præcis og mere fleksibel. Det indebærer, at der i vurderingen af, om planlægning for byvækst i det øvrige hovedstadsområde er af lokal karakter, kan tages højde for om en given kommune i sin helhed er placeret i det øvrige hovedstadsområde og dermed ikke har mulighed for at placere byudvikling i det ydre storbyområde; om det er tale om nyudlæg eller omdannelse; en given bys størrelse og befolkningsvækst, nærhed til kollektiv transport mv. Herudover lægger forslaget til Fingerplan 2019 op til at opdatere støjzonen omkring Roskilde Lufthavn, hvilket frigør flere arealer i det øvrige hovedstadsområde, som fremover vil kunne tages i brug til bolig- og erhvervsudvikling. Bemærkninger til sidstnævnte ændring behandles i afsnit 9.

Lejre og Solrød kommuner kvitterer for præciseringen af byvækstreglerne i det øvrige hovedstadsområde og de klarere rammer for udvikling, som de skaber. Solrød Kommune fremhæver dog, at kommunens ønsker til byudvikling i det øvrige hovedstadsområde kun delvist imødekommes med nye muligheder for planlægning for boliger i Havdrup, mens Lejre Kommune efterlyser muligheder for omdannelse af driftsbygninger på Ledreborg Gods til kontorerhverv.

Solrød, Gribskov og Halsnæs kommuner ønsker, at kommuner i det øvrige hovedstadsområde, ift. muligheder for byudvikling, sidestilles med kommuner udenfor hovedstadsområdet, mens Fredensborg Kommune efterlyser, at der i Fredensborg by, som følge af lokalbanebetjeningen, skabes samme byudviklingsmuligheder som i Fingerplanens byfingre.

Gribskov Kommuner efterlyser flere redskaber som understøtter, at det øvrige hovedstadsområde udvikler sit potentiale som bosætnings-, fritids- og turismeområde, herunder bedre muligheder for etablering af boliger og alternative boformer i og ved mindre landsbyer mv.

Danmarks Naturfredningsforening bemærker bl.a., at forslag til Fingerplan 2019 åbner for ny byudvikling i et landskabeligt værdifulde områder ved hhv. Viby S og Frederiksværk (Vinderød).

Halsnæs Kommune kvitterer for muligheden for at planlægge for boliger ved Frederiksværk, mens Dorte Saabye m.fl. udtrykker kritik af denne mulighed og i den sammenhæng fremhæver områdets natur, landskab og manglende infrastruktur.

Køge Kommune oplyser, at et areal ved Borup reduceres i overensstemmelse med de med Erhvervsstyrelsen aftalte udlæg i Algestrup og Ll. Skensved i kommuneplan 2017, men kommunen ønsker, at resten af arealet ved Borup fastholdes som byudviklingsområde efter 2021.

Roskilde Kommune imødeser en kommende dialog med Erhvervsstyrelsen om yderligere byudvikling ved Viby S.

Foreningen af Byplanlæggere finder, at de præciserede regler for byudvikling i det øvrige hovedstadsområde muliggør konkrete arealudlæg, som medfører en u hensigtsmæssig byspredning, mens Københavns Universitet (Forskergruppen for Rumlig forandring og planlægning) efterlyser en klarere stillingtagen til det øvrige hovedstadsområdes fremtidige rolle i det samlede hovedstadsområde.

Allan Aastrup ønsker at det i Fingerplan 2019 præciseres, at der med revisionen skabes det samme råderum for afgrænsning og byudvikling af landsbyer øst og vest for Fingerplanens 4. grønne ring.

Kommentarer

Med forslag til Fingerplan 2019 lægges der op til at skabe mere præcise og fleksible regler for byvækst i det øvrige hovedstadsområde. Det vurderes både på kort og længere sigt at kunne bidrage til at afklare og muliggøre en række konkrete udviklingsønsker i det øvrige hovedstadsområde. De foreslåede præciseringer sker indenfor rammerne af planlovens særlige regler for planlægning i hovedstadsområdet. Det indebærer, at byudvikling af regional betydning også fremadrettet skal koncentreres i Fingerbyen.

Med planlovsrevisionen i 2017 blev der skabt en række muligheder og redskaber, som understøtter udvikling i tyndere befolkede områder. Aftaleparterne bag revisionen har aftalt at gennemføre en evaluering i 2020, hvor planlovens særlige regler for byudvikling i det øvrige hovedstadsområde vil indgå.

En større omdannelse af driftsbygninger på Ledreborg Gods til kontorerhverv vurderes at kræve overførsel af området til byzone og en lokalplan. Henset til områdets placering vurderes en overførsel af det pågældende areal til byzone at være i strid med planlovens regler om, at udlæg af ny byzone skal ske inde fra og ud. Planlovens regler for byvækst, som blev indført med revisionen af planloven i 2017, vil indgå i evalueringen i 2020.

Ved planlægning for ny byudvikling, herunder en eventuel byudvikling ved Frederiksværk, er det kommunens opgave, indenfor rammerne af gældende regler i bl.a. naturbeskyttelsesloven, at afveje arealinteresser, herunder interesser mht. landskab.

I forbindelse med Køge Kommunes forslag til Kommuneplan 2017 er det aftalt med Erhvervsstyrelsen at dele af den eksisterende ramme på 31 ha i Borup (det øvrige hovedstadsområde), kan placeres i Algestrup (1,5 ha) og Ll. Skensved (3,0 ha) til byudvikling efter 2021, mens det resterende areal i Borup kan fastholdes som byudviklingsområde til udvikling efter 2021.

Forslag til Fingerplan 2019 skaber med ændringen samme råderum for afgrænsning og byudvikling af landsbyer øst og vest for Fingerplanens 4. grønne ring. I landsbyer placeret i Fingerplanens grønne kiler, kan der dog fortsat kun foregå byggeri og anlæg af begrænset omfang som huludfyldning og tilpasset stedets landskab, natur- og kulturværdier.

5. Grønne kiler

Ift. afgrænsningen af de grønne kiler lægges der med forslag til Fingerplan 2019 op til, at kommunerne, i afgrænsede og velbegrundede tilfælde, kan bytte kilearealer, som har en beskeden rekreativ værdi, fx arealer indeklemmt mellem

jernbane og motorvej, med nye og mere attraktive kilearealer ud fra et 1:1-princip. I alt lægges der på den baggrund op til at omfordele ca. 160 ha grøn kile. Endvidere lægges op til at udlægge ca. 415 ha nye grønne kiler, i forbindelse med de i afsnit 3 behandlede udvidelser af byfingrene.

Ift. de grønne kilers anvendelsesbestemmelser lægges der i vid udstrækning op til fastholdelse af status quo. Dog foreslås det, at åbne mulighed for ændret planlægning for eksisterende bygninger i grøn kile. Endvidere foreslås det at muliggøre etablering af støjafskærmning i form af jordvolde i randen af visse grønne kiler. Endelig foreslås det, at der åbnes mulighed for planlægning for supercykelstier i grøn kile.

Der lægges desuden op til, at der efter fingerplanrevisionen igangsættes partnerskabsprojekt med kommuner og frivillige organisationer om etablering af nye grønne kiler og anvendelsen af eksisterende og nye kiler til bl.a. klimatilpasningsformål.

Afgrænsningen af de grønne kiler

Flere kommuner udtrykker tilfredshed med muligheden for at bytte kilearealer, fx Greve Kommune, hvor muligheden har givet plads til udvikling af et areal indeklemmt mellem Køge-Bugt-motorvejen og Ringstedbanen og banet vej for udpegning af nye bynære grønne kiler.

Flere hørings svar berører værdien af de arealer som tages ud og lægges ind i de grønne kiler. Foreningen af Byplanlæggere og Frederikssund Klimaforening påpeger eksempelvis, at der ikke stilles krav om sammenhæng og kvalitet af de arealer, som det er muligt for kommunerne at bytte. Ligeledes er Friluftsrådet og Danmarks Naturfredningsforening bekymrede for, om naturkvaliteten af de arealer, der udtages, modsvares af erstatningsarealet.

Dansk Ornitologisk Forening ønsker, at kunstgræsbaner sidestilles med nye større idrætsanlæg og som udgangspunkt ikke tillades i de grønne kiler, da de forringer naturværdien og fratager en række fugle deres fødesøgningsmuligheder. Ishøj Kommune ønsker en fortsat dialog omkring afgrænsning af den grønne kile ned mod havnen. Kolonihaveforbundet bakker generelt op om, at de grønne kiler fastholdes, herunder kolonihavearealer.

Nordsjællands Landboforening og Landbrug & Fødevarer udtrykker bekymring for, at udvidelsen af de grønne kiler reducerer det dyrkbare areal i hovedstadsområdet.

Flere kommuner og organisationer signalerer interesse i at udlægge ny grøn kile. Roskilde Kommune kvitterer eksempelvis for samarbejdet med Erhvervsstyrelsen om at udpege ny grøn kile i Roskildefingeren, og kommunen ser det som et skridt mod målet om en ny Fjordkile. Egedal Kommune foreslår, at der arbejdes på at udpege ny grøn kile omkring og mellem byerne i byfingrene, og Danske Landskabsarkitekter ønsker, at fingerplanen skal udpege ”grønne nærhedsparker”, der skal bidrage til en samlet grøn struktur i den centrale del af hovedstaden. Foreningen Bæredygtige Byer & Bygninger er positive overfor kravet om, at kommunerne langs Ring 3 skal fastlægge nye grønne bykiler. De ser imidlertid gerne, at kilerne udpeges nu, og at der fastsættes mål for kilerens rekreative anvendelse.

Enkelte hørings svar handler om den konkrete afgrænsning af grøn kile ift. en specifik ejendom. Det drejer sig om hørings svar fra Lind & Risør, KAP Ejendomme, Jens Henrik Christensen og Nina Myssen m.fl.

Anvendelsesbestemmelserne for de grønne kiler

Mange høringsvar handler om de nye anvendelsesmuligheder i de grønne kiler. Flere kommuner, bl.a. Rudersdal Kommune, samt Slots- og Kulturstyrelsen finder det positivt, at det bliver muligt at ændre anvendelsen af eksisterende bevaringsværdige bygninger i grøn kile. Danmarks Naturfredningsforening mener imidlertid, at dette er bekymrende, bl.a. fordi det er uklart, hvor mange bygninger, der er tale om.

Danmarks Naturfredningsforening, Danske Landskabsarkitekter, Københavns Universitet, Friluftsrådet og SLA m.fl. påpeger, at fingerplanen bør forholde sig til biodiversiteten i de grønne kiler. Danmarks Naturfredningsforening mener eksempelvis, at biodiversitet bør være et formål med de grønne kiler på linje med almene ikke-bymæssige friluftsformål.

SLA har udarbejdet deres bud på en moderniseret fingerplan. Heri indgår et ønske om, at der stilles krav om kvaliteten af naturen i de grønne kiler. Der peges endvidere på, at der bør indføres et krav om, at hver gang der bygges en kvadratmeter byggeri plantes ét træ i kilerne.

Flere organisationer og kommuner ser ligeledes positivt på mulighederne for at etablere støjvolde i de grønne kiler. Danmarks Naturfredningsforening foreslår imidlertid, at bestemmelsen vedr. støjvolde præciseres – bl.a. at der kun må anlægges støjvolde i områder med dokumenterede støjproblemer. Fsva. mulighederne for at placere mindre, støjende anlæg på i forvejen støjbelastede arealer i de grønne kiler påpeger Dansk Jægerforbund, at skydebaner kan betegnes som et mindre, støjende anlæg, og indgår gerne i dialog om placering af skydebaner i eksempelvis færdiggravede grusgravskratere.

Flere organisationer ser ligeledes positivt på mulighederne for at etablere supercykelstier i de grønne kiler, mens Bofællesskabet Landsbyen og flere borgere i Humlebæk er kritiske ift. konkrete planer for etablering af supercykelstier på arealer i grøn kile i Fredensborg Kommune.

Både Region Hovedstaden og Københavns Kommune påpeger, at klimatilpasningsanlæg bør kunne etableres, hvor det giver den ønskede effekt, uanset hvilken udpegning det pågældende område har i Fingerplanen. Friluftsrådet er imidlertid bekymrede for, om klimatilpasningsanlæg i de grønne kiler på sigt vil forringe kilerens natur og friluftsanvendelse.

De overordnede anvendelsesbestemmelser for den grønne kiler mener Københavns Kommune er for restriktive. Kommunen ønsker et bredere rekreativebegreb, som i højere grad differentierer kilerne.

Nordsjællands Landboforening og Landbrug & Fødevarer udtrykker ønske om, at anvendelsesbestemmelserne for de grønne kiler i højere grad skal tage hensyn til jordbrugsmæssige interesser, herunder bl.a. mulighederne for at drive hestepensioner og rideskoler mv.

Amager Strandpark

Københavns Kommune fremsatte i efteråret 2018 et lokalplanforslag for Amager Strandpark, der opjusterer byggemulighederne på den nye strandø fra pt. 5.000 til 8.700 m². Erhvervsstyrelsen har gjort indsigelse mod planforslaget, da forslaget vurderes at stride med Fingerplanens anvendelsesbestemmelser for grønne kystkiler. Kommunen ønsker, at planforslaget muliggøres, så der kan bygges i overensstemmelse med fredningsbestemmelserne for strandparken.

Sportskollektivet tilkendegiver, at de forholder sig positive overfor Københavns Kommunes lokalplanforslag for Amager Strandpark. Sportskollektivet påpeger i den sammenhæng bl.a., at de ønskede bygningsudvidelser ikke vil forringe oplevelsen af naturen eller den grønne kile, men snarere vil understøtte udviklingen af området og sikre dens attraktivitet fremover.

Dansk Ornitologisk Forening ønsker at friholde det næsten uhindrede visuelle vue langs klit og kyst ved Amager Strandpark, og er derfor imod, at der gives øgede byggemuligheder.

Partnerskabsprojekter

Flere høringssvar berør det nye initiativ om, at staten vil igangsætte partnerskabsprojekter om at etablere ny grøn kile. Slots- og Kulturstyrelsen anbefaler, at der i de nye partnerskabsprojekter samarbejdes med de lokale kulturhistoriske museer. Friluftsrådet vil gerne indgå som partner. Solrød Kommune er åbne overfor mulighederne for at indgå i et partnerskabsprojekt, så længe det er på frivillig basis. Loop City kommunerne ønsker som led i omdannelsen af by- og erhvervsområder langs Ring 3, at der udarbejdes en samlet planlægning for de eksisterende grønne kiler, og at indsatsen skal koordineres af staten, hvilket Friluftsrådet tilslutter sig.

DGI og DIF roser de øgede anvendelsesmuligheder i de grønne kiler med henblik på idræt og fællesskab og ønsker at indgå i samarbejde om at skabe bedre adgangsforhold og bedre udnyttelse af de grønne kiler.

Kommentarer

Med forslag til Fingerplan 2019 vokser Fingerplanens grønne kiler med over 400 ha og kiler, ligesom 160 ha kiler, som eksempelvis er indeklemte mellem bane og motorvej el.lign., erstattes af arealer, der samlet set vurderes at have en større værdi som områder til natur, rekreation mv. Samlet set vurderes det således at volumen og kvaliteten af de grønne kiler forbedres. Udlæg af ny grøn kile i områderne med jordbrug begrænser ikke mulighederne for fortsat at drive jordbrug.

Justeringerne af anvendelsesbestemmelserne for de grønne kiler vurderes samlet set at sikre fastholdelsen af grønne kiler, der er alment tilgængelige og forbeholdes natur og friluftsliv.

Ønsker om ændrede afgrænsninger af grøn kile for specifikke ejendomme vil kræve en nærmere belysning og kan ikke imødekommes på det foreliggende grundlag. Eventuelle ønsker vil derfor skulle vurderes i forbindelse med fremtidige fingerplansrevisioner.

Mht. jordbrug bemærkes det, at der med forslag til ny Fingerplan ikke lægges op til ændringer, som vedrører landbrugsejendommens drift, ligesom der ikke lægges op til ændring af retningslinjer for kommunernes administration af planlovens landzonebestemmelser, der fortsat gælder i hele landet, herunder i Fingerplanens grønne kiler. Dette gælder også for hestepensioner og rideskoler.

Ift. muligheden for placering af supercykelstier i grøn kile bemærkes, at det er et kommunalt anliggende at beslutte, om og hvor, der planlægges for supercykelstier, men at den kommunale planlægning skal respektere overordnede statslige interesser ift. planlægningen, herunder reglerne i Fingerplanen.

Amager Strandpark varetager en central funktion, som rekreativt område for mange af hovedstadsområdets indbyggere. Det vurderes, at en udvidelse af

byggemulighederne i strandparken er hensigtsmæssig, forudsat at den sker indenfor rammerne af strandparkens fredning, og forudsat at der fastlægges en øvre grænse for den samlede bebyggelse på 7.300 m².

Henset til at strandparken er en kunstig anlagt strand i byzone, der i forvejen rummer bygningsfaciliteter til et stort antal brugere, vurderes det, at strandparken samtidigt bør flyttes fra Fingerplanens grønne kiler til Fingerplanens grønne bykiler.

Amager Strandpark er på linje med hovedparten af de øvrige arealer, som i Fingerplanen er udpeget til grønne bykiler, underlagt fredningsbestemmelser. Det vurderes, at anvendelsesbestemmelserne for Fingerplanens grønne bykiler, bør præciseres så det fremgår, at der i grønne bykiler, der er underlagt fredninger, kan planlægges i overensstemmelse med disse fredninger.

Der vurderes at være behov for en præcisering af bestemmelserne vedrørende placering af støjvolde i grønne kiler, så det klart fremgår, at der kun kan anlægges støjvolde i grøn kile i områder med dokumenterede støjproblemer.

De mange positive tilkendegivelser og ideer til de foreslåede partnerskabsprojekter vedrørende grønne kiler ses som et tegn på, at projekterne er efterspurgt og kan bidrage til en positiv videreudvikling af de grønne kiler.

6. Køge Bugt Strandpark

I forhold til de grønne kiler i Køge Bugt Strandpark indeholder forslag til Fingerplan 2019 nye bestemmelser, der åbner mulighed for at lokalplanlægge for mindre bymæssige fritidsanlæg og større, midlertidige bymæssige fritidsanlæg på nærmere afgrænsede områder.

Greve, Ishøj, Brøndby og Hvidovre kommuner – er glade for de nye muligheder, der efter kommunernes opfattelse balancerer hensynet til de naturværdier, der har udviklet sig i strandparken, siden den blev etableret i slutningen af 1970'erne, og hensynet til at styrke strandparkens rekreative funktioner til glæde for de mange brugere af strandparken og strandparkens lystbådehavne.

Friluftsrådet, Dansk Ornitologisk Forening, Danmark Naturfredningsforening, Danmarks Naturfredningsforenings lokalafdelinger i Greve, Vallensbæk-Ishøj, Brøndby og Hvidovre og Foreningen for Køge Bugt Naturstrand udtrykker bekymring for, at de foreslåede bestemmelser for Køge Bugt Strandpark vil have negative konsekvenser for naturen i strandparkens strand- og engområder – navnlig de foreslåede bestemmelser der muliggør planlægning for større, midlertidige friluftsanlæg. På den baggrund anbefales det bl.a., at der ikke generelt åbnes mulighed for større midlertidige arrangementer med mange tilskuere, når hverken arrangementernes antal, varighed eller grader af påvirkning på miljø og natur er kendt.

Herudover frygter Danmarks Naturfredningsforening, at fastlæggelsen af særlige bestemmelser for grøn kile i Køge Bugt Strandpark på sigt vil danne præcedens og åbne for særbestemmelser for andre udsnit af grønne kiler i hovedstadsområdet.

Hvorvidt der må rides i strandparken i sommerhalvåret, har været drøftet lokalt, og konkrete løsningsforslag fremgår i et hørings svar fra Ridesport-Danmark.

Kystdirektoratet påpeger, at konkret gennemførelse af anlæg i Køge Bugt Strandpark kan forudsætte Kystdirektoratets forudgående dispensation fra na-

turbeskyttelseslovens § 15 om strandbeskyttelse og/eller tilladelse efter kystbeskyttelseslovens § 16 a til anlæg m.v. på søterritoriet. Dette gælder også anlæg m.v. på og ved lystbådehavne.

Kommentarer

Køge Bugt Strandparks udpegning som grøn kystkile i Fingerplanen har skabt gode forudsætninger for, at strandparken, siden dens etablering i årene 1976-1979, har udviklet sig til et område med stor værdi – naturmæssigt og rekreativt.

Udpegningen indebærer imidlertid også begrænsninger – ift. en bredere, rekreativ udnyttelse af strandområderne og navnlig ift. en bredere, rekreativ udnyttelse af lystbådehavnene, der både med de eksisterende og foreslåede regler i Fingerplanen er underlagt strammere vilkår for planlægning end de mange lystbådehavne i hovedstadsområdet, der ikke er placeret i Fingerplanens grønne kiler.

I forbindelse med den dialog der har været i forbindelse med udarbejdelsen af de foreslåede bestemmelser har bl.a. strandparkkommunerne selv været meget opmærksomme på, at strandparken skal fastholdes som et område med store landskabelige og naturmæssige værdier. I miljøvurderingen af forslag til Fingerplan 2019 anføres dette også som et væsentligt hensyn.

På den baggrund er det i det i Fingerplanens foreslåede bestemmelser tydeligt pointeret, at strandparkkommunernes planlægning skal holdes inden for rammerne af relevant lovgivning, herunder lov om naturbeskyttelse, og at det forudsættes, at strandparken fastholdes som et område med store landskabelige og naturmæssige værdier, og at planlægningen sker under hensyntagen til disse værdier.

I lyset af de indkomne høringssvar vurderes det hensigtsmæssigt at det i Fingerplan 2019 præciseres, at det i forhold til muligheden for at planlægge for større midlertidige, bymæssige fritidsanlæg til tilskuerarrangementer i Køge Bugt Strandpark forudsættes, at anlæggene alene muliggør et mindre antal årlige arrangementer af kortere varighed, at anlæggene placeres og arrangementerne afvikles under udstrakt hensyntagen til strandparkens landskab og natur, og at natur- og strandområderne i videst muligt omfang fremstår uberørte af anlæggene, når arrangementerne ikke finder sted.

Desuden vurderes det hensigtsmæssigt at indskrive i Fingerplan 2019, at der senest 4 år efter ikrafttræden af Fingerplan 2019 skal gennemføres en evaluering af implementeringen Fingerplanens bestemmelser vedrørende Køge Bugt Strandpark og at dette skal ske med inddragelse af kommuner og relevante organisationer.

7. Arealreservationer til særlige virksomhedstyper

Fingerplanen omfatter en række arealreservationer til virksomheder med særlige beliggenhedskrav (miljøklasse 6 og 7) og transport- og logistikerhverv, som kan være i miljøklasse 6 og 7 eller lavere miljøklasser.

Med forslag til Fingerplan 2019 lægges der op til at fastholde de fleste af disse arealreservationer, dog ophæves en del af en reservation til transport- og logistikerhverv af et erhvervsområde i Kvistgård og en del af en reservation til virksomheder med særlige beliggenhedskrav og til transport- og logistikerhverv af et erhvervsområde på Avedøre Holme. I begge tilfælde er der tale om næsten fuldt udbyggede erhvervsområder.

Herudover lægges der op til at indarbejde to nye arealreservationer til transport- og logistikerhverv ved Nivå og Greve, ligesom der lægges op til at udvide en eksisterende reservation af et område ved Vassingerød til både at være til virksomheder med særlige beliggenhedskrav og transport- og logistikvirksomheder.

Endelig præciserer forslaget, at der er mulighed for at foretage zonerings af de udpegede områder.

Hvidovre Kommune er tilfreds med ophævelsen af reservationerne for dele af Avedøre Holme, fordi det giver muligheder for at ændre planlægningen og muliggøre udviklingsønsker for mange et det store antal produktionsvirksomheder, der er placeret i erhvervsområdet. NCC Industry er tilfreds med, at råstofhavnen på Avedøre Holme fastholdes som område til virksomheder med særlige beliggenhedskrav, og at der på Avedøre Holme fremadrettet alene må planlægges for produktionsvirksomheder. Greve Kommune er ligeledes tilfredse med deres nye mulighed for at placere transport- og logistikvirksomheder i et område mellem København-Ringsted banen og Køge-Bugt-motorvejen, og Allerød Kommune er positive overfor, at erhvervsområdet ved Vassingerød, der i dag kun er udlagt til virksomheder med særlige beliggenhedskrav, fremover også vil kunne anvendes til transport- og logistikerhverv.

Københavns Kommune kvitterer for præciseringen af muligheden for at foretage zonerings af Prøvestenen og andre områder til virksomheder med særlige beliggenhedskrav (miljøklasse 6 og 7) og transport- og logistikerhverv.

Skanska, som ejer af dele af Kløverkvarteret på Nordøstamager, er positiv overfor en mulig zonerings af Prøvestenen. Skanska ønsker dog, at det fremgår tydeligt af Fingerplanen, at en eventuel zonerings kan sigte på at sikre, at placering af virksomheder med særlige beliggenhedskrav på Prøvestenen udgør den mindst mulige begrænsning for de omkringliggende områder. Skanska ønsker ligeledes, at Københavns Kommunes ønsker om jordopfyld på det østlige Prøvestenen indarbejdet i Fingerplanen. DI påpeger, at det er væsentligt at undgå, at zonerings af eksempelvis Prøvestenen ikke fortrænger den type virksomheder, som arealerne er tiltænkt samt, at der sikres et tilstrækkeligt udbud af arealer til den type virksomheder.

Rådet for Bæredygtig Trafik finder, at placering af 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.

Hillerød Kommune ønsker, at de særlige bestemmelser for en reservation til virksomheder med særlige beliggenhedskrav ved Uvelse præciseres, så det for de reserverede arealer gælder, at de alene må anvendes til behandling af bygningsaffald, samt affald med relation til bygningsaffald, fx jord og haveaffald (præcisering i kursiv).

Allerød Kommune ønsker, at en arealreservation ved Farremosen til virksomheder med særlige beliggenhedskrav og transport- og logistikerhverv ændres, så arealet fremadrettet udelukkende er reserveret til transport- og distributions- erhverv. Naboer til erhvervsarealet, herunder Grundejerforeningen Damgårds- have har fremsat samme ønske og anfører i den forbindelse, at foreningen ikke er blevet hørt om udpegningen af arealet til virksomheder med særlige beliggenhedskrav. Ligeledes kritiserer Lynge Overdrev Vandværk, Høvelte Vand-

værk og Furesø Vandforsyning samt Danmarks Naturfredningsforening, at de ikke har været hørt om udpegningen. De anfører, at muligheden for at placere virksomheder med særlige beliggenhedskrav inden for området medfører en risiko for forurening af grundvandet.

Høje-Taastrup Kommune har henvendt sig med et ønske om at udvide byfingeren med et areal på 6,6 ha og reservere dette areal til transport- og distributionserhverv (se afsnit 2).

Kommentarer

Med forslag til Fingerplan 2019 lægges der med enkelte undtagelser op til at fastholde Fingerplanens arealreservationer til virksomheder med særlige beliggenhedskrav og transport- og logistikerhverv og at tilføje yderligere to reservationer til transport- og logistikerhverv. Dette skal ses i lyset af begrænsede lokaliseringmuligheder for disse typer af virksomheder og en øget efterspørgsel efter navnlig arealer til transport- og logistikerhverv.

Arealreservationen for dele af det store erhvervsområde på Avedøre Holme ophæves, da området i dag er fuldt udbygget. Fremadrettet vil der imidlertid udelukkende kunne planlægges for produktionserhverv i området, ligesom den kommunale planlægning skal sikre, at eksisterende virksomheder med særlige beliggenhedskrav og transport- og logistikvirksomheder ikke fortrænges.

Reglerne om zonerig åbner principielt mulighed for en zonerig, der kan frigøre arealer til byudvikling, som i dag er omfattet af risikozoner. Ved zoneriger forudsættes det, at området i sin helhed anvendes til det formål, det er udlagt til, samt at eksisterende erhverv ikke fortrænges.

Arealet i Uvelse er alene tiltænkt behandling af bygningsaffald. Der vurderes dog at kunne forekomme fraktioner af jord i tilknytning til bygningsaffaldet, hvilket vil blive præciseret.

Mht. erhvervsarealet ved Farremosen i Allerød Kommune bemærkes følgende: Da reservationen af Farremosen blev indarbejdet i Fingerplan 2013 blev der, i overensstemmelse med planlovens regler, gennemført en 8 ugers offentlig høring. Tilsvarende blev der gennemført 8 ugers offentlig høring, da reservationen blev præciseret i Fingerplan 2017. I kommuneplan 2013 udlagde Allerød Kommune området ved Farremosen til transporterhverv og virksomheder i miljøklasse 6 og 7. I 2017 vedtog Allerød byråd desuden et forslag til kommuneplantillæg og lokalplan for erhvervsområdet i Farremosen, hvoraf det bl.a. fremgår, at der i Farremosen ikke kan etableres virksomheder eller anlæg, som udgør en trussel mod grundvandet. Disse tre planforslag er først endelig vedtaget af Allerød Kommunes byråd efter at have været i 8 ugers offentlig høring. I forbindelse med offentlige høringer af kommuners planforslag er de ansvarlige statslige myndigheder forpligtet til at gøre indsigelse, hvis planforslagene strider mod væsentlige statslige interesser – fx interesser i forhold til sikring af grundvandet. Statslige myndigheder har i forbindelse med høringerne vurderet, at der ikke var grundlag for at gøre indsigelse. Derudover skal det pointeres, at man skal kunne erhverve og besidde fast ejendom i tillid til gældende kommune- og lokalplaner. Det gælder også i Farremosen, hvor en række virksomheder har opkøbt jord med en berettiget forventning om at kunne etablere aktiviteter i miljøklasse 6 og 7 og transport- og logistikerhverv. Derfor imødekommes ønsket om at ændre arealreservationen i Fingerplan 2019 ikke.

Den foreslåede udvidelse af byfingeren i Høje-Taastrup Kommune (Baldersbuen) vurderes på det foreliggende grundlag at være hensigtsmæssig. Udvidelsen indarbejdes i Fingerplan 2019. Arealet reserveres til transport- og logistiker-

hverv, og der udpeges parallel med byfingerudvidelsen ny grøn kile i Høje-Taastrup Kommune på et areal nord for Vasby og Soderup.

8. Transportkorridorer

Med forslag til Fingerplan 2019 og regeringsudspillet *Danmarks hovedstad* er der lagt op til to initiativer vedrørende transportkorridorer. For det første skal der gennemføres en planlægningsundersøgelse af den nord-sydgående Ring 5-transportkorridor. Formålet med undersøgelsen er dels at fastlægge linjeføringen for en fremtidig vejforbindelse i den sydlige del af korridoren, og dels at forbedre beslutningsgrundlaget for en eventuel indsnævring eller ophævelse af korridorens bredde i den nordlige del, dvs. nord for Frederikssundsvej. For det andet er der lagt op til at igangsætte et servicetjek af reglerne om byggeri i transportkorridorerne for at undersøge, om det er muligt at forbedre mulighederne for byggeri. Servicetjekket omfatter både den nord-sydgående og den øst-vestgående transportkorridor.

Region Sjælland og flere kommuner udtrykker ønske om at blive inddraget i arbejdet med både planlægningsundersøgelse og servicecheck.

Lejre, Ishøj og Tårnby kommuner udtrykker i deres høringssvar ønske om, at planlægningsundersøgelsen skal udvides til også at omfatte den øst-vestgående transportkorridor med henblik på, at få reduceret korridorens omfang.

Flere kommuner (bl.a. Fredensborg, Allerød, Greve og Solrød kommuner), Danmarks Naturfredningsforening, enkelte foreninger (Greve og Solrød Erhvervsforening, Tune Lokalforsamling og Nej til Ring 5, to lokale partiforeninger (Enhedslisten i Ishøj og Vestre i Ishøj) og flere borgere (bl.a. Søren og Helena Nymann og Pernille Christiansen) anfører i deres høringssvar, at de ikke ønsker en Ring 5-motorvej – hverken generelt eller i deres nærområde. Det begrundes primært med bekymring for øget trafikbelastning og deraf følgende gener i form af støj, belastning af natur og miljø mv. På den baggrund udtrykkes der i disse høringssvar ønske om, at planlægningsundersøgelsen for den nord-sydgående transportkorridor skal føre til en hel eller delvis ophævelse af korridoren, eller en ændret linjeføring.

Roskilde Kommune finder heller ikke, at en Ring 5 bør prioriteres, men at der i højere grad bør arbejdes på at styrke infrastrukturen i den ydre del af hovedstadsområdet, fx med en opgradering af hovedlandevejen A6 mellem Roskilde og Køge.

Albertslund Kommune er positive mht. planlægningsundersøgelsen, men finder det afgørende, at der sigtes efter etablering af en samlet Ring 5 uden indskrænkninger i den nordlige del. Dette begrundes med frygt for, at Vestegnen belastes med mere støjende trafik, navnlig hvis en østlig havnetunnel gennemføres.

Gladsaxe Kommune, Foreningen af Byplanlæggere og Foreningen af Bæredygtige Byer argumenterer for en opretholdelse af transportkorridorer. De to foreninger argumenterer samtidig for, at en udbygning af overordnet infrastruktur i hovedstadsområdet bør have større fokus på kollektiv trafik.

Movia opfordrer til, at der i planlægningsundersøgelsen og undersøgelser om andre, mulige fremtidige vejanlæg, indgår analyser, som forbereder større vejanlæg for såvel individuel som kollektiv trafik.

Dansk Industri (DI) foreslår, at der i transportkorridorerne kan foretages råstof-indvinding.

Endelig indeholder fem høringssvar ønsker om afgrænsede udtag af arealer i transportkorridoren. Allerød Kommune og Kurt Sørensen, Birkerødgård ønsker udtag af transportkorridor og grøn kile for at muliggøre etablering af en affaldsbehandlingsvirksomhed. Ishøj Kommune ønsker udtag af transportkorridor og grøn kile for at muliggøre etablering af en brandstation. Handels- og Ejendomsfirma v/Flemming Strøbæk ønsker udtag af transportkorridor og grøn kile for at muliggøre byudvikling. Endelig ønsker Køge Kommune udtag af et areal i transportkorridor med henblik på etablering af et besøgscenter ved en vikingeringborg ved Lellinge. Kommunen anfører i den sammenhæng bl.a., at vikingeringborgen er optaget på UNESCOs tentativliste for verdenskulturarv, og at muligheder for etablering af et besøgscenter vil være en væsentlig forudsætning for at blive udpeget til verdenskulturarv.

Kommentarer

Fingerplanens transportkorridorer er langsigtede reservationer, som skal sikre fremførmuligheder til fremtidig overordnet trafik infrastruktur og tekniske anlæg.

Det vurderes at være vigtigt, at der ikke sker ændringer eller en ibrugtagning reservationerne uden grundige undersøgelser. De forskellige ønsker om at blive inddraget i planlægningsundersøgelsen er noteret og vil blive taget med i det videre arbejde.

Der er truffet beslutning om at prioritere midler til en planlægningsundersøgelse af den nord-sydgående transportkorridor. En udvidelse af undersøgelsen til også at omfatte den øst-vestgående transportkorridor er pt. ikke påtænkt.

Der er stor opmærksomhed om, at transportkorridorerne lægger begrænsninger på udviklingsmuligheder flere steder i hovedstadsområdet. Derfor sigter både planlægningsundersøgelsen og servicetjekket netop på at få afdækket, om der ved en eventuel reduktion af dele af den nord-sydgående transportkorridor og ved justeringer af anvendelsesbestemmelser for alle transportkorridorer kan frigøres arealressourcer og åbne lokale udviklingsmuligheder.

Der er ligeledes stor opmærksomhed om, at en eventuel etablering af infrastruktur i transportkorridorerne er forbundet med udfordringer, der ikke alene påpeges i en række høringssvar, men også er påpeget i miljøvurderingen af forslag til Fingerplan 2019 og regeringsudspillet Danmarks hovedstad, herunder udfordringer mht. støj, miljø- og klimabelastning og udfordringer mht. at bevare landskabelige værdier. Det er bl.a. disse udfordringer, som en planlægningsundersøgelse skal bidrage til en grundig analyse af.

Transportkorridorarealerne er reserveret til infrastrukturanlæg og skal friholdes for yderligere bebyggelse og anlæg. Herfra er dog undtaget byggeri og anlæg, som er funktionelt knyttet til det åbne land, fx råstofindvinding, jf. Vejledning om administration af transportkorridorerne i hovedstadsområdet. Det er således allerede muligt at foretage råstofindvinding i transportkorridorerne, dog skal det sikres, at der foretages en konkret afvejning mellem bl.a. råstofinteresser og transportkorridorens anvendelse.

Det vurderes samlet, at høringssvarenes bemærkninger bør føre til opmærksomhed om inddragelse af relevante aktører i arbejdet med planlægningsundersøgelse og servicetjek og opmærksomhed om, at planlægningsundersøgelsen adresserer nogle af de centrale udfordringer med en eventuel etablering af

infrastruktur i transportkorridoren, som flere høringssvar og miljøvurderingen påpeger.

Det vurderes endvidere, at det er hensigtsmæssigt at justere transportkorridoren ved Lellinge for at muliggøre etablering af et besøgscenter ved den derværende vikingeringborgen, som er optaget på tentativlisten for UNESCO verdenskulturarv. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har vurderet, at dette ikke vil foregribe den kommende planlægningsundersøgelse.

9. Støjzonen ved Københavns Lufthavn, Roskilde

Med forslag til Fingerplan 2019 er der efter ønske fra Roskilde og Greve kommuner lagt op til at opdatere støjzonen omkring Roskilde Lufthavn, idet afgrænsningen af den nuværende støjzone omkring lufthavnen bygger på datagrundlag fra 1973/1974 og 1997, og dette grundlag vurderes at være forældet. Siden 1997 har støjzonen omfattet dels et område med særlige restriktioner fra 1973/1974 (restriktionsområde), dels et støjkonsekvensområde fra 1997. Den opdaterede støjzone erstatter både restriktionsområdet og støjkonsekvensområdet. Med opdateringen af støjzonen forbedres kommunernes muligheder for ny byudvikling samtidig med, at lufthavnen ikke begrænses i sine udviklingsmuligheder.

Overordnede bemærkninger og grundlaget for opdatering af støjzonen

Roskilde, Greve, Høje-Taastrup og Solrød kommuner kvitterer for initiativet til opdatering af støjzonen med åbning af muligheder for ny byudvikling. Tune Lokalforsamling udtrykker tilfredshed med opdatering af støjzonen, idet det giver Greve Kommune mulighed for at planlægge for et plejehjem i Tune.

Roskilde og Høje-Taastrup kommuner finder det dog uacceptabelt, at planlægningen åbner mulighed for et øget antal beflyvninger af lufthavnen med rute-, charter- og fragtfly (RCF-fly), og Greve Kommune tilkendegiver, at kommunen ikke har givet grønt lys til, at Roskilde Lufthavn kan anvendes som aflastning for Kastrup Lufthavn.

Udvidelse af Rute-, Charter- og Fragtflyvninger

Roskilde Kommune vurderer, at der med forslaget ikke er tale om et opdateret plangrundlag, men om et nyt plangrundlag, idet kommunen finder, at lufthavnens udviklingsmuligheder er udvidet og ikke blot fastholdt. Kommunen finder det uacceptabelt, at den nye støjzone opstiller et scenarie på 60.000 RCF-operationer, hvor den nuværende støjzone bygger på maksimalt 25.000 RCF-operationer. Også Stop Støjen mener, at den foreslåede støjzone lægger op til, at antallet af operationer på lufthavnen øges, og at det vil føre til flere støjplagede borgere og flere støjklager.

Roskilde Kommune peger på, at det af miljøvurderingen fremgår, at antal boliger, der vil kunne blive belastede af støj over 60 dB vil stige fra 165 boliger til 347 boliger med den foreslåede opdaterede støjzone, såfremt lufthavnen gives mulighed for at udnytte plangrundlaget fuldt ud, Greve Kommune peger på, at de nye støjberøgninger, vil kunne give store støjproblemer i de berørte kommuner.

Borgere i Greve, Roskilde, Solrød, Høje-Taastrup og Køge kommuner har fremsendt et stort antal enslydende høringssvar, hvori de anfører, at det vil gå udover deres livssituation, hvis lufthavnen får lov at udvide sine aktiviteter og støjzonen udvides med et areal, der er 11 gange større end det areal, der i dag reelt er støjbelastet.

Høje-Taastrup Kommune og Danmarks Naturfredningsforening ønsker at støjzonen fastlægges på baggrund af antal operationer og flytyper, der er miljøgodkendelse til i dag og realistiske forudsætninger for lufthavnens udvikling med udgangspunkt i, at der ikke kan ske øget støjbelastning af allerede eksisterende boliger.

Miljøvurdering

Stop Støjen anfægter 0-alternativet, idet 0-alternativet i miljøvurderingsrapporten udgør de tidligere støjzoner, hvilket får ændringen til et nyt "opdateret" konsekvensområde til at tage sig helt ubetydelig ud. Stop Støjen finder, at teksten i miljørapporten er kryptisk og manipulerende, idet det fremstår som om opdateringen er en ren gevinst for både kommuner og naboer til lufthavnen. Stop Støjen påpeger, at såfremt den foreslåede støjzone godkendes, vil der være tale om at foregribe en evt. ekspropriation, idet der er tale om rådighedsbegrænsninger for ejendomme i støjzonen.

Stop Støjen vurderer, at forslaget til et nyt støjkonsekvensområde er i strid med det miljøretlige princip om, at teknologisk fremskridt skal komme miljøet til gode, og i strid med proportionalitetsprincippet, forebyggelsesprincippet og forurenere betaler princippet. Stop Støjen mener, at det er en mangel, at miljøvurderingen ikke forholder sig til akkumuleret støj og ikke forholder sig til tab af ejendomsværdi.

Danmarks Naturfredningsforening undrer sig over, at det fremgår af miljøvurderingsrapporten, at de rekreative områder ikke påvirkes af ændringen af støjkurverne.

Jette Rohde bemærker, at støjen fra lufthavnen kan have skadelig virkning på fuglebeskyttelsesområderne inden for støjzonen, men at det i miljøvurderingen konkluderes, at ændringen af støjzonen vurderes ikke at påvirke fugle. Jette Rohde og Stop Støjen påpeger, det er i strid med EU-Domstolens fortolkning af habitatdirektivet og nyere dansk praksis, at miljøvurderingen alene tager stilling til ændringen af støjzonen og ikke hele støjzonen. Jette Rohde peger tillige på, at det må anses for en retlig mangel, at miljøvurderingen ikke sammenholder de ændrede støjzoner med Natura 2000-planerne for områderne.

Øvrige forhold

Stop Støjen mener ikke, at de nye støjzoner er udtryk for en saglig afvejning af interesser hvor der tages hensyn til naboer, natur, miljø og klima. Både Stop Støjen og Jette Rohde mener, at de nye støjzoner primært tager hensyn til Københavns Lufthavne A/S. Jette Rohde peger tillige på, at flere flyvninger ikke harmonerer med en ansvarlig miljøpolitik.

Dansk industri (DI) udtrykker bekymring i forhold til byfortætning omkring lufthavnen, da det vil kunne begrænse lufthavnens udviklingsmuligheder og give anledning til støjklagesager. Danmarks Jægerforbund understreger vigtigheden af, at støjzoner respekteres i planlægningen, så konflikter mellem støjende virksomheder og naboer undgås.

Jesper Hvid Hansen og Majken Dandanell anfører, at de ikke ønsker støjzonen foran deres ejendom ændret, så der kan bygges boliger, idet boligbyggeri vil blokere for udsigten fra ejendommen. John Pedersen ønsker, at gældende 50 dB-støjkurve i landsbyen Kamstrup opretholdes.

Stop Støjen mener, at forslaget til ny støjzone er uforeneligt med principperne for de grønne kiler, idet den fremtidigt tilladte støj vil berøre bl.a. det rekreative område Hedeland.

Kommentarer

Arbejdet med opdatering af støjzonen omkring Roskilde Lufthavn er sket efter et stort ønske fra Roskilde og Greve kommuner, der har påpeget at den nuværende støjzone vurderes at bygge på et forældet beregningsgrundlag, og at kommunernes muligheder dermed begrænses på et forældet grundlag. På denne baggrund er der gennemført en opdatering af beregningsgrundlaget.

Arbejdet med en opdateret støjzone blev i gangsat i forbindelse med Fingerplan 2019 på trods af, at CPH fortsat er ved at afklare det nærmere behov for en udbygning af Københavns Lufthavn i Kastrup og dermed Roskilde Lufthavns rolle i fremtiden. Dette skete på baggrund af tilkendegivelser fra Roskilde og Greve kommune om, at de havde et presserende ønske om at få opdateret støjzonen af hensyn til aktuelle byudviklingsmuligheder.

Arbejdet med en opdateret støjzone er sket med inddragelse af kommunerne og CPH. Særligt Roskilde Kommune har som ansvarlig myndighed i forhold til lufthavnens miljøgodkendelse været tæt involveret i processen.

Det er vigtigt at bemærke, at det med Forslag til Fingerplan 2019 ikke har været hensigten at give lufthavnen flere udviklingsmuligheder end det den gældende støjzone sikrer. Tværtimod har det været hensigten at fastholde udviklingsmulighederne for lufthavnen på det nuværende niveau, samtidigt med at kommunerne får de øgede byudviklingsmuligheder, som de har ønsket.

Den væsentligste begrænsning for kommunernes planlægning i den gældende støjzone er det område, hvor der er planlagt for at lufthavnen potentielt kan støje med op til 55 dB, som er Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for boliger ift. lufthavnsstøj. I forslaget til en opdateret støjzone er det areal, som kan risikere at blive udsat for støj over 55 dB i Forslag til Fingerplan 2019, mere end 4000 ha mindre end det areal, som kan risikere at blive udsat for støj over 55 dB i den gældende støjzone. Forslaget lægger således op til en reduktion af arealet, hvor lufthavnen potentielt kan opnå tilladelse til at støje over 55 dB. Hvorfor Erhvervsministeriet vurderer, at det ikke er korrekt, når flere høringsparter fremfører, at Forslag til Fingerplan 2019 ikke giver lufthavnen større udviklingsmuligheder.

Tilsvarende påpeges det i flere høringssvar, at den nye støjzone vil medføre, at flere eksisterende boliger potentielt bliver støjbelastede over de vejledende grænseværdier. Dette er ikke korrekt. Det fremgår således af miljøvurderingen, at antallet af eksisterende boliger, der vil kunne blive belastede af støj over vejledende grænseværdi på 55 dB, såfremt lufthavnen får tilladelse til at udnytte plangrundlaget fuldt ud, med den opdaterede støjzone vil falde fra 3131 til 1097 boliger. Det er dog korrekt, at antallet af boliger, der potentielt vil kunne blive belastede af støj over 60 dB, vil stige – fra 165 boliger til 347 boliger.

Antallet af operationer som lufthavnen kan have årligt reguleres ikke i Fingerplanen, men i lufthavnens miljøgodkendelse, der udstedes af Roskilde Kommune som ansvarlig myndighed. Lufthavnen har således i dag miljøgodkendelse til 121.116 operationer pr. år., hvoraf andelen af rute-, charter- og fragtflyvninger udgør under 3.000 operationer. Aktuelt udnytter lufthavnen reelt kun 70.000-80.000 operationer.

En ændring af støjzonen i Fingerplan 2019 åbner ikke mulighed for, at Roskilde Lufthavn kan udvide sine flyveaktiviteter, herunder udvide antallet af rute-, charter- og fragtflyvninger til 60.000 årlige operationer, som det fremgår af flere høringssvar. Dette forhold reguleres af Roskilde Kommune, som ansvarlig miljømyndighed.

Hvorvidt en fremtidig forøget støjbelastning ved udvidelse af lufthavnens aktivitet er acceptabel ift. påvirkningen af eksisterende boliger vil skulle vurderes konkret af Roskilde Kommune, såfremt lufthavnen ansøger herom. Det gælder uafhængigt af hvilke scenarier, der er lagt til grund ved beregning af støjzonen i Fingerplanen.

Opdatering af støjzonen omkring Roskilde Lufthavn er sket efter et stort ønske fra de omkringliggende kommuner. Da kommunerne under høringen imidlertid har tilkendegivet, at det fremlagte forslag til en ny støjzone ikke er acceptabelt, vurderes det, at en evt. opdatering af støjzonen omkring Roskilde Lufthavn skal udskydes til en senere revision af Fingerplanen, herunder til CPH er kommet længere i deres udbygningsplaner for Københavns Lufthavn i Kastrup og dermed Roskilde Lufthavns fremtidige rolle. Det videre arbejde med opdatering af støjkonsekvenszonen vil således ske parallelt med den dialog omkring støjzonen omkring Kastrup Lufthavn, som regeringen har annonceret med udspillet om "Danmarks Hovedstad".

Fingerplan 2019 vil således ikke indeholde en opdateret støjzone, men fastholde den hidtidige støjzone.

10. Støjzonen ved Københavns Lufthavn, Kastrup

Forslag til Fingerplan 2019 lægger ikke op til ændringer af støjzonen omkring Københavns Lufthavn, Kastrup. Der lægges op til at se på udviklingsmuligheder når udbygningsplaner for Københavns Lufthavn, Kastrup, er mere fremskredne.

Tårnby og Dragør kommuner ser frem til fortsat dialog om de byudviklingsmuligheder i nærområderne til Kastrup Lufthavn, som Tårnby og Dragør kommuner har fremsat ønsker om.

Københavns Lufthavne (CPH) anfører, at Fingerplanens §§ 33 og 34, der både vedrører Københavns Lufthavn, Kastrup og Københavns Lufthavn, Roskilde, er ændret i forhold til tidligere, idet det ikke længere fremgår af bestemmelserne, hvad der gælder ift. Miljøstyrelsens vejledning om støj. CPH finder, det skaber tvivl om, hvad der gælder, når de vejledende grænseværdier ikke er konkretiseret i bestemmelsen. Endvidere finder CPH det u hensigtsmæssigt, at der i bestemmelsen henvises til den til enhver tid gældende vejledning, da det er uklart, hvad der vil gælde i fremtiden. Endelig har CPH anført, at miljøvurderingen af forslag til Fingerplan 2019 ikke forholder sig konsekvenserne ved at ændre udformningen af bestemmelserne.

Danmarks Jægerforbund understreger vigtigheden af støjzoner og af, at de respekteres i planlægningen, så konflikter mellem støjende virksomheder og naboer undgås.

Dansk industri (DI) udtrykker bekymring i forhold til byfortætning omkring lufthavnen, da det vil kunne begrænse lufthavnens udviklingsmuligheder og give anledning til støjklagesager.

Kommentar

Dialog om de fremtidige byudviklingsmuligheder på arealer omkring lufthavnen vil blive igangsat, så snart udbygningsplanerne for Københavns Lufthavn er fremlagt. Kommunernes planlægning for byudvikling skal være i overensstemmelse med bestemmelserne om støjzonen, og det skal sikres, at Kastrup Lufthavns drifts- og udviklingsmuligheder ikke begrænses.

Udformningen af Fingerplanens §§ 33 og 34 er præciseret uden at der er foretaget indholdsmæssige ændringer af bestemmelserne. Miljøstyrelsens vejledninger for støj gælder for områderne omkring lufthavnene, uanset om de er specificeret i Fingerplanens bestemmelser. På samme måde vil en eventuel ændret vejledning for støj også gælde for områderne, uanset hvilken vejledning, der henvises til i Fingerplanen. Idet der ikke sker en indholdsmæssig ændring med præciseringen af bestemmelserne, vurderes det ikke at være nødvendigt, at miljøvurderingen forholder sig til konsekvenser.

11. Øvrige temaer som vedrører forslag til Fingerplan 2019

Dette afsnit beskriver og kommenterer øvrige enkeltstående bemærkninger med relation til forslag til Fingerplan 2019.

Gribskov Kommune ønsker mulighed for at overføre de to indenlands sommerhusområder Bækkekrogen og Bakkelandet ved Arresø til helårsboligområder i byzone.

Danmarks Naturfredningsforening, Foreningen af Byplanlæggere, Netværk for Yngre Planlæggere (NYP) Dansk Byplanlaboratorium og SLA finder, at en overordnet plan som Fingerplanen bør vurderes i forhold til FN's Verdensmål, herunder mål om bæredygtige byer, mål om at nedsætte og ikke forøge CO₂-udslippet og mål om biodiversitet.

Kommentar

Sommerhusområderne i Gribskov kommune ligger i det åbne land uden tilknytning til eksisterende byzone og vil derfor, i overensstemmelse med planlovens byvækstregler (indefra-og-ud), ikke kunne overføres til byzone.

FN's Verdensmål omtales i regeringens udspil Danmarks hovedstad og en række af initiativerne i udspillet bidrager til indfrielse af FN's Verdensmål, herunder verdensmål nr. 11 om bæredygtige byer og lokalsamfund.

12. Øvrige temaer som ikke vedrører forslag til Fingerplan 2019

Enkelte høringssvar indeholder bemærkninger til temaer, der vedrører hovedstadsområdet, men ikke indgår i forslag til Fingerplan 2019. Det gælder navnlig bemærkninger til regeringens principaftale med Københavns Kommune om udviklingen af Lynetteholmen, bemærkninger til regeringens udmelding om at ville indlede en dialog med Hvidovre Kommune om mulighederne for en udvidelse af Avedøre Holme og bemærkninger til de særlige regler i Landsplandirektivet for detailhandel i hovedstadsområdet.

Halsnæs Kommune opfordrer endvidere til, at der i planloven gives yderligere muligheder for etablering af boliger i støjbelastede områder.

Kommentarer

Bemærkningerne vedrører ikke forslag til Fingerplan 2019. Principaftalen om udviklingen af Lynetteholmen og dialogen om en udvidelse af Avedøre Holme befinder sig i en tidlig fase. Hvis en realisering af projekterne kræver ændringer af Fingerplanen, vil disse ændringer blive genstand for offentlig høring.

Mht. etablering af ny infrastruktur i hovedstadsområdet henvises til Regeringen og Dansk Folkepartis Aftale om et sammenhængende Danmark - Investeringsplan 2030 fra marts 2019.

Mht. hovedstadskommunernes detailhandelsplanlægning og gensidige mulighed for indsigelse ift. detailhandelsplanlægning mv. henvises til Landsplandirektiv for detailhandel i hovedstadsområdet og til det høringsnotat, som blev udarbejdet i forbindelse med den offentlige høring af det gældende landsplandirektiv fra december 2018.

Mht. spørgsmål om planlovens regulering af støjbelastede arealer henvises der til evalueringen af planloven i 2020.

Bilag 1: Oversigt over hørte myndigheder, organisationer m.fl.¹

Ministerier: Beskæftigelsesministeriet, Børne- og Socialministeriet, Energi-, forsynings- og klimaministeriet, Finansministeriet, Forsvarsministeriet, Justitsministeriet, Kirkeministeriet, Kulturministeriet, Miljø- og fødevareministeriet, Skatteministeriet, Statsministeriet, Sundheds- og ældreministeriet, Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, Uddannelses- og Forskningsministeriet, Udenrigsministeriet, Udlændinge- og Integrationsministeriet, Undervisningsministeriet, Økonomi- og Indenrigsministeriet.

Øvrige statslige myndigheder m.fl.: Banedanmark, Beredskabsstyrelsen, Danmarks Statistik, Energistyrelsen, Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse, Geodatastyrelsen, Kystdirektoratet, Slots- og Kulturstyrelsen, Miljøstyrelsen, Naturstyrelsen, Miljø- og Fødevareklagenævnet, Sundhedsstyrelsen, Søfartsstyrelsen, Transport-, Bygge- og Byggestyrelsen, Vejdirektoratet.

Regioner, kommuner, kommunale organisationer m.fl.: Danske Regioner, Kommunernes Landsforening, Region Hovedstaden, Region Sjælland, Albertslund Kommune, Allerød Kommune, Ballerup Kommune Brøndby Kommune, Dragør Kommune, Egedal Kommune, Fredensborg Kommune, Frederiksberg Kommune, Frederikssund Kommune, Furesø Kommune, Gentofte Kommune, Gladsaxe Kommune, Glostrup Kommune, Greve Kommune, Gribskov Kommune, Halsnæs Kommune, Helsingør Kommune, Herlev Kommune, Hillerød Kommune, Hvidovre Kommune, Høje-Taastrup Kommune, Hørsholm Kommune, Ishøj Kommune, Københavns Kommune, Køge Kommune, Lejre Kommune, Lyngby Kommune, Roskilde Kommune, Rudersdal Kommune, Rødovre Kommune, Solrød Kommune, Stevn Kommune, Tårnby Kommune, Vallensbæk Kommune.

Øvrige: Akademisk Arkitektforening, BL – Danmarks almene Boliger, By & Havn, BYFO – Foreningen for ejere af private fredede ejendomme i Danmark, Bygherreforeningen, Byggeskadefonden, Byggesocietetet, Bygningskultur Danmark, Bæredygtigt Landbrug, Coop Danmark, Danmarks Cykel Union, , Danmarks Idrætsforbund, Danmarks Naturfredningsforening, Danske Rederier, Danmarks Sportsfiskerforbund, Danmarks Vindmølleforening, Dansk Akvakultur, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Botanisk forening, Dansk Byggeri, Dansk Bygningsinspektørforening, Dansk Byplanlaboratorium, Dansk Camping Union, Dansk Cyklistforbund, Dansk Ejendomsmæglerforening, Dansk Energi, Dansk Energi Brancheforening, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Fjernvarme, Dansk Gartneri, Dansk Industri, Dansk Kano- og Kajak Forbund, Dansk Jægerforbund, Dansk Land- og Strandjagt, Dansk Landskabsarkitektforening, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Planteværn, Dansk Sejlunion, Dansk Skovforening, Dansk Solvarme Forening, Dansk Sportsdykker Forbund, Dansk Transport og Logistik, Dansk Vand- og Spildevandsforening, Dansk Vandrelaug, Danske Arkitektvirksomheder, Danske Havne, Danske Havnevirksomheder, Danske Maritime, Danske Maskinstationer og Entreprenører, Danske Råstoffer, Danske Speditører, Danske Udlejere, DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi, De Samvirkende Købmænd, Den Danske Landinspektørforening, Den Danske Nationalkomité for Geologi, Det Økologiske Råd, Ejendomsforeningen Danmark, Energinet.dk, Erhvervslejernes Landsorganisation og Storkøbenhavns Erhvervslejer Forening, FAB – Foreningen af byplanlæggere, Feriehusudlejernes Brancheforening, Foreningen Bevaringsværdige Bygninger, Foreningen af Bæredygtige Byer og Bygninger, Foreningen af Danske Biologer, Foreningen af Danske Brøndborere, Foreningen af

¹ Det bemærkes, at enkelte høringssvar fra kommuner er foreløbige og indsendt med forbehold for endelig politisk godkendelse i kommunerne. Høringsnotatet er i disse tilfælde udarbejdet på baggrund af de foreløbige høringssvar.

Danske Kraftvarmeværker, Foreningen af Rådgivende Ingeniører, Foreningen Vandværker i Danmark, Friluftsrådet, Fritidshusejernes Landsforening, Greenpeace Danmark, HOFOR, HORESTA, Kolonihaveforbundet, Kommunalteknisk Chefforening, Københavns Lufthavne, Landbrug & Fødevarer, Landsforeningen for Bygnings- og Landskabskultur, Loopecity, Miljøbevægelsen NOAH, Parcelhusejernes Landsforening, Praktiserende Landinspektørers Forening, RealDania, Skov & Landskab (Københavns Universitet), Spildevandsteknisk Forening, Statens Byggeforskningsinstitut (Aalborg Universitet), Supercykelstier, Tune Lokalrådsforening, Økologisk Landsforening, Arkitektskolen i Aarhus, Danmarks Tekniske Universitet og Helle Tegner Anker, Københavns Universitet, Kunstakademiets Arkitektskole.

Bilag 2: Indkomne høringsvar

Erhvervsstyrelsen har modtaget 331 høringsvar. Afsenderne er oplistet nedenfor.

Kommuner og regioner: Albertslund Kommune, Allerød Kommune, Brøndby Kommune, Dragør Kommune, Egedal Kommune, Fredensborg Kommune, Furesø Kommune, Gentofte Kommune, Gladsaxe Kommune, Greve Kommune, Gribskov Kommune, Halsnæs Kommune, Hillerød Kommune, Hvidovre Kommune, Høje-Taastrup Kommune, Hørsholm Kommune, Ishøj Kommune, Københavns Kommune, Mindretalsudtalelse Københavns Kommune, Køge Kommune, Lejre Kommune, Lyngby-Taarbæk Kommune, Roskilde Kommune, Rudersdal Kommune, Rødovre Kommune, Solrød Kommune, Tårnby Kommune, Vallensbæk Kommune, Bycirklen, Region Hovedstaden, Region Sjælland.

Interesseorganisationer og foreninger: Arkitektforeningen, Cyklistforbundet, Dansk Industri, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Naturfredningsforening Brøndby, Greve og Vallensbæk-Ishøj, Danmarks Naturfredningsforening Furesø, Danmarks Naturfredningsforening Hørsholm, Dansk Byplanlaboratorium, Dansk Erhverv, Danske Landskabsarkitekter, Enhedslisten Ishøj v/Ole Wedel-Brandt, DOF, FAB, Forbrugerrådet Tænk, Foreningen Nej til Ring 5, Friluftsrådet, Grundejerforeningen Landsbyen m.fl., Kolonihaveforbundet, Landsbylauget for Solrød Landsby, Rådet for Bæredygtig Trafik, Tune Lokalrådsforening, GreveSolrød Erhverv, Venstre i Ishøj, Frederikssund Klimaforening, Grundejerforeningen Damgårdshave v/Susanne Jakobsen, Foreningen Bæredygtige byer og bygninger, Miljøpunkt Amager, Københavns Lufthavne, Nordsjællands Landboforening, Sportskollektivet, Supercykelstisekretariatet, Danmarks Jægerforbund, Netværk for Yngre planlæggere og Foreningen Køge Bugt Naturstrand.

Ministerier og øvrige statslige myndigheder: Energistyrelsen, Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse på vegne af Forsvarsministeriet, Kirkeministeriet – Roskilde Stift og Helsingør Stift, Kystdirektoratet, Landbrug og Fødevarer, Miljø- og Fødevareministeriet, Økonomi- og Indenrigsministeriet samt Transport-, Bygnings- og Boligministeriet (med bidrag fra Vejdirektoratet, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, Banedanmark, Metroselskabet og Sund og Bælt, Naturstyrelsen og Slots- og Kulturstyrelsen.

Øvrige: NCC Industry A/S, Arne Lund, Danmarks Frie Autocampere, Trafikselskabet Movia. Dorte Saabye m.fl., Thomas Uldall/Lind & Risør, Bofællesskabet Landsbyen v/Steffen Bjergved, Dorte Kirkeskov Carlsson f. Handels- og ejendomsfirma v. Flemming Strøbæk, Nina Myssen, Lotte Rånes, Mette Kristensen, Københavns Universitet, SLA, KAP Ejendomme ApS, Rideudviklingsgruppen, Cowi på vegne af Kurt Sørensen, Lars Højsgaard, Høvelte Vandværk, Skanska, Niels Østergaard m.fl., Akademirådet, Refshaleøens

Ejendomsselskab A/S, DGI DIF, Energinet, Frederich Larsen, Miki Didriksen, Lars Skytt m.fl., Lis Sidsel og Trine Høg, Ejendomsmægler Allan Aastrup, Jens Henrik Christiansen, Lennart Hartmann Nielsen, Pia Skourup, Ole Beckmann Skourup/Venstre i Ishøj, Gjeddesdal Gods, Pernille Stenstrup Christiansen, Skeltoftekvarerets Vejlag.

Øvrige vedr. støjzone ved Københavns Lufthavn, Roskilde: Rasmus Torp Nylén, Jannick Hansen, Diana Bavnhøj, Michelle Brinck-Lønberg, Lars Dragheim Blaaberg, Torben Schovsbo-Larsen, Lonnie Schovsbo-Larsen, Kenn Mose Lindholm, Lizzie Lindholm, Hanne Steffensen, Jeanett Bruntse-Olsen, Tine H. Segato, Peter Nielsen, Wivi Rasmussen, Christina Jensen, Glenn Jensen, Christina Almfort, Hugo Grand Petersen, Stig Andersen, Anne Nielsen, Alain Pattel, Per Jan Christensen, Jens Kjær Knudsen, Jørgen Bach, June Bach Pedersen, Michael Weinrich, Niels Ole Dalsgaard, Sabine Gosselke Berthelsen, Mette Gottlieb Jensen, Marianne Henriksen, Pia Johansen, Anita Bro Rasmussen, Janne Rasmussen, Lars Hansen, Freya Lundsgaard, Camilla Blaaberg, Louise Samuel Hausgaard, Henning Høst Olsen, Otto Rasmussen, Knud Alfast Henriksen, Helle Holst, Morten Schack Linnemann, Henrik Sandersen, Hanne Skou Rasmussen, Morten Klarskov, Camilla Bjørn-Larsen, Dorte Pilegaard, Anders Pilegaard, Niels Palne, Martin Lippert, Martin Høyer, Helle W. Christiansen, Mogens Christiansen, Carsten Kløcker Petersen, Ulrich Moustgaard, Jette Alstrup Petersen, Helle Westergaard, Christian Ammitzbøll Jørgensen, Jeanette Poulsen, Renate og Niels Andreassen, Mads Søe Hammer, Anne Katrine Wrist Simonsen, Anne-Mette Lykkegaard Bonnemann, Annika Kindberg Linnemann, Keld og Maibritt Salkvist, Keld Aaboe Lavesen, Morten Voss, Helen Krøyer, Jeanne Nørr, Peter Nørr, Majbrit Røjkjær, Inge Nebbelunde, Niels Jørgen Jørgensen, Hanne Steinmius Jørgensen, Kirk, Steffen Mailund Beck, Anders Kirk, Tine Larsen, Nancy Nielsen, Mette Wallin, Martin Wallin, Thomas Göth, Tina Opfermann Göth, Leif Pabijan, Tove Pabijan, Frederik Kirketerp-Møller, Peter Gubbertsen, Barbara Villekjær, Thomas Jannich Rattleff, H. Henrik Petersen, Jette Rohde v/Mortang advokater, Simon Viksø, Claus Nielsen, Carmen P. Duvander, Celia Bie Andreassen, Ninna Lysen, Rolf Kofod, Martin Backe, Lizette Backe, Thomas og Jonna Tønnesen, Annette Holm Nielsen og Kim Holm, Casper Nielsen, Janne Arlander, Michael Støvhase Petersen, Jesper Hvid Hansen, Majken Kragh Dandanell, Steen Jørgensen, Helle Sadolin Holst Jensen, Olivia Sadolin Jensen, Michael Viktor Jensen, Erik Skou, Michael Svendsen, Marianne Svendsen, Emilie Svendsen, Stine Borre Larsen, Pelle Olesen, Mai og Claus Olesen, BB Hotel Albertine, Julie Lysen, Anders Lysen, Rasmus T. Larsen, Malene Petersen, Peter Graversen, Grundejerforeningen Landsbyen, Lone Windig, Søren Vestergaard, Frederik H. Vestergaard, Alberte H. Vestergaard, Ulla H. Vestergaard, Krarup Real Estate v/Jesper Krarup, Charlotte Månsson, Casper Ellemo, Morten Sponholtz, Henrik Peter Reisby Nielsen, Hans Peter Nielsen, Inge Lise og Kristian Riegels Thomsen, Ebbe Hjort, Laila Hemmingsen, Peter Clausen, Morten Sørensen, Sara M. Clausen, August Clausen, Valdemar Clausen, Jens-Ole Vind, Lene Vind, Maria Hessner Hansen, Kim Hansen, Emily Hessner Hansen, André Hessner Hansen, Annette og Brian Faxholm, Jannik Lindholm, Isadora Lindholm, Karin Juul Herzberg, Peter Herzberg, Gert Herzberg, Birthe Holst, Reerslev-Stærkende Landsbylaug 102 medlemmer (adresser), Aage Richard Christensen, Kirsten Halby Petersen, Andreas Lindholm, Frederik Lindholm, Mads Onsberg, Janne Kofod, Mie Rust Larsen, Anders Vorndran Lund, Rikke Hentze, Rasmus Jørgensen, Tine Jagd Ziegler, Kathleen Seymour Sidenius, Lene Aaboe Lavesen, Stig Buchholz, Niels K. Nielsen, Allan Aastrup Realmæglerne, Sigrid Mark Rasmussen, Sara Mikkelsen, Axel Højer Pedersen, Louise Christensen, Henrik Aabom, Sara Aabom, Karina Korsled, Jesper Nielsen, Gitte Vestergaard, Peder Larsen, Kirsten Nymann, John Pedersen, Henrik Rasmussen, Liane Gerup Damsø, Reisel, Mette Reisel, Karin Mai Hansen, Doris Jørgensen, Jannie Lerche, John Ander-

sen, Nikolaj Steffensen, Cecilie Andersen, Lenette Andersen, Mathias Andersen, Gitte Jensen, Jesper Jensen, Jesspar Møller, Tage Lauritsen, Sara og Rene Nielsen, Trine Bøgeskov Møller, Marcus Bøgeskov Møller, Sara Møller, Anne Meldgaard Ryhl, Jens Meldgaard Ryhl, Jan Mitchell, Karin Mitchell, Anke Soor, Amritpal Soor, Michael Stange Jensen, Camilla Rohde-Andersen, Christian Rohde-Andersen, Nick Ziegler, Rina Nielsen, Kaj Duch, Niels Petersen, Jakob Reinholdt, Anni Andersen, Fie Johansen, Torben Olsen, Christina T. Risdorf, Ole Risdorf, Mette Ditlevsen, Palle Koch, Per H. Laursen, Verner K. Jürgensen, Torben Rix, Flemming Bøge.