

Erhvervsstyrelsen
E-mail: fingerplanrevision@erst.dk



**ARKITEKT-
FORENINGEN**
*Danish Association
of Architects*

Akademisk Arkitektforening
Åbenrå 34
DK-1124 København K

(+45) 3085 9000
mail@arkitektforeningen.dk
www.arkitektforeningen.dk
CVR 62 57 23 10

Høring af forslag til Fingerplan 2019

Dato
19. marts 2019

Arkitektforeningen takker for det tilsendte materiale og for muligheden for at afgive høringssvar til høring af forslag til Fingerplan 2019.

Generelle bemærkninger

Hovedstadsregionen står over for en række udfordringer i fremtiden med en markant øget tilflytning, trængsel på vejene og klimaforandringerne, som bliver mere og mere mærkbare. Det centrale styringsinstrument til at løse disse udfordringer er gennem den fysiske planlægning, og med Fingerplanen har man et stærkt og formaliseret redskab til at bruge den fysiske planlægning proaktivt i en regional skala. Det gælder både i forhold til erhvervsudviklingen, bosætningsmønstre, transportmønstre og livskvaliteten for alle borgere i hovedstadsregionen. Det er derfor vigtigt, at Fingerplanen, og derved rammerne for den fysiske planlægning og udvikling i Hovedstadsområdet, løbende revideres og tilpasses, samtidig med, at de oprindelige og styrende principper og grundtanker for Fingerplanen fastholdes.

Fingerplanen skal sikre en afbalanceret vækst og udvikling i hele hovedstadsområdet og bidrage til at hindre segregering mellem byfingrene og mellem center og periferi ved hjælp af en overordnet koordinering af byomdannelse, byvækst, brug af ledige arealer og hovedstadsregionens infrastruktur. Dette fordrer en vision for hele hovedstadsområdet, prioritering og mål for den overordnede planlægning, da et tyndt lag af ukoordinerede initiativer spredt over hele hovedstadsregionen resulterer i spredt fægtning og ikke får den samlede tilsigtede effekt, i planfaglig forstand. Samtidig bør det også sikres, at det centrale København i Fingerplanens håndflade aflastes gennem en styrkelse af byfingrene. Bl.a. for at sikre blandede byer og imødegå

den igangværende tendens mod segregering af beboerne i hovedstadsregionen. Heri ligger en af de store fremtidige udfordringer for Fingerplanen. En anden stor udfordring er den øgede trængsel langs og på tværs af byfingrene.

Arkitektforeningen anerkender, at Erhvervsstyrelsen har inddraget de 34 kommuner i hovedstadsregionen, som udgør Fingerplanen i revisionsprocessen. Dette er vigtigt i forhold til at skabe legitimitet i revisionsprocessen og ejerskab for Fingerplanen. På kommunalt niveau vil der i den fysiske planlægning, i sagens natur, altid være divergerende ønsker, prioriteter og interesser, hvilket de 150 indsendte forslag fra hovedstadsregionens 34 kommuner også vidner om. Samlet set savner Arkitektforeningen en samlet vision og begrundelser for imødekommelsen af de 80 forslag fra kommunerne, konsekvensberegninger af forslagene samt en redegørelse for, hvordan de samlet set understøtter Fingerplanens principper og grundtanker. Arkitektforeningen mener, at ethvert ændringsforslag til Fingerplanen altid bør have som overordnet mål at planlægge for hele Hovedstadsregionens samlede interesser.

Arkitektforeningen mener, at enhver revision af Fingerplanen skal underbygge ovenstående formål og derved fastholde principperne om stationsnærhed og hindre byspredning, samt underbygge den kollektive trafik. Arkitektforeningen mener, at det foreliggende revisionsforslag mangler helhedstænkning og en samlet vision og strategi for byudviklingen i hovedstadsregionen. De 80 imødekomne forslag skaber mere byspredning, underminer stationsnærhedsprincippet, og der mangler bæredygtige bud på hovedstadens samlede udvikling.

Arkitektforeningen finder den grønne prioritering meget positiv og foreslår, at der indføres samme bytteprincip i forbindelse med etablering af nye byudviklingsområder, så det samlede bebyggede areal i hovedstadsregionen ikke øges, men koncentrerer omkring stationsnærhedsprincippet.

Bemærkninger til kapitel 3 – Det indre storbyområde (fingerbyens håndflade)

Ad §6, stk. 1. nr. 2.

Helt grundlæggende er Arkitektforeningen betænkelig ved at lempe på stationsnærhedsprincippet, ved at åbne op for at planlægge større, offentlige institutioner uden for de stationsnære områder. Dette er også tilfældet, selvom der forudsættes, at de vedrører institutioner, som betjener kommunens borgere. Stationsnærhedsprincippet er et bærende element i Fingerplanen og bør fastholdes, også selvom der sikres god offentlig transport til en nærliggende station.

Ad §6m stk. 2.

Arkitektforeningen mener grundlæggende, at stationsnærhedsprincippet bør fastholdes for større byfunktioner. Al erfaring viser, at

når gangafstanden øges til det stationsnære område, øges tilbøjeligheden til at fravælge den kollektive trafik ligeledes.

Ad §6m stk. 3.

Stationsnærhedsprincippet gør den kollektive transport mere attraktiv, og derved lettes trængslen på vejene, hvilket leder til et mere miljøvenligt samfund, samtidig med at fremkommeligheden øges.

Arkitektforeningen bakker op om en forsøgsordning, der afgrænser stationsnære kerneområder omkring standsningssteder for BRT-linjer. Det er dog vigtigt, at de pågældende standsningssteder er få og nøje udvalgt, så de ikke underminerer Fingerplanens stationsnærhedsprincip. Desuden er det vigtigt, at forsøgsordningen bliver evalueret grundigt efterfølgende.

Bemærkninger til kapitel 4 – Det ydre storbyområde (byfingrene)

Ad §11, stk. 1, nr. 2

Arkitektforeningen er betænkelig ved at lempe på stationsnærhedsprincippet, ved at åbne op for at planlægge større, offentlige institutioner uden for de stationsnære områder. Dette er også tilfældet, selvom der forudsættes, at de vedrører institutioner som betjener kommunens borgere, med mindre helt særlige forhold gør sig gældende, som fx i Hørsholm. Stationsnærhedsprincippet er et bærende element i Fingerplanen, som bør fastholdes, også selvom der sikres god offentlig transport til en nærliggende station.

Bemærkninger til kapitel 5 – De grønne kiler

Overordnet bemærkning til kapitel 5 om de grønne kiler: Klimaforandringerne og særligt øgede nedbørsmængder stiller krav til flere klimasikringsanlæg. I den fremtidige planlægning for klimasikring er det oplagt at tænke de grønne kiler ind, da de i høj grad kan bidrage til klimasikringen.

Ad §18, stk. 5.

Med klimaforandringerne, herunder øget nedbør og større vandmængder, er det oplagt, at de grønne kiler tænkes ind i en klimasikringssammenhæng, herunder i forhold til midlertidig deponering og/eller nedsivning af regnvand. Arkitektforeningen bakker op om forudsætningen om, at de i videst muligt omfang styrker natur og vilkår for friluftsliv og gerne øger den rekreative værdi af de grønne kiler.

Med venlig hilsen

Lars Autrup
Direktør Arkitektforeningen



Kommentarer til forslag til Fingerplan 2019

fingerplanrevision@erst.dk

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

Stationsnærhedsprincippet

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

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

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

Nye byudviklingsmuligheder

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

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

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

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

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

Nye stationsnære kerneområder omkring standsningssteder for BRT-linjer

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

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

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

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

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

Nye erhvervsområder

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

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

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

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

Med venlig hilsen
Rådet for Bæredygtig Trafik

Kjeld A Larsen
Formand

Niels Wellendorf
Bestyrelsesmedlem



RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

30. maj 2017

Kommentarer til forslag til Fingerplan 2017

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

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

Godstransport

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Persontransport

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

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

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

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

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

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

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

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

En letbanebetjening af sportsbyen i Brøndby bør også medtages.

Med venlig hilsen
Rådet for Bæredygtig Trafik

Kjeld A Larsen
Formand

Niels Wellendorf
Bestyrelsesmedlem



ERHVERVSSTYRELSEN
Dahlerups Pakhus
Langelinie Allé 17
2100 København Ø

Sendt pr. mail til fingerplanrevision@erst.dk og erst@erst.dk

Cyklistforbundet
Rømersgade 5-7
DK-1362 København K

Tel +45 33 32 31 21
post@cyklistforbundet.dk
www.cyklistforbundet.dk

Cyklistforbundets høringssvar i forbindelse med forslag til revideret Fingerplan – Fingerplan 2019

Cyklistforbundet skal hermed kommentere på regeringens forslag til revision af Fingerplanen (Landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning). Høringen ses som anledning til at kommentere på både revision af Fingerplanen såvel som de elementer fra planen, der bliver videreført.

19. marts 2019

Opsummering

Hovedformålet med udkastet til revision af Fingerplanen er at sikre et stærkt hovedstadsområde til gavn for hele landet. Det formål bifalder Cyklistforbundet og minder om, at en stærk planlægningstradition med fokus på bløde trafikanter og kollektiv trafik netop er et af de elementer, der gør, at hovedstaden i dag har en høj mobilitet sammenlignet med andre byer i Nordeuropa. Det er særligt værdt at fremhæve, at

- Cyklen sikrer mindre trængsel og dermed øget mobilitet, især i kombination med en stærk offentlig transport, når det drejer sig om længere afstande.
- Over halvdelen af Storkøbenhavns familier ifølge Danmarks Statistik ikke har adgang til bil.
- Princippet om at planlægge større erhvervsbyggerier mv. i gangafstand fra stationer er helt afgørende, når det bæredygtige, effektive og sunde transportvalg skal understøttes

Cyklistforbundet frygter, at forslaget om uden videre at tillade erhvervsbyggeri i visse købstæder og Høje Taastrup op til 1.000 meter fra stationen vil medføre øget biltrafik og gøre det sværere at træffe det bæredygtige transportvalg. Cyklistforbundet kan derfor ikke støtte op om denne lempelse af stationsnærhedsprincippet. Gennemføres lempelsen bør der som minimum stilles krav om at fremme muligheden for at kombinere offentlig transport med cykling, ligesom der skal sikres gode cykelforhold på stationerne.

I forbindelse med etablering af nye cykelstier i de grønne kiler skal der sikres god fremkommelighed for cykelpendlere både langs med og på tværs af kilerne. Der bør etableres supercykelstier eller lignende højklassede cykelforbindelser langs alle større veje, og der skal investeres i god og ensartet skiltning af cykelforbindelser på samme høje niveau som den bilister oplever.

Cykelinfrastruktur bør ikke alene være en kommunal kompetence. Investeringer i cykelinfrastruktur er en af de mest rentable former for investeringer i infrastruktur, der giver markante besparelser for staten på eksempelvis sundhedsbudgettet. Derfor er det også et statsligt ansvar at sikre, at rammerne er til stede for, at borgerne kan træffe det sunde og bæredygtige transportvalg.

Udvidelse af det stationsnære kerneområde

Der lægges i forslaget op til, at det stationsnære kerneområde i forbindelse med erhvervsbyggeri i udvalgte byer kan udvides fra 600 til op til 1000 meter, uden at der (som i den nuværende version) skal redegøres for, hvordan man vil kompensere for den øgede afstand ved at fremme brugen af cykling, gang eller offentlig transport. Cyklistforbundet mener,

- at der ved etablering af byggeri mere end 600 meter fra en station skal stilles krav om, at virksomheden eksempelvis stiller en firmacykelordning til rådighed, eller etablerer andre former for supplerende virkemidler, der skal gøre det nemt at vælge den bæredygtige transport.
- at de stationer, der i forslaget er udpeget til at få udvidet det stationsnære kerneområde til 1000 meter i varierende grad er underbetjent af cykelinfrastruktur. Derfor bør en ændring af kerneområde-definitionen følges op med krav om ambitiøse investeringer i opgradering af disse stationers forbindelser til det omgivende cykelinfrastrukturnetværk samt højklasset cykelparkering.
- at et begrænset antal parkeringspladser til biler i kombination med sikre og tilstrækkelige cykelparkeringsmuligheder vil øge incitamentet til at tage cyklen i kombination med offentlig transport.

Såfremt stationsnærhedszone udpeges ifm. hurtige og gennemgående buslinjer med en særskilt placering på vejen (Bus Rapid Transit-linjer), bør der i forbindelse med et konkret byggeri redegøres i lokalplan og/eller kommuneplan for, hvorledes bekvem cykelmedtagning i busserne, firmacykelordning og/eller andre lignende ordninger kan gøre cyklen til et attraktivt "last-mile"-transportmiddel ifm. offentlig transport. Dette bør også følges op med begrænsning af bilparkering.

Cyklistforbundet mener ikke, at "institutioner med en stærk lokal forankring" såsom rådhusene uden videre kan placeres stationsfjernt, uden at dette vil føre til øget biltrafik. I den forbindelse minder Cyklistforbundet om den nylige undersøgelse fra Aalborg Universitet, der viser, at dobbelt så mange ansatte benytter sig af offentlig transport, når den pågældende virksomhed/institution ligger inden for det stationsnære kerneområde, selv når denne er velbetjent med parkering til biler.

Såfremt det besluttet at udvide definitionen af stationsnærhed, vil Cyklistforbundet opfordre til, at der i forbindelse med opførelse af nybyggeri over 600 meter fra stationen, stilles krav om, at der er gode forhold for cyklister på den pågældende station. Det være sig i form af cykelparkering af tilstrækkelig kvalitet og antal, adgang til cykelstinet og perroner, mulighed for cykelleje, cykelmedtagning på relevante tog og lignende, samt en plan for hvordan eventuelle mangler i forbindelse med dette vil blive udbedret enten af bygherre eller relevante myndighed. I den forbindelse er det vigtigt at have for øje, at de udpegede stationer har ganske forskellige vilkår for f.eks. cykelmedtagning, da det er gratis at medtage cykel på S-togsnettet (Høje Taastrup, Køge, Hillerød, Frederikssund), hvorimod det kræver cykelbillet at medtage cykel i regionaltog (Roskilde, Helsingør). Ifølge DSB har den gratis cykelmedtagning i S-toget øget antallet af pendlere, der benytter sig af kombinationen cykel-tog med 500.000 i perioden 2012-2017.

Nye cykelstier

Gode højklassede cykelforbindelser fremmer muligheden for at pendle over længere afstande, og for hver tur der tages på cykel i stedet for i bil mindskes trængslen og spildti-

den ved at sidde i kø. Derfor er gode cykelforbindelser i kombination med en velfungerende offentlig transport en helt afgørende komponent i en moderne hovedstadsregion med en høj mobilitet. Cyklistforbundet er derfor enig i forslaget om,

- at der skal kunne etableres cykelstier i god kvalitet i både de indre og ydre grønne kiler, samt at disse skal tage hensyn til de grønne kilers formål. Såfremt der anlægges cykelstier i de grønne kiler med fartdæmpende foranstaltninger for at sikre den rekreative brug, bør der etableres en parallel cykelforbindelse (gerne langs eksisterende bilvej) for at give den hurtige cykelpendler et attraktivt alternativ.
- at der skal sikres gode cykelforbindelser til større arbejdspladser.

Cyklistforbundet bemærker,

- at det er positivt med nye supercykelsti-udlæg. Der mindes i den forbindelse om, at supercykelstier skal anlægges med et minimum af stop for cyklisten, samt med en ensartethed i udformning og skiltning. Der skal afsættes midler hertil, ganske som det er gældende i dag for bilmotorveje.
- at der bør udlægges supercykelstier eller lignende højklassede cykelforbindelser langs alle større veje.
- at de af kortbilag Q illustrerede "missing links" bør udlægges med en så direkte linjeføring som muligt, samt at det indgår i planlægningen heraf, hvorledes cyklist kan skærmes mest muligt for vind og vejr.

Kompetence og finansiering

Forslagets bemærkning til § 27 om, at "detaljeret planlægning og anlæg af stier er en kommunal kompetence", må ikke forstås således, at finansieringen af cykelstier alene er et kommunalt anliggende. Staten bør i den sammenhæng påtage sig et langt større ansvar, end den hidtil har gjort, ikke mindst fordi investeringer i cykelinfrastruktur giver markante besparelser for staten på eksempelvis sundhedsbudgettet.

Ifølge en analyse foretaget af konsulenthuset Incentive giver supercykelstierne i hovedstadsområdet et samfundsøkonomisk årligt afkast på 11 %, hvilket er et af de højeste på listen over større infrastrukturprojekter i Danmark og væsentligt over de 4 % i årligt afkast, som Finansministeriet angiver som grænsen for, hvornår en investering er rentabel.

Venlig hilsen

Klaus Bondam
Direktør

Dir. +45 45 70 83 65
bondam@cyklistforbundet.dk

Erhvervsstyrelsen
Dahlerups Pakhus
Langelinie Allé 17
2100 København Ø
erst@erst.dk



**DANMARKS
JÆGERFORBUND**

Danmarks Jægerforbund
Molsvej 34
8410 Rønde

Tlf. + 45 88 88 75 00

post@jaegerne.dk

CRV-nr. 15 79 61 46

Den 20. marts 2019

Vedr.: Høring af forslag til Fingerplan 2019

Danmarks Jægerforbund har modtaget ovennævnte forslag i høring, og vi skal i den forbindelse bemærke:

Side 4 2. afsnit

Danmarks Jægerforbund vil i relation til dette understrege vigtigheden af, at kommunerne sikrer, at der ligger støjkonsekvenszoner for de støjende aktiviteter og at disse altid respekteres ved planlægning af byudvikling, således at konflikter mellem de støjende virksomheder og naboer undgås. Byudviklingen omkring skydebanerne på Amager er desværre et eksempel på en konflikt med naboer angående støj.

Side 13 § 19 nr. 5 *At støjende friluftsanlæg i videst muligt omfang undgås, men i givet fald placeres således, at de ikke påvirker internationale naturbeskyttelsesområder og i fornødent omfang støjbeskyttes.*

Danmarks Jægerforbund må påpege, at der er et stort behov for at øge skydebanekapaciteten særligt i hovedstadsregionen, hvor der er det højeste antal nyjægere og den mindste skydekapacitet nogensinde. Med haglskydeprøvens indførelse i 2014 som stiller krav til skydefærdighederne er der et øget behov for skydebanekapacitet. Derfor er formuleringen "*støjende friluftsanlæg i videst muligt omfang undgås*", ikke acceptabel. Denne sætning bør ændres til: "*støjende friluftsanlæg skal anlægges med respekt for omgivelserne og i respekt for behovet for disse anlæg, hvor den nødvendige teknologi for støjdæmpning tages i anvendelse.*" Skydebanekapaciteten er af afgørende betydning for at sikre at danske jægere kan træne deres skydefærdigheder.

Side 27 3. afsnit

Danmarks Jægerforbund kan ikke støtte forslag om at afvikle støjende aktiviteter, som ligger inden for beskyttede naturtyper. Naturen har indfundet sig og indordnet sig under den støjpåvirkning, der måtte være blevet givet tilladelse til. Danmarks Jægerforbund mener selvfølgelig, at der bør tages hensyn til naturen, men på et fagligt grundlag.

Side 27 4. afsnit

Danmarks Jægerforbund tilslutter sig ideen om samplacering af støjende aktiviteter nær eksempelvis motorvejsnet. Vi mener desuden, at skydebaner er at betragte som et mindre anlæg. Formuleringen bør derfor være: "*Enkelte steder i kilerne, fx langs motorvejsstrækninger, er der arealer, som i forvejen er støjbelastede, og som ikke kan beskyttes ved støjvolde eller på anden måde. På sådanne arealer kan der efter nærmere planlægning og vurdering placeres mindre, støjende anlæg, såsom skydebaner og lignende*"

Side 29 afsnit 4”Ad § 19, stk. 1, nr. 5 Bestemmelsen giver mulighed for i ganske særlige tilfælde at indpasse støjende friluftsanlæg, såfremt støjbelastningen minimeres, fx ved allerede støjbelastede arealer ved motorveje eller i færdiggravede grusgravskratere, hvor terrænet har en sådan karakter, at omgivelserne ikke støjbelastes yderligere.”

Danmarks Jægerforbund indgår gerne i dialog om placering af skydebaner i eksempelvis færdiggravede grusgravskratere.

Venlig hilsen
Danmarks Jægerforbund



Claus Lind Christensen
Formand

Direkte tlf. + 45 27 80 28 55
E-mail clc@jaegerne.dk

Ishøj, den 12/3 2019

Til Erhvervsstyrelsen!

Sendt pr. e-mail til <mailto:fingerplanrevision@erst.dk>

Bemærkninger til Forslag til Fingerplan 2019.

DN's lokalafdelinger i Greve, Vallensbæk-Ishøj, Brøndby og Hvidovre ser med bekymring på Fingerplanens § 18a, der omfatter Køge Bugt Strandpark.

Vi finder det specielt problematisk, at der åbnes for ”mindre bymæssige fritidsanlæg - og større ditto af midlertidig karakter -” (§ 18a stk. 3 og 4). Formuleringerne er upræcise både med hensyn til størrelse, placering, egentligt formål og tidsrammer.

Bag klitterne i Strandparken er der allerede etableret en lang række faciliteter til glæde for friluftlivet - og dermed også for turismen - og disse faciliteter opfylder på fuldt tilstrækkelig vis det eksisterende behov. Skulle der vise sig yderligere behov for ændringer, kan der uden større besvær søges dispensationer hertil efter de til enhver tid gældende love. Sunde og velbegrundede projekter vil selvfølgelig stadig kunne gennemføres efter ansøgninger om dispensation.

DN har forståelse for udvidelser på havneområderne og for faciliteter i forbindelse med badning, men aktiviteter og anlæg omkring lagunesøerne vil være til stor skade for naturen. Dels vil øget benyttelse af disse områder forstyrre det indtryk, som de nu byder de besøgende - dels vil øget benyttelse forstyrre dyre- og plantelivet.

Den traditionelle trafik af kajakker i lagunesøerne er næppe til stor skade, men bør begrænses i de perioder, hvor fuglene yngler og mens trækfugle raster om vinteren til bestemte områder af søerne.

Der er imidlertid en udvikling i gang inden for vandsport (SUP og elektrisk fremdrevne minifartøjer), som vil være stærkt problematisk for dyre- og plantelivet - Sådanne aktiviteter skal udelukkende foregå fra åben strand eller i selve havneområderne. Køge Bugt Strandpark huser nemlig en række trængte og truede dyre- og plantearter, som er afhængige af netop de enestående biotoper, som er opstået i forbindelse med etableringen i sin tid af Strandparken - specielt i lagunesøerne, på overdrevene og strandengene og bag digerene.

Med hensyn til mindre bymæssige fritidsanlæg langs vejene mellem byerne og havnene frygter vi, at disse vil kunne opdele området i selvstændige biotoper og dermed skade dyrenes muligheder for at migrere frit og således gøre bestandene yderligere sårbare gennem isolation. I Køge Bugt Strandpark er registreret skovhullæbe, majgøgeurt, ringplettet gøgeurt, strandkvan, grønbroget tudse, ræv, hare, gul vipstjært, engpiber, digesvale - alle arter, som der skal tages særligt hensyn til i de områder, hvor tolkning af §18a kan føre til konflikter med naturen.

Det er vort ønske, at § 18a stk. 3 og 4 udtages af Fingerplanen, således at de tilfælde, som disse skulle dække, behandles ud fra Fingerplanens § 18 om i overensstemmelse med gældende love.

Med venlig Hilsen

Anne von Huth, Preben Jensen, Johnny Petersen - Formænd i Lokalafdelingerne i Danmarks Naturfredningsforening, Brøndby, Greve og Vallensbæk-Ishøj.

Til: Erhvervsstyrelsen, fingerplanrevision@erst.dk

21. marts 2019

DN Furesøs kommentarer til Høring om fingerplan 2019

Fingerplanen generelt

De udspil, der er kommet, siden den første fingerplan blev vedtaget for ca. 70 år siden, har mere karakter af små tilpasninger end egentlig revision af planen. Men planens præmisser er ændret stærkt i de ca. 70 år. Befolkningen vokser stærkt, og biodiversitets- og klimaudfordringerne er markant ændret. Derfor er der også på flere punkter behov for egentlig nytænkning og revision.

Fingerplanen bør tage udgangspunkt i **verdensmålene**, som fremover skal danne rygraden i al planlægning. Man kan ikke planlægge for udviklingen i hovedstaden uden at sikre, at planen vil virke til, at verdensmålene bliver nået.

Fingerplanen bør indeholde en plan for hvordan **biodiversiteten** kan fremmes i storbyområdet - både i fingrene og i kilerne.

Vækst

Det er vigtigt, at vi får en grundig diskussion af, om vi overhovedet skal have mere vækst i Nordsjælland. Vi ønsker ikke vækst i vores grønne områder i Furesø Kommune. Vi synes, der er behov for prioritering af naturværdierne i hele Københavnsområdet. Det vil give mulighed for at skåne de store naturværdier, der er centreret i Nordsjælland. Som dokumentation for vores naturværdier i Nordsjælland henvises blandt andet til tallene fra DN's naturkapitalindeks, hvor de nordsjællandske kommuner er markant placeret.

Fingerplanen er dyr for naturen og klimaet

Fingerplanen er overordnet set en meget dyr plan for naturen og klimaet. De mange og lange fingre betyder, at ud over at selve byen fylder i naturen, så er byområderne med til at reducere værdien af naturområderne mellem fingrene. Hvis man forestiller sig en cirkulær tætbykerne til ca. halvanden million mennesker, sammenlignet med den fingerplan, vi har, så er længden af grænsefladen mellem natur og by mange gange større i fingerplanen. Samtidig har fingerplanen den negative virkning, at transportvejene bliver mange gange længere end i en tæt by.

Vi foreslår, at den kommende vækst i stedet for ved forlængelse og udvidelsen af fingrene især i Nordsjælland, nytænkes og sker med et nyt, tæt byområde mellem Roskilde og Køge.

- Udbyg syd for Roskildevej linjen (rute 156). Dette skal forstås bredt, så også områder vest for Roskilde og vest for Køge inddrages og set som et samlet område tænkes ind i fingerplanen. Det bør gøres som en "tætbykerne", så der ødelægges mindst natur. Der kan skabes en bydel med særdeles gode forbindelser, både for bil-, fly- og togtrafik til både det øvrige land, Sverige og til Tyskland.

- Drop trafikudviklingsprojekterne mod nord, både udbygning af Hillerødmotorvejen og Ringvej 5.
- Udnyt eksisterende og ny planlagt infrastruktur i højere grad. Ved udbygning efter dette forslag åbnes mulighed en højere udnyttelse af de nye tog-linier mod Ringsted og Tyskland.
- Man ville kunne få en bedre udnyttelse af den nye motorvej mellem Køge og Frederikssunds motorvejen. Man vil kunne reducere ensidig myldretrafik på Sydmotorvejen mellem Køge og Greve Nord, idet en del af myldretidstrafikken vil ske både fra nord og syd samtidig, ja og også fra vest fra Roskildeområdet.
- Udnyt, at det øgede udbud af udbygningsmuligheder vil nedsætte priserne på bygrunde i Nordsjælland.
- Reducer transportlængderne, samlet set for Københavnsområdet.
- Undgå lokale planer, der har negativ indvirkning på den overordnede plan. F.eks. er det uheldigt at udbygge for enden af fingrene, f.eks. i Hillerød, Køge, Frederikssund og Helsingør
- Sikr en mere langtidsholdbar plan (også om 50 eller 100 år), simpelthen fordi der er mere plads! Ved at udbygge i dette nye område skabes mulighed for også i fremtiden (om 50 eller 100 år) at have plads til et eventuelt øget behov for udbygning.

Trafik

Der skal gøres markant mere for at fremme kollektiv trafik og for at etablere en infrastruktur, der mindsker trafikproblemerne.

Vi ønsker ikke Hillerød-motorvejen udvidet med flere spor gennem Furesø, da det ikke giver en langsigtet løsning på trafikproblemerne, men vil give flere biler, mere trængsel og mere støj i Furesø Kommune. DN Furesø ønsker fokus på støjreduktion ved alle anlæg og udvidelser af motorveje, og at der kommer støjværn fra Hareskovby til Farum Nord på begge sider af motorvejen.

Med venlig hilsen
På vegne af DN Furesø

Carsten Juel, formand

Erhvervsstyrelsen

fingerplanrevision@erst.dk

Høringssvar til forslag til Fingerplan 2019.

1. Med henvisning til udkastets §18 stk. 7 åbnes der for mulighed for at planlægge for ændret anvendelse af eksisterende større ejendomme.

På side 28, i vejledningen, – Ad §18 stk. 7 er der bl.a. nedenstående bemærkninger til §18 stk. 7:

"I henhold til Fingerplanen skal de grønne kiler som udgangspunkt friholdes for bebyggelse og anlæg til bymæssige formål, som boliger, erhverv og andre bymæssige formål. Det indebærer bl.a., at der efter de hidtidige bestemmelser i Fingerplanen ikke er muligt at planlægge for en ændret anvendelse af en række større eksisterende ejendomme, fx større landsteder, kursusejendomme, nedlagte skoler m.v. i de grønne kiler, når den eksisterende anvendelse ophører. Ud fra en værdispildsbetragtning vurderes det at være uhensigtsmæssigt."

Det anbefales at det sidste punktum tilføjes: **"kan det i enkelte tilfælde"**.

Således at sætningen lyder: "Ud fra en værdispildsbetragtning kan det i enkelte tilfælde vurderes at være uhensigtsmæssigt."

Med venlig hilsen



DN Hørsholm
Formand

Dato: 21. marts 2019

Til: Erhvervsstyrelsen, fingerplanrevision@erst.dk



Danmarks
Naturfredningsforening

Masnedøgade 20
2100 København Ø
Telefon: 39 17 40 00
Mail: dn@dn.dk

Danmarks Naturfredningsforenings høringssvar til forslag til Fingerplan 2019

Danmarks Naturfredningsforening (DN) har med interesse læst forslaget til Fingerplan 2019. DN finder det generelt positivt, at Erhvervsministeren har valgt at fastholde Fingerplanens lokaliseringsprincipper, desværre med visse fravigelser af planens hovedstruktur.

Fingerplan 2019 indgår i regeringens udspil Hovedstaden 2030. I den sammenhæng undrer det DN, at planen ikke forholder sig nærmere til, hvordan planlægningen i hovedstadsområdet forventes at bidrage til håndtering af vor tids to store globale kriser om faldende biodiversitet og klimaforandringer. Biodiversitet er ikke nævnt som formål med de grønne kiler, og Fingerplan 2019 rummer mange forslag om intensivt byggeri uden for stationsnære områder og mulig udvidelser af regionens lufthavne. Det fremmer privatbilisme frem for kollektive trafik og øger CO₂ udledningen. Heller ikke den medfølgende miljøvurdering tager klima og biodiversitet alvorligt.

Når regeringen kalder udspillet for en *"solid vitaminindsprøjtning til hovedstadsområdet"*, er det med økonomisk vækst som udgangspunkt, og først og fremmest til gavn for den økonomiske udvikling i den centrale del af regionen. Men det er ikke længere nok at planlægge for vækst i økonomien og for fremme af individuelle kommunale byggeønsker. Hvor Lynetteholmen og Holmene er regeringens bud på visioner inden for bolig- og erhvervsområdet, mangler visionerne for håndtering af det grønne – herunder biodiversitet og klimaforandringer. Der mangler en redegørelse for planens konsekvenser for disse. Det er med andre ord ikke nok at planlægge for den udvikling vi forventer. Der er brug for at planlægge for den fremtid vi ønsker.

Revision af Fingerplanen bør ideelt set tage udgangspunkt i FN's 2030 mål, som regeringen ved forskellige lejligheder har tilkendegivet at ville arbejde for. Den foreliggende udgave af Fingerplanen bør derfor i det mindste suppleres med en redegørelse for, hvordan verdensmålene kan tænkes ind i planen. Det samme gælder for Danmarks forpligtelser til at stoppe tabet af biodiversitet senest i 2020 jf. de 20 Aichi-biodiversitetsmål.

Biodiversitet

Det er positivt, at Erhvervsministeren prioriterer at fastholde størrelsen på arealet af de grønne kiler og lade dem vokse med byfingrene – men det får ikke betydning for biodiversiteten med mindre ministeren justerer bestemmelserne om de grønne kiler. Derfor foreslår DN, at:

- Fremme af biodiversitet skrives ind i Fingerplanen som et formål med de grønne kiler på linje med de almene ikke bymæssige rekreative formål.
- Fremme af biodiversitet indføres som formål på linje med klimatilpasning i analysen af mulighederne for at udnytte de eksisterende grønne kiler til klimatilpasning, som annonceret af miljø- og fødevareminister Jakob Ellemann-Jensen, og at analysen udvides til at omfatte alle grønne kiler.
- Det skal sikres, at nye områder i kilerne som erstatter eksisterende kileområder har samme eller bedre biologisk værdi.

Klimaforandringer

En vision for Hovedstaden 2030 bør rumme bud på, hvordan planlægningen kan medvirke til at reducere CO₂ udledningen fra landets hovedstadsregion, hvor der forventes stor vækst i byggeri og transport. Dette mål kan kun nås ved en overordnet statslig planlægning og styring. Derfor foreslår DN:

- At stationsnærhedsprincippet overholdes og kriterierne fastholdes. Forskningen har redegjort for, hvornår princippet har effekt, og hvornår det ikke har. At "udvide" stationsnærhedsprincippet til arealer hvor princippet ikke virker er et paradoks.
- Forskningen har dokumenteret, at hverken lokalbaner eller højfrekvente busstrækninger har stationsnær effekt, hvorfor de ikke bør tildeles stationære byggemuligheder.
- Generelle lempelser til intensivt byggeri uden for stationsnære områder bør så vidt muligt undgås. Er der brug for at muliggøre intensivt byggeri uden for områder med stationsnær effekt, bør områderne udpeges konkret, stedspecifikt og der bør kunne redegøres for en unik situation med ikke-præcedensskabende argumenter.

Nedenfor følger generelle bemærkninger om de grønne kiler, stationsnærhed, Ring 5, stiplanlægning, kortmaterialet og miljøvurdering, efterfulgt af supplerende specifikke bemærkninger til planforslagets enkeltbestemmelser.

De grønne kiler

Generelt finder DN det positivt, at ministeren ønsker at fastholde arealet udlagt til grøn kile, og at det anerkendes, at "det grønne" spiller en væsentlig rolle for at opretholde en attraktiv og konkurrencedygtig hovedstadsregion. Samtidig peger DN på, at kilernes størrelse alene ikke er nok til at sikre og skabe kvaliteten af det grønne. Kilerne rummer også dyrkede marker, heggede områder, organiseret friluftsliv og anden anvendelse, der ikke nødvendigvis hverken fremmer den almene adgang til eller oplevelsen af de rekreative områder, og som nok så vigtigt ikke gør en forskel for den natur og biodiversitet, vi har så hårdt brug for at styrke.

I forslaget til Fingerplan 2019 er visse områder foreslået udtaget af de grønne kiler og nye erstatningsarealer udpeget. Det er i kortbilagene ikke muligt at koble forslag om udtagning af et kileområde, med det areal som erstatter det, hvorfor det i høringen ikke alle steder er muligt at forholde sig til rimeligheden i forslaget, og til om naturkvaliteten i det areal der udtages modsvares af erstatningsarealet.

Biodiversitet

Det er vigtigt, at ministeren ikke glemmer de muligheder Fingerplanen rummer for at styrke natur og biodiversitet i hovedstadsområdet. Der kan forventes overlap mellem arealer udpeget til grøn kile og arealer i kommuneplanerne udpeget som Grønt Danmarkskort. Derfor foreslår DN, at forslaget til Fingerplan og de politiske udmeldinger i den forbindelse justeres således:

- Fremme af naturområder og biodiversitet kan ske ved, at biodiversitet skrives ind som et af formålene med de grønne kiler, på linje med almene ikke-bymæssige friluftsformål.
- Fremme af biodiversitet indføres som formål på linje med klimatilpasning i analysen af mulighederne for at udnytte de eksisterende grønne kiler til klimatilpasning som annonceret af miljø- og fødevareminister Jakob Ellemann-Jensen, og at analysen udbredes til alle grønne kiler – herunder også bykilerne. Begrebet klimatilpasning er bredt og spænder lige fra meget store bygværker med omfattende visuelle, biodiversitets- og miljømæssige konsekvenser til mere beskedne anlæg, eller hvis det gøres optimalt, til anlæg der i en og samme løsning fremmer og understøtter såvel klimatilpasning som biodiversitet og naturkvalitet. Derfor er det væsentligt, at udviklingsarbejde om klimatilpasning i kilerne også sigter på fremme af biodiversiteten.
- Forslag om at ændre anvendelsen af arealer i de grønne kiler som er udpeget med naturinteresser og Grønt Danmarkskort i gældende kommuneplaner bør udgå – herunder dele af forslaget om bymæssige rekreative formål i Køge Bugt Strandpark (se nedenstående afsnit om strandparken).

- I og med at presset på eksisterende grønne områder vokser, både for områder som er udpeget som grønne bykiler og øvrige grønne områder i håndfladen som i hovedstadsområdet generelt, bør beskyttelsen af alle grønne områder intensiveres i forhold til fremtidig byudvikling. Her anbefaler DN, at forslaget fra Naturråd 14 til Grønt Danmarkskort bruges til at udpege nye grønne bykiler og kystkiler. Samtidigt bør Fingerplanen understrege vigtigheden af, at udlægge varige nye grønne arealer ved byfortætning og omdannelse af gamle industri- og havneområder.

Betydningen af forslaget om at *"igangsætte partnerskabsprojekter med kommuner og relevante organisationer om frivillig etablering af nye grønne kiler, der kan åbne nye rekreative muligheder og kan indgå i klimatilpasningstiltag"* er uklar for DN. Foreningen peger dog på, at fremme af biodiversitet bør indgå som en del af formålet med projekterne.

Lokalplanlægning for byspredning i kilerne

Det er i høj grad bekymrende, at der åbnes for, at bygninger af en vis arkitektonisk og kulturhistorisk værdi i de indre grønne kiler og i kystkilerne kan omdannes til for eksempel bolig- eller erhvervsområder under visse nærmere angivne betingelser. DN antager, at forslaget begrundes med ønsket om at fastholde kvaliteten i bevaringsværdig bygningsmasse i kilerne, og at de oplyste betingelser er nødvendige og udtrykker et prisværdigt ønske om at reducere eventuelle negative ændringer af kilerne.

Men betingelserne rummer store fortolkningsmuligheder. Det gælder for eksempel den første betingelse om, at bygningen skal rumme en særlig samfundsmæssig, arkitektonisk eller kulturhistorisk værdi. Derfor er det også helt uklart hvor mange bygninger, der kan komme på tale, og dermed i hvor store dele af kilerne, der reelt kan planlægges for bolig- og erhvervsområder. Det er ganske væsentligt, da kilerne i Hovedstadsområdet er under enormt pres for byudvikling. I visse tilfælde kan det være hensigtsmæssigt at give tilladelse til omdannelse af de pågældende bygninger. Men af hensyn til kilernes almene rekreative funktion, må det være en betingelse, at området ikke får en yderligere lukket karakter for eksempel ved hegning eller hindret adgang for offentligheden. Som betingelserne er formuleret i planforslaget, er der reel risiko for utilsigtet yderligere byspredning i de grønne kiler. Desuden er det ikke præciseret, hvor mange og hvor værdifulde bygninger, ændringen omfatter. Der mangler således klare kriterier for høring af borgerne. Derfor foreslår DN:

- At forslaget udtages af Fingerplanen, indtil det samlede potentiale for omdannelse af eksisterende bygninger er dokumenteret, og ministeren på den baggrund kan lave en mere præcis afgrænsning af hvor mange bygninger, der kan komme på tale.
- At der gennemføres en ny høring, hvor de konkrete bygninger er udpegede, og at § 18 stk. 7 justeres således, at der tilføjes følgende som angivet i kursiv: *"Ud fra en værdispildsbetragtning kan det i enkelte tilfælde vurderes at være uhensigtsmæssigt...."*

Køge Bugt Strandpark

De grønne kiler er netop kendetegnet ved, at områderne skal forbeholdes ikke-bymæssigt friluftsliv. Derfor tager Erhvervsministeren reelt Køge Bugt Strandpark ud af de grønne kiler ved at tillade bymæssige fritidsanlæg og større midlertidige bymæssige fritidsanlæg i strandparken. Ydermere bryder ministeren med forvaltningspraksis for kilerne ved at åbne for, at kommunen selv gennem egen planlægning skal regulere området anvendelse. DN er bekymret for den præcedensskabende effekt af at overlade strandparken til bymæssige formål og overlade planlægningen til kommunerne, som ikke har reel forpligtelse til at afveje regionale hensyn. DN er desuden stærkt bekymret for forslagets konkrete konsekvenser for strandparken.

DN finder, at det vidtgående forslag mangler en vurdering af konsekvenserne for naturen og for strandparkens værdi som alment rekreativt område for hele Vestegnen.

DN er på møder om udvikling af strandparken blevet orienteret om, at mange af de planlagte ønsker om udvikling lader sig gøre inden for de allerede eksisterende planlægningsmæssige rammer, men dog med mere besvær. DN peger i den sammenhæng på, at hensynet til de

grønne kiler, Fingerplanens principper og risikoen for præcedens bør veje tungere end strandparkens ønske om mere smidig sagsbehandling og større selvbestemmelse. Mange udviklingsønsker vil derfor kunne muliggøres uden drastiske forringelser af Fingerplanen og uden risiko for præcedens.

Strandparken rummer meget store almene rekreative og naturmæssige værdier, og betragtes af mange som det væsentligste område til naturoplevelser i Køge Bugt-fingeren. Der er på den ene side en vis forståelse for ønsket om at udvikle havnene til mere bymæssige rekreative formål så som restauranter, kiosker, havnebade m.v. Men der er på den anden side ikke forståelse for, at disse aktiviteter gennem planlægningen skal muliggøres i natur- og strandområderne. Det må præciseres i planen, at nye funktioner i strandparken ikke må tilsidesætte de naturmæssige interesser og almene friluftsliv.

Store dele af strandparkarealet må forventes at indgå i kommunernes udpegning af Grønt Danmarkskort. Her er formålet at fremme naturbeskyttelsesinteresserne, hvorfor udpegningen strider mod planlovens intentioner med Grønt Danmarkskort.

I forhold til præcedens frygter foreningen, at andre grønne kiler ligeledes vil søge en udvikling som forringer kilernes kvaliteter som ikke-bymæssige rekreative områder for det almene friluftsliv og potentiale for fremme af natur og biodiversitet. En lignede problemstilling med ønske om flere bymæssige aktiviteter i grønne kiler gør sig gældende i Amager Strandpark. Her ønsker kommunen ligeledes større byggerier, cafeer og butikker. Erhvervsstyrelsen gjorde indsigelse for netop at respektere formålet med de grønne kiler. Det bakker DN op om, og der bør i sagen om Køge Bugt Strandpark findes en bedre løsning, der både respekterer de grønne kilers formål om ikke-bymæssige rekreative formål og Grønt Danmarkskort, og som samtidig ser på, hvad der med rimelighed kan etableres i de dele af strandparken som rummer havnene.

Bestemmelsernes konkrete formuleringer er alt for uklare og vil derfor kunne fortolkes meget forskelligt. Det er for eksempel uklart, hvad der er hhv. større og mindre bymæssige fritidsanlæg. Det er også uklart, hvad varigheden af arrangementer kan være, når de er midlertidige, samt hvor mange årlige arrangementer der kan planlægges for inden for formuleringen om "større bymæssige tilskuerarrangementer af kortere varighed". Endelig er det ikke muligt med de uklare formuleringer at belyse de miljømæssige konsekvenser på en kvalificeret måde. På den baggrund foreslår DN:

- At der i natur- og strandområderne kun kan planlægges for ikke bymæssige fritidsanlæg, og at de almene bestemmelser for de grønne kiler fastholdes i disse områder.
- At bymæssige fritidsanlæg alene kan placeres på havnearealer (og alternativt i et fåtal afgrænsede byggefelter på de ikke-naturprægede bynære strandområder, som ligger i umiddelbar tilknytning til havnene, og med angivelse af byggeriets maksimale højde, omfang og anvendelse).
- At mindre anlæg til naturbaner mv. og anlæg til aktiviteter af kortere varighed placeres uden for følsomme naturområder, såsom laguner, strandenge og overdrev.
- At der ikke generelt åbnes for større midlertidige, bymæssige fritidsanlæg til tilskuerarrangementer af kortere varighed, når hverken arrangementernes antal, varigheder eller grader af påvirkning på natur og miljø er kendt. Når der ønskes afholdt tilskuerarrangementer, bør der søges specifikt herom, og tilladelse gives på baggrund af en nøje konkret vurdering, som i tilstrækkelig grad inddrager konsekvenserne for områdets natur og miljø.
- Der foreslås udtaget et mindre areal til letbanestation i Køge Bugt Strandpark for at muliggøre byudvikling mod udpegning af erstatningsareal. DN fremhæver, at udover at området kan rumme en station, så er egentlig byudvikling uforenligt med Strandparken og natur- og landskabsinteresserne det pågældende sted. Desuden er det uklart for DN hvilket erstatningsareal der peges på.

Støjvolde i kilerne

Det foreslås, at kommunerne kan bruge areal i de grønne kiler til støjvolde, hvis kilerne grænser op til støjende infrastruktur. Der opstilles en række vilkår, herunder at afskærmningen fortrinsvist placeres nær infrastrukturen i randen af kilen, samt at der sker afvejning af interesser og krav om at forbedre friluftsanvendelsen.

DN er enig i, at støjafskærmning kan være en god idé på udvalgte strækninger. Omvendt mener DN, det er u hensigtsmæssigt, at der kan etableres jordvolde og jorddeponi i alle kiler langs alle infrastrukturanlæg - uanset støjniveau. Desuden er støj dæmpning med jordvolde ikke nødvendigvis særlig effektivt. Virkningen er størst tæt ved volden og jo større afstand fra støj kilden des mindre dæmpning. Hastighedsbegrænsning og trængselsforanstaltninger kan i visse tilfælde være mere relevante. Der kan desuden være væsentlige landskabshensyn som taler imod støjvolde på visse kilestrækninger.

Samtidig oplever DN et voksende antal sager om jorddeponi i landskabet, langs landeveje og i værdifulde landskaber, og problemer med kvaliteten af jorden der deponeres. Der er særligt i områder med stor byggeaktivitet et pres for at komme af med byggeaffald og overskudsjord, og det er en forretning at modtage jorden. Derfor ses eksempler på placering af store mængder jord i landskabet blandt andet som støjvolde - hvor omfanget af støjproblemet kan diskuteres. Der er altså god grund til at være tilbageholdende med rammer for udlæg af jord i de grønne kiler. DN foreslår derfor:

At bestemmelsen om støjvolde ændres fra en generel mulighed i kilerne, til en konkret udpegning af præcist hvor sådanne jordvolde/jorddeponier kan placeres eller alternativt, at bestemmelserne suppleres med nedenstående betingelser:

- At støjvolde ikke kan anlægges, hvis de ødelægger værdifulde landskaber.
- At jordvolde placeres så tæt på infrastrukturanlægget som muligt
- At volde kun kan placeres i områder med et dokumenteret støjproblem, der overskrider de vejledende grænseværdier
- At jordvoldenes dimensioner ikke overskride hvad der kan dokumenteres som nødvendigt for at nedbringe støjniveauet til inden for rammerne af de vejledende grænseværdier, og hvor det samtidigt dokumenteres at en støjvold er den mest hensigtsmæssige måde at dæmpe støjen på.

Supercykelstier i kilerne

DN foreslår, at det ved placering af nye supercykelstier i de grønne kiler skal sikres, at stierne ikke vil få negative konsekvenser for naturen og oplevelsen af naturen, og således at stierne ikke kolliderer med indsatsen for at skabe større sammenhæng mellem naturområderne og dyrenes frie bevægelse i naturen. I sårbare naturområder skal der være ro for både fauna og mennesker. Der vil også være naturområder, hvor der af andre årsager ikke bør anlægges befæstede veje og stier.

Der bør ske en konkret vurdering af, om eventuel belysning på stierne vil være til gene for naturoplevelsen, og derfor helt bør undgås. Kan den ikke dét, bør generelt kun lavtsiddende, nedadrettede og godt afskærmede armaturer tillades.

Stationsnære områder i kilerne

Det foreslås med Fingerplan 2019, at stationsnære kerneområder kan udlægges om stort set alle stationer, herunder kommende letbaner som passerer gennem de grønne kiler, og hvoraf nogle af de planlagte stoppesteder er beliggende i grønne kiler. Den foreslåede ophævelse af differentieringen mellem knudepunktsstationer og andre stationer medfører, at mere end 100 nye stationer får samme status som knudepunktsstationerne. Langt den overvejende del af disse er beliggende i håndfladen og det inderste af byfingrene, hvilket betyder, at den i forvejen centraliserede vækst bliver endnu mere udtalt, og at presset på eksisterende grønne områder i håndfladen vokser yderligere. Derfor peger DN på:

- At det bør præciseres, at de grønne kiler ikke kan inddrages ved den fremtidige afgrænsning af stationsnære områder, eller på u hensigtsmæssig måde påvirkes af byfortætning.

Udvikling af de grønne kiler

Skal potentialet for natur og fremme af biodiversitet i kilerne blive til virkelighed, er der brug for at samle myndighederne om planlægning for de enkelte kiler. Dvs. de kommuner og statslige myndigheder der deler ansvaret for arealerne omkring en konkret kile. I planlægningen

kan fremme af natur og biodiversitet afvejes og kombineres med de øvrige interesser i kilerne herunder rekreation, friluftsliv og klimatilpasning.

Som nævnt i de indledende afsnit om biodiversitet foreslår DN, at de præsenterede forslag om kilesamarbejder breddes ud til alle kiler og til også at omfatte fremme af biodiversitet og spredningskorridorer. Det skyldes, at fremme af biodiversitet er en brændende platform, og at klimatilpasningsløsninger i bedste fald netop kan medvirke til fremme af biodiversitet og i værste fald det modsatte, hvorfor de to forhold bør ses i tæt sammenhæng. Det spiller planlægningsmæssigt desuden sammen med kommunernes arbejde med virkeliggørelsen af deres udpegninger til Grønt Danmarkskort. Det gælder både for eksisterende og eventuelle nye kiler.

Stationsnærhed

Der er forsket i stationsnærheden i hovedstadsområdet, og Erhvervsstyrelsen har som grundlag for revision af Fingerplanen fået udarbejdet en rapport om effekterne (for eksempel Hartoft-Nielsen, P., & Reiter, I. M. (2017). *Trafikale effekter af stationsnær lokalisering i hovedstadsområdet 2017: - første rapport med hovedresultater og analyser*). Af rapporten fremgår det, at stationsnær lokalisering har en lang række positive effekter i forhold til trafik, trængsel, mobilitet, økonomi, miljø og klima, og kan have positive effekter i forhold til arbejdsmarked og vækst, ejendomsmarked og investeringssikkerhed samt bykvalitet. De negative konsekvenser af ikke-stationsnær lokalisering handler om miljøbelastning, herunder belastning af vejnet, trængsel, barrierer, støj og luftforurening. De er oftest langt større uden for arbejdspladskommunen end i arbejdspladskommunen. Mere specifikt fremgår det af rapporten at:

- Stationsnær lokalisering af større kontorarbejdspladser indebærer, at der er dobbelt så mange af de ansatte, der benytter kollektiv transport i den daglige pendling, og at ansatte i gennemsnit dagligt kører 10 til 15 km kortere i bil.
- Trafikale effekter af stationsnær lokalisering opnås ved lokalisering nær en station på det overordnede banenet betjent af S-tog, regionaltoget eller metro inden for Fingerbyen.
- Effekten af stationsnær lokalisering af større kontorarbejdspladser rækker generelt op til 600 meters gangafstand fra en station. Er omgivelserne bymæssige, som f.eks. i de ydre bykvarterer i København og i Lyngby by, rækker effekten op til gangafstande på 700 til 800 meter fra en station.
- Der er ikke fundet tilsvarende trafikale effekter af lokalisering af større kontorarbejdspladser nær lokalbanestationer eller velbetjente busknodepunkter.
- De trafikale effekter af stationsnær lokalisering forstærkes, når der er begrænset tilgængelighed med bil til arbejdspladsen, f.eks. i form af parkeringsafgifter, tidsbegrænset parkering eller begrænset udbud af parkeringspladser.
- De opdaterede resultater anno 2017 er i tråd med tidligere undersøgelser baseret på data fra 90'erne og starten af 00'erne.
- Der er betydelige trafikale effekter af stationsnær lokalisering af boliger. Ligger en bolig tæt på en station, er der flere, der benytter kollektiv transport i den daglige pendling i myldretiden, mens færre benytter bil.
- Effekten af stationsnær arbejdspladsløkalisering forstærkes af stationsnær boliglokalisering.

I en tid med global klimakrise og en bilpark der fortsat langt overvejende er baseret på fossile brændsler, er det generelt vigtigere end nogen sinde, at undlade at slække på stationsnærhedsprincippet i planlægningen. Det er tilsvarende væsentligt, at planlægningen fokuserer på, hvorledes udviklingen kan lede i retning af miljørigtige transportløsninger og lokaliseringsprincipper. Et overordnet mål for hovedstadsområdets planlægning bør være at reducere udslip af CO₂ gennem stationsnærhedsprincippet. Det kræver en overordnet statslig planlægning på tværs af kommunegrænser.

DN mener, at de mange lempelser af stationsnærhedsprincippet i forslag til Fingerplan 2019 så vidt muligt bør undgås. Forskningen har redegjort for, hvornår stationsnærhedsprincippet har effekt, og hvornår det ikke har, herunder at princippet kan udvides til en afstand af 600-800 meter, hvis der er tale om særlig tæt bebyggelse eller bymæssige kvaliteter. At udvide stationsnærhedsprincippet til arealer hvor princippet ikke virker, er i modstrid med en politik om at

reducere CO₂ udslippet. Hvis der er et væsentligt dokumenterbart behov for intensivt byggeri uden for stationsnære områder, bør områderne udpeges konkret, stedspecifikt og der bør kunne redegøres for en unik situation med ikke-præcedensskabende argumenter. På den baggrund foreslår DN, at forslaget til Fingerplan 2019 justeres således at:

- Hverken lokalbaner eller højfrekvente busstrækninger skal tildeles stationsnære byggerettigheder, da stationsnærhedseffekten ikke virker her
- Der bør ikke åbnes generelt for opførelsen af større publikumsintensivt byggeri i forbindelse med planlægning for større offentlige institutioner med en stærk lokal forankring, som primært betjener lokalområdet (fx rådhus) uden for stationsnære områder. Hvis der er en særlig unik konkret problemstilling eksempelvis omkring Hørsholm rådhus eller lignende, bør denne udpeges specifikt. Alt andet er en svækkelse af intentionerne bag stationsnærhedsprincippet. Der er desuden ingen principiel forskel på om en servicefunktion alene betjener borgere i beliggenhedskommunen eller borgere i et større område i regionen. Dels bør der tages hensyn til den del af befolkningen som ikke råder over egen bil. Dels er langt de fleste bilture i regionen korte, og de korte bilture bidrager væsentligt til belastning af vejene og til CO₂ emissionen. For at sikre den bedst mulige tilgængelighed til offentlige servicefunktioner, også for den del af befolkningen som ikke råder over bil - og for at minimere korte bilture bør servicefunktioner, som betjener en enkelt kommune også lokaliseres stationsnært.
- Forskningen viser, at stationsnærhedsprincippet kan udvides fra de 600 til 800 meter, som er dokumenteret virksomme i områder med en vis form for bykvalitet, og hvis der arbejdes med barrierer for privatbilisme og/eller kompenserende foranstaltninger. DN foreslår derfor, at der opstilles krav til sådanne kompenserende foranstaltninger, hvor lempelser af stationsnærhedsprincippet vurderes afgørende nødvendige.
- Fingerplanen bør fortsat prioritere udvalgte knudepunktsstationer til de stationer, som har den mest højklassede kollektive trafikbetjening. Den nuværende generelle ophævelse af knudepunktsbegrebet forstærker centraliseringen af væksten i regionen

Ring 5

DN ønsker ikke en ny motorring 5 i transportkorridoren. DN har i forbindelse med flere tidligere fingerplanrevisioner i sine høringsvar fremhævet, at DN generelt mener, at mere motorvejsbyggeri øger CO₂ udledningen og genererer mere trafik. I stedet mener foreningen, fokus må være på forbedret, opgraderet og øget attraktion af den kollektive trafik, som et ligeværdigt eller bedre alternativ til privatbilisme, og en vurdering af hvorledes transportbehovet på længere sigt imødekommes bedst gennem satsning på kollektiv trafik.

Konkret for hovedstadsregionen har DN også tidligere peget på, at foreningen er modstander af en vejføring for en ny motorvej i transportkorridoren, der vil passere gennem områder med meget store naturværdier, herunder Store Dyrehave og andre områder i Nordsjælland, over Mølleådal og videre øst om Bastrup Sø og ned mod flere af Vestegnens moser. Derfor støtter DN ikke et videre arbejde for virkeliggørelsen af en motorring 5.

I forslaget til Fingerplan 2019 foreslås desuden en indsnævring af den nordlige del af transportkorridoren for at muliggøre byudvikling. Placeringen af de kommende byudlæg er ikke afklaret. Men DN støtter ikke en indsnævring af korridoren, som skal muliggøre potentiel byvækst i områder med værdifulde natur- og landskabsinteresser.

Stiplanlægning

Jf. kortbilag Q og R over de overordnede cykelstier og rekreative stier er flere forhold utilstrækkeligt belyst. For eksempel skelnes der ikke konsekvent signaturmæssigt mellem planlagte og eksisterende stiforløb, ligesom en del stiforløb, der ikke er rekreative, fremstilles som overordnede rekreative stier. Det bør i den sammenhæng nærmere defineres, hvad der gør en cykelsti rekreativ, og kortlægningen herefter baseres på tilstedeværelsen af disse kvaliteter. Ligeledes er mange manglende forbindelser ikke registreret på kortmaterialet. Se desuden uddybning under de specifikke bemærkninger.

Planlægningen for stierne bør prioriteres højere end det hidtil er sket, da cykling – både til transport og rekreativt spiller en stor rolle i Hovedstadsområdet. Det kan overvejes om brugere og interesseorganisationer kan bidrage til arbejdet, både hvad angår kortlægning af stiernes placering, kvalitet og tilstand.

I forbindelse med en sammenfattende planlægning for de forskellige grønne kiler, kan der desuden ses på mulighederne for at etablere et sammenhængende rekreativt/grønt stinet i kilerne, som skaber adgang til naturoplevelse i nærområdet på tværs af kommunegrænser.

Miljøvurdering af udspil om Hovedstaden 2030, herunder Fingerplan 2019

Miljøvurderingen er alene baseret på kvalitative vurderinger, hvilket giver et meget upræcist billede af de miljøpåvirkninger der kan imødeses indenfor de ni faktorer, som vurderes. Specielt er måden hvorpå de forskellige miljøpåvirkninger sammenfattes i konklusionerne i kapitel 6 og videre i det ikke tekniske resume i kapitel 2 et problem, fordi der her gives et uforholdsmæssigt positivt billede af de samlede konsekvenser.

Der oplystes dog indenfor klima en række initiativer, som alle vil have en negativ indvirkning på klimaet, for eksempel udbygning af Københavns Lufthavn, udbygning af motorveje og udvikling af nye store bydele. Dette oplystes desværre uden at der foretages en konkret vurdering af problemstillingerne. Den negative klimaeffekt som følge af ændring af stationsnærhedsprincippet nævnes ikke før afsnittet om befolkningen og menneskers sundhed.

I samme afsnit om klima oplystes herefter en række initiativer, som det vurderes vil have en positiv effekt i forhold til klimaudviklingen; for eksempel at Fingerplanen åbner for, at de grønne kiler kan anvendes til håndtering af stigende havvand og nedbør. Desuden nævnes regeringens mål om grøn omstilling af transportsektoren og mål om reduktion af forureningen fra brændeovne, hvilket ikke er specifikke hovedstadsinitiativer. Dermed sammenblandes initiativer som skal forebygge klimaændringer med initiativer, som skal klimatilpasse Hovedstadsområdet.

I sammenstillingen ligestilles de negative og de positive effekter uden nogen form for argumentation om de forskellige effekters størrelsesorden. Samtidig nævnes andre regeringsinitiativer med forventet positiv effekt, der ikke hører til hovedstadsinitiativet eller Fingerplanen. Dette giver et misvisende billede af den konkrete plans konsekvenser.

Samme metode anvendes på andre områder. Her skal specielt fremhæves afsnittet om biodiversitet, hvor der blandt tiltag med positiv effekt på biodiversiteten nævnes: justeringen af Natura 2000-områderne som foreslået af regeringen i 2018, forslag om at indlemme nogle af hovedstadsområdets statsskove i Natura 2000 og aftalen mellem Dansk Folkeparti og regeringen om at genoprette Søborg Sø. Altså tages initiativer, der hverken er dele af regeringens hovedstadsinitiativ eller af Fingerplan 2019 til indtægt. Det er ikke en fair og retvisende miljøvurdering.

Set i lyset af Region Hovedstadens mangel på råstoffer er det desuden påfaldende, at visionen lægger op til øget forbrug af råstoffer uden at anvise, hvor disse skal komme fra. Råstofgravbelastede kommuner i Region Sjælland finder det ikke uproblematisk at skulle levere store mængder råstof ud af regionen, ligesom råstofindvindingen har miljømæssige konsekvenser både lokalt nær råstofgravene og på søterritoriet.

De samlede konklusioner har en sådan karakter, at de ikke kan vejes op mod hinanden, og det gør det ikke muligt at anvende miljørapporten som politisk beslutningsgrundlag. Det er ikke med rapporten muligt at pege på de største miljøproblemer, og dermed heller ikke muligt at diskutere eventuelle mere miljøvenlige alternativer, hvilket ellers er en af hensigterne med lovgivningen.

- DN foreslår miljørapporten tilrettes, så den forholder sig med rimelighed til de mulige miljømæssige konsekvenser af planen, og så rapporten kan bidrage til en kvalificering af planen.

Kortmaterialet

På kortportalen, som er en del af høringsmaterialet, vises blandt andet ændringerne i de grønne kiler i Fingerplan 2019 i forhold til Fingerplan 2017. Tanken bag kortet er god, fordi det giver et overblik over de mange ændringer. Men der er langt flere punkter på kortet end der kan findes referencer til i selve bekendtgørelsens tekst og i den oversigt over ændringer, som blev offentliggjort sammen med Fingerplanen. Det er derfor vanskeligt at finde en entydig sammenhæng mellem tekst og kort, hvilket medvirker til at høringsmaterialet virker vanskeligt tilgængeligt.

Erstatningsarealer kan ikke kobles sammen med fjernede kilearealer, så det er uklart hvilke nye kilearealer der er tale om. For eksempel hvilket areal til ny grøn kile som erstatter udtaget af grøn kile i Høje Taastrup der skal muliggøre etablering af stort solenergianlæg. Et andet sted fremgår det, at *"Roskilde-byfingeren udvides sydvest for Roskilde, hvilket skaber nye byudviklingsmuligheder til navnlig erhverv og offentlige formål. Parallelt med udvidelsen udpeges en større, ny grøn kile i nærområdet"* Det er for DN uklart, om det er samme ukendte nye kileareal der henvises til og som delvist dækkes af eksisterende idrætsanlæg.

Flere af de 80 nævnte ændringsforslag kan ikke genfindes på kort som arealer. I forbindelse med ændringer der alene angives med en brun prik, uden mulighed for oplysning om hvad prikken betyder, hvilken anvendelse der åbnes for, og hvilket omfang det konkrete areal har, anser DN ikke at ændringen reelt kan siges at være oplyst.

Specifikke bemærkninger

§ 3 stk. 1 nr. 4): Ifølge nr. 48 i Erhvervsstyrelsens oversigt over 80 forslag som imødekommes, fastlægges rækkefølgen i den kommunale planlægning fremover uden forudgående aftale med staten. Dette er efter DN's opfattelse en alvorlig svækkelse af et af Fingerplanens vigtigste styringsredskaber. Og det er i strid med bestemmelsens formål om, at nybyggeri i hovedstadsområdet ikke væsentligt må overstige det forventede behov, for at sikre en balanceret udvikling mellem de forskellige egne af regionen. De enkelte kommuner har ikke grundlag for i deres planlægning at tage hensyn til eksisterende byggemuligheder i nabokommunen, endsige i andre dele af hovedstadsområdet. Derfor peger DN på:

- At det er væsentligt, at staten bør sikre den overordnede styring af og balance i regionens byvækst, for at opretholde en hensigtsmæssig udnyttelse af de til enhver tid eksisterende byggemuligheder. Det sker bl.a. gennem stationsnærhedsprincippet og rækkefølgeangivelse.

§ 6, stk. 1 nr. 2): I bestemmelsen indføres, at større offentlige institutioner, der overvejende betjener kommunale borgere, også kan placeres uden for de stationsnære områder. Den nye tilføjelse er efter DN's opfattelse en svækkelse af stationsnærhedsprincippet og bør udgå. Se uddybning i afsnittet *Stationsnærhed*.

§ 6, stk. 1, nr. 6): DN finder begrebet klimatilpasning for bredt og anbefaler, at der i vejledningen sker en præcisering af, hvad der menes med klimatilpasning i bykilerne, hvilke typer anlæg der kan komme på tale, og hvilken konsekvensvurdering der lægges til grund for beslutningen. Se uddybning i afsnittet *De Grønne Kiler*.

§ 6 stk. 2): I bestemmelsen indføres, at der nu kan fastlægges stationsnære kerneområder om stort set alle stationer, herunder kommende letbaner. Da den planlagte letbane langs Ring 3 passerer igennem de grønne kiler, og flere af de planlagte stationer er placeret i de grønne kiler, vil der efter DN's opfattelse være risiko for, at de grønne kiler kommer under pres fra byomdannelse og fortætning omkring letbanens planlagte og kommende stoppesteder.

Det bør derfor præciseres, at de grønne kiler ikke kan inddrages ved den fremtidige afgrænsning af stationsnære områder, eller på uhensigtsmæssig måde påvirkes af byfortætning. Se desuden afsnittet *De Grønne Kiler*.

§ 6, stk. 3: BRT stoppesteder har en betydelig mere dynamisk karakter end stationer på en bane. De kan flyttes, og linjeføringen kan ændres, mens byggeriet i det stationsnære område er permanent. Derfor kan den foreslåede forsøgsordning efter DN's opfattelse ikke sammenlignes med eller supplere stationer på en bane, ligesom forskningen peger på, at højfrekvente busser ikke har stationsnær lokaliseringseffekt.

DN mener derfor forslaget bør udgå. Se desuden afsnittet *Stationsnærhed*.

§ 6, stk. 9: Udpegningen af grønne bykiler, bør i håndfladen udvides og suppleres med forslag til nye naturområder. Det bør i særdeleshed ske på områder hvor der sker funktionsskift. Det skal bidrage til, at der sikres og skabes både små og især større områder med natur, i forbindelse med den store byomdannelse der sker i håndfladen.

Det er i den sammenhæng væsentligt at fremme en regional balance med byudviklingen i fingerene frem for en centraliseret byudvikling i København i form af Lynetteholmen m.v., med dertilhørende trafikale problemer. Der kan sagtens ske en klimasikring af København gennem etablering af sluseløsninger, uden nødvendigvis at etablere Lynetteholmen.

I København bør bl.a. områderne Vester Remisepark, Sydhavnstippen, Refshaleøen og et større område i Ydre Nordhavn udlægges som grønt kileområde. De større kirkegårde i håndfladen bør også udlægges som potentielle naturområder. Arealforbruget til nye begravelser er gennem årtier blevet mindre, da urnebegravelser er blevet den foretrukne begravelsesform. Dette frigør arealer på kirkegårdene, hvor driften derfor i stor udstrækning kan tilgodesee biodiversitet og rekreative hensyn. Assistens kirkegård er et vellykket eksempel på, hvordan traditionel kirkegårdsdrift, natur og rekreative hensyn kan forenes på det samme areal. Andre områder med kulturhistorisk værdi bør indgå som beskyttede områder, bl.a. Fiskerhavnen og Nyholm. Se desuden afsnittet *De Grønne Kiler*.

§ 6, stk. 10: Det på kortbilag J viste rekreative område på Ydre Nordhavn er efter DN's opfattelse for småt, og det bør udvides til en naturpark på mindst 100 ha. Der er i Nordhavn brug for et større naturområde på land med forskellige typer natur og grønne områder. Område III på kortbilaget bør fremgå med den udvidelse af området, der er sket med lovændringen for By & Havn i efteråret 2018 (L41). De eksisterende §3-områder bør indgå i naturparken. Den nærmere fastlæggelse af naturparkområdet bør fastsættes i kommuneplanen. I den oprindelige masterplan fra 2009 indgik et naturområde på ca. 100 ha.

§ 6, stk. 11: Kortbilag K viser et areal i Københavns Kommune der på nuværende tidspunkt er et Natura 2000-område. Det bør ikke udtages af beskyttelsen eller overføres til byzone. DN har tidligere i forbindelse med regeringens forslag til justering af Natura 2000-områderne frarådet en udtagning idet udnyttelse af området til andre formål indebærer risiko for en negativ randeffekt i forhold til Natura 2000-området.

§ 7: Se bemærkninger til § 6, stk. 2.

§ 8: Se bemærkningerne til § 3, 4).

§ 10-11: DN fraråder, at skovbyggelinien øst for Kelleris Hegn, Helsingør Kommune, inddrages til byzone, da den ligger mere end 2 km fra stationerne og da den er en del af den vigtige grønne forbindelse mellem Kelleriskilen (Krogerupfredningen) i Fredensborg kommune og Rolighedsmoserne. Området er i Fingerplan 2017 angivet med en brunlig farve, som ingen farvekode har. DN mener området bør udtages af Fingerplan 2019 som potentielt fremtidigt byområde.

Arealet ved Julianelund i Helsingør Kommune bør, hvis det udpeges til byzone, ikke overskride Julianelunds matrikelstel ud mod Gurrevej. Naturområdet nord-øst for Julianelund, matrikel 1B, bør ikke inddrages i byzone.

§ 11, stk. 2: I bestemmelsen indføres, at det stationsnære kerneområde omkring stationerne i Helsingør, Hillerød, Frederikssund, Roskilde, Køge og Høje-Taastrup kan udvides fra 600 m til 1.000 m. DN mangler her en konkret vurdering af, hvad dette betyder for Fingerplanens overordnede intention om at flytte persontransport fra privatbil til kollektiv trafik. Se også bemærkninger under afsnittet *Stationsnærhed*.

§ 11 stk. 7: Området Teglbuen i Nivå udtages af grøn kile og reserveres til transport- og distributionserhverv. Området har med tiden udviklet sig til et lidt vildsomt naturområde med et rigt fugleliv, og DN opfordrer derfor til, at det udtagne område minimeres. Det fremgår af kommunens sagsbehandling, at man ønsker at udpege arealer vest for Helsingør-motorvejen som erstatningsareal for den udtagne del af den grønne kile (med et mindre areal i Nivå ved Nordvej som 2. prioritet). Arealerne vest for motorvejen befinder sig i transportkorridoren. Under henvisning hertil foreslår DN som et alternativ, at området ved Nordvej samt området mellem Holmegårdsvej og bebyggelserne nordligst i Kokkedal (Lærkehaven m.fl.) udpeges som erstatningsarealer. Begge områder grænser op til eksisterende kiler.

§ 11, stk. 11: Med den nye bestemmelse kan der efter aftale med staten i den kommunale planlægning i helt særlige tilfælde udlægges ny byzone ved overordnede energiforsyningsanlæg i det ydre storbyområde. DN vil ikke afvise hensigtsmæssigheden af dette i meget begrænsede tilfælde. Men allerede planlagte arealer til de pågældende erhverv bør alt andet lige udnyttes først, og derfor foreslår DN, at bestemmelsen formuleres på en sådan måde, at der ikke kan inddrages nye arealer til formålet før eksisterende egnede udlagte arealer allerede er udnyttede. Placering af større elforbrugende virksomheder i hovedstadsområdet - såsom datacentre, bør dog vurderes nøje med hensyn til konsekvenserne for landskab, natur, kollektiv infrastruktur og klimabelastning.

§ 14: Forskerpark ved DTU Risø Campus: Hensigten med Risø er at udnytte synergimuligheder mellem den offentlige forskning og private erhverv, herunder gennem udnyttelse af DTU Risø's test- og demonstrationsfaciliteter. "Roskilde Kommune skal som led i den kommunale planlægning redegøre for, hvorledes der kan sikres en trafikal adfærd blandt de ansatte på virksomheder i DTU Risø Campus og Forskerparken svarende til, at virksomhederne var lokaliseret inden for gangafstand til en station på det overordnede banenet, for eksempel ved Trekroner Station. Roskilde Kommune skal i takt med udbygningen og efter aftale med staten evaluere de implementerede virkemidlers trafikale effekter og effekter på miljø- og klimabelastning i hovedstadsområdet". DN bemærker, at udlægget er i strid med Fingerplanens hovedstruktur og stationsnærhedsprincippet. Forskningen har som nævnt redegjort for, at hverken busser eller lokalbaner har stationsnær effekt - se de generelle bemærkninger i afsnittet *Stationsnærhed*. Der er hverken togforbindelse eller letbane til området og hensigtsmæssigheden af arealudlægget bør derfor revurderes.

§ 16: Se bemærkningerne til §3, 4).

§ 17: DN foreslår et område sydvest for Greve Landsby ned mod skoven udlagt som ny grøn kile. Det vil give en naturlig forlængelse af allerede eksisterende grønne områder og vil binde strandområdet sammen med Greve landsby. Det vil give store naturgevinster. Se derudover de generelle bemærkninger i afsnittet *De grønne kiler*.

§ 18, stk. 6: Bestemmelsen åbner for, at der i de indre grønne kiler og kystkilerne, som grænser op til støjende infrastrukturanlæg, efter nærmere angivne betingelser kan etableres støjafskærmning med jordanlæg. DN vil ikke afvise, at dette kan ske hensigtsmæssigt, men understreger samtidig, at foreningen mener de foreslåede bestemmelser bør suppleres yderligere, så det sikres:

- At støjvolde ikke kan anlægges, hvis de ødelægger eller usynliggør markante landskabstyper
- At jordvolde placeres så tæt på infrastrukturanlægget som muligt

- At volde kun kan placeres i områder med et dokumenteret støjproblem, der overskrider de vejledende grænseværdier
- At jordvoldenes dimensioner ikke overskride hvad der kan dokumenteres som nødvendigt for at nedbringe støjniveauet til inden for rammerne af de vejledende grænseværdier, og hvor det samtidig dokumenteres, at en støjvold er den mest hensigtsmæssige måde at dæmpe støjen på.

Overholdelse af forudsætningerne bør dokumenteres og offentliggøres på en sådan måde, at for eksempel de grønne interesseorganisationer og brugere af kilen får en reel mulighed for at blive involveret i beslutningsprocessen. Se forslag og bemærkning under afsnittet *De grønne kiler – Støjvolde i kilerne*.

§ 18, stk. 7: Bestemmelsen åbner for, at der i de indre grønne kiler og i kystkilerne kan lokalplanlægges for ændret anvendelse af eksisterende bygninger under visse nærmere angivne betingelser. Det er en potentiel voldsom ændring af kilerne, hvis omfang er helt ukendt. Derfor foreslår DN, at muligheden for lokalplanlægning til byformål i kilerne udtages, indtil det samlede potentiale for omdannelse af eksisterende bygninger er dokumenteret, og at der på den baggrund udarbejdes en mere præcis afgrænsning af hvilke bygninger der kan komme på tale. Se uddybning under afsnittet *De Grønne kiler – Lokalplanlægning for byspredning i kilerne*.

§ 18, stk. 9: Bestemmelsen giver mulighed for, at arealer (vist på kortbilag E) ved Byvej kan tages ud af den indre grønne kile og overføres til landområde under forudsætning af, at et areal som erstatning overgår fra jordbrugsområde til grønt område. Efter DN's opfattelse matcher erstatningsarealerne ikke de arealer som foreslås udtaget, hverken naturmæssigt eller rekreativt.

§ 18 a: Bestemmelsen er stærkt problematisk og åbner op for en række nye mindre bymæssige fritidsanlæg og midlertidige bymæssige friluftsanlæg i Strandparken. Det er et markant brud med den hidtidige beskyttelse og praksis for brug af Køge Bugt Strandpark. Efter DN's opfattelse sikrer de nævnte betingelser (stk. 2 – 7) ikke i tilstrækkeligt omfang Strandparken som et regionalt friluftsområde med store naturinteresser.

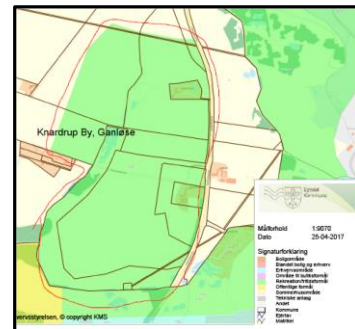
I stk. 3 skal størrelsen af de tre arealkategorier præciseres således, at langt den overvejende del af Strandparken forbliver natur- og strandområde.

I stk. 4 bør ordene "bymæssige fritidsanlæg" erstattes af "ikke bymæssige fritidsanlæg", idet bymæssige fritidsanlæg udelukkende bør kunne placeres på de bynære strandområder, der ligger som nabo til de eksisterende havne og inden for nærmere definerede byggefeltet.

I stk. 5 bør der, som ovenfor nævnt, defineres byggefeltet, som kun omfatter en mindre del af de ikke-naturprægede bynære strandområder, og bebyggelse bør kun opføres i én etage efter fastlagte design.

Mindre anlæg, der muliggør etablering af naturbaner mv. af kortere varighed skal holdes uden for følsomme naturområder, såsom laguner, strandenge og overdrev. Der bør efter DN's opfattelse ikke åbnes generelt for større midlertidige, bymæssige fritidsanlæg til tilskuerarrangementer af kortere varighed. En sådan generel bestemmelse kan have en ødelæggende effekt for Strandparkens naturværdi og dens funktion som alment tilgængeligt friluftsområde. Såfremt den pågældende type aktiviteter overhovedet skal tillades, bør dette ske efter en nøje konkret vurdering, som i tilstrækkeligt grad inddrager konsekvenserne for områdets natur. Se også bemærkningerne under afsnittet om *De grønne kiler – Køge Bugt Strandpark*.

§19: I Egedal Kommune foreslår DN et område beliggende syd for Knardrup tilbageført til grøn kile. Området er på kortet afgrænset med en rød streg. Det grænser op til den fredede tidligere militære flyveplads og mod vest til det store nationalgeologiske interesseområde. Området udgør i sig selv et værdifuldt kulturlandskab tæt op ad Knardrup landsby med sin historiske baggrund tilbage i tidlig middelalder.



En ny grøn kile langs motorvejen nord for Kelleris Hegn over Rolighedmoserne (Helsingør Kommune) skal i Fingerplan 2019 erstatte det grønne område/ydre storby landområde ved Julianelund (kolonihaveområde). Den nye grønne kile ender uden forbindelse til andre grønne områder. DN mener, at den nyudpegede grønne kile vil være støjbelastet og dermed ikke egnet til rekreativ benyttelse. DN anbefaler, at den erstattes med skovbyggelinien øst for Kelleris Hegn. Kelleris Hegn er en del af nationalparken Kongernes Nordsjælland.

I Hillerød Kommune foreslås et område i grøn kile sydvest for Hillerød lagt ind i byfingeren. Parallelt udpeges et område som 'ny' grøn kile. Imidlertid er dette nye areal i forvejen grønt, hvorfor det er utilfredsstillende som erstatningsnatur.

§ 19, stk. 4: Se bemærkninger til §18, stk. 6

§ 19, stk. 5: Se bemærkninger til §18, stk. 7

§ 19, stk. 7: Der foreslås udtaget et mindre areal i Grøn kile ved København-Ringsted-banen til brug for vejføring og evt. etablering af erhverv. Der udpeges ny grøn kile til erstatning for det udtagne areal. DN mener, at forslaget til udtagelse af kile i Olsbækdalen mellem jernbane og motorvej er for vidtgående. I praksis vil kilen blive brudt i to stykker. Det vil være et alvorligt indgreb på den bynære natur og faunapassage, og DN anbefaler, at kilen bevares som i Fingerplan 2017. Evt. ny jernbanestation ved Kildebrønde skal placeres uden for Olsbækkilen.

§ 21 og §22 stk. 7: I Halsnæs Kommune åbnes mulighed for byudvikling med op til 150 boliger på et afgrænset areal i "det øvrige hovedstadsområde" i Vinderød ved Frederiksværk. Dette er en reduktion ift. kommunens oprindelige ønske, begrundet med reglerne for byvækst i det øvrige hovedstadsområde. Men der er tale om et større sammenhængende landskab, som vil lide skade af en byudvikling, og hvor sammenhængen i landskabet ødelægges. Der er god restrummelighed i de øvrige arealer i Halsnæs Kommune. DN foreslår derfor, at Fingerplanen ikke muliggør byudvikling på arealet.

I Roskilde Kommune åbnes for byudviklingsmuligheder ved Viby. Arealet ligger i det åbne land og ligger delvist ud i mose og helt ned til Viby bæk. Bebyggelse af området vil være en dramatisk ændring af landskabet. DN foreslår området udtaget som byudviklingsområde.

§ 22 stk. 6: Med forslaget til Fingerplan 2019 fastholdes den eksisterende udpegning af området Farremosen til virksomheder med særlige beliggenhedskrav. DN peger på, at området ikke er velegnet til lokalisering af virksomheder med særlige beliggenhedskrav, da der er tale om OSD-område. Derfor kan anvendelsen med tiden forårsage forurening af grundvandet, der er indvindingsområde for Lyng Overdrev Vandværk. Beslutningen om at placere VSB i området har ikke været sendt i høring hos hverken DN eller det lokale vandværk i perioden 3. april til 29. maj 2017. DN foreslår derfor, at udpegningen udtages af Fingerplanen.

§ 26 stk. 1 nr. 1): Forlægning af Billesborgvej nord om Herfølge (Køge Kommune). Denne arealreservation skal ses som en del af en nordlig omfartsvej rundt om Strøby Egede - Forlægning øst om Strøby Egede (Stevns Kommune). Det antages der menes vest om Strøby Egede. Denne vejføring er ikke mulig, da den vil gennemskære Natura 2000-området Tryggevejlede

Ådal og ødelægge udpegningsgrundlaget "Ekstrem Riggær". Denne mulighed er tidligere blevet afvist ved afgørelse i Klagenævnet og i EU.

§ 26 stk. 1 nr. 6-9): Se generelle bemærkninger under afsnittet *Ring 5*.

§ 26 stk. 1 nr. 11): Forlængelse af Overdrevsvejen syd om Fredensborg vil betyde, at Fredensborg Kommune, der i forvejen er belastet af et tætmasket net af jernbaner og overordnede veje, belastes yderligere med ny vej. Fremtidens vejtrafik bør holde sig til de eksisterende veje, der om nødvendigt kan udvides med ekstra spor. Arealudlægget ønskes udtaget af Fingerplanen.

§ 26 stk. nr. 19): Ny vej nord og øst om Trekroner (Roskilde Kommune) – ønskes udtaget, da udviklingen i fremtidens transportarbejde ikke bør baseres på fremme af individuel bilkørsel, og da Himmelev skov efterhånden har opnået meget stor betydning for biodiversiteten og for den rekreativ udfoldelse for beboere i Trekroner og Roskilde i øvrigt.

§ 26 stk. 1 nr. 20): DN er imod reservation til udbygning af øvrig overordnet vej mellem Jersie og krydset nord for Salløv, da vejudlægget vil ødelægge lokale miljøer, og vil bidrage til at fastholde og øge en ikke bæredygtig trafikstruktur. Det samme gælder for udbygning af øvrig overordnet vej mellem Østre Ringvej og motorvejen til København. Se desuden bemærkninger til §26 stk. 1 nr. 19.

§ 26 stk. 1 nr. 23): Omfartsvej fra det nordlige Stevns uden om Køge (Køge og Stevns kommuner) Denne vejføring vil kun kunne passere Tryggevej Ådal i Tingvejens nuværende trace igennem Natura 2000 området – se desuden bemærkningerne til § 26 stk. 1 nr. 1. Den planlagte overførelse af sommerhusområdet (fra Strøby Egede til Strøby Ladeplads) til bymæssig bebyggelse fremgår ikke af Fingerplan 2019.

§ 26 stk. 2: Med henvisning til kortbilag P foreslår DN, at Græse å kombineres med en fauna-passage og omlægges, så åen løber vinkelret under Frederikssundsvej.

§ 27: Med henvisning til kortbilag Q: "Reservationer til overordnede cykelstier, herunder supercykelstier" fremgår det af signaturforklaringen, at den samme signatur anvendes til eksisterende og planlagte supercykelstier. DN foreslår, der anvendes samme systematik som i andre signaturforklaringer, således at:

- a) eksisterende angives med fuld streg og
- b) planlagte angives med punkteret linje.

§ 28: På kortbilag R (side 54) angives et eksisterende overordnet stinet. Det er på store del af Stevns almindelig landevej uden særlige faciliteter. Det angivne stinet følger blandt andet ikke Sjællandsleden og Stevns Klint trampesti (verserende fredning).

§ 33-34: Med hensyn til Københavns Lufthavn Roskilde, mener DN ikke den mulige udvidelse af aktiviteten på det foreliggende grundlag virker rimelig. En genberegning af støjkonsekvensområdet er udmærket, men det bør være en forudsætning for en eventuel udvidelse af flyvninger, at der tages udgangspunkt i de reelle + reelt planlagte støjkonsekvenser. Øget flyvning med støjende materiel som den foreslåede zone implicerer, er ikke gunstigt, men må anses for værende i konflikt med nutidige og fremtidige borgeres behov for sundt miljø og gode rekreative forhold. Det drejer sig både om Hedeland og andre dele af såvel beboede som rekreative områder. I den sammenhæng under det DN, at præmissen for de rekreative områder i konsekvensrapporten er beskrevet således, at de eksisterende rekreative områder ikke påvirkes af en ændring af støjkurverne. DN mener, at de vejledende grænseværdier for støj i rekreative områder skal søges overholdt, og uanset om der kan planlægges for overnatning eller ej, vil øget støj påvirke oplevelsen af de rekreative områder. DN henviser desuden til Stop Støjens høringssvar.

Herudover har foreningen bemærkninger til en række områder der fremgår af Erhvervsministeriets oversigt over ændringer, men som ikke direkte findes omtalt i selve bekendtgørelsen:

Nr. 2: DN bemærker, at Risby landsby (Albertslund Kommune) ligger i Vestskoven, hvorfor DN mener en udvidelse bør undlades. De få boliger der eventuel vil kunne bygges bør i videst muligt omfang placeres med respekt for landsbyens kulturhistoriske værdi.

Nr. 4: DN finder det uheldigt, at "Radiostationen" ved Fingerplanrevisionen i 2017 blev udtaget af den grønne kile, og som område der var planlagt til at indgå i Vestskoven. Den forslåede justering, hvor den grønne kile udvides igen (men ikke fuldt ud til situationen før 2017), bør sikre at det påtænkte byggeri begrænses mest muligt i omfang og højde.

Nr. 10: DN mener, at det mindre areal ved Sydbuen (Ballerup Kommune), som udtages af den grønne kile, vil komme i konflikt med kapacitetsplanen for Harrestrup Å.

Nr. 12: DN er imod, at et område i Måløv naturpark ved Jungshøj (Ballerup Kommune) udtages af den grønne kile, fordi Ballerup kommune har et ønske om fremtidig boligbebyggelse her. Dette vil forringe naturværdien i naturparken væsentligt.

Med venlig hilsen

Nina Larsen Saarnak
Danmarks Naturfredningsforening, Leder for lokale sager
31193238, nis@dn.dk

Fra: Dansk Arbejdsgiverforening <DA@da.dk>

Sendt: 25. januar 2019 09:19

Til: Anna Viktoria Ahlehoff Hansen <AanHan@erst.dk>

Emne: SV: Høring af forslag til Fingerplan 2019 - landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning

Kære Anna Viktoria Ahlehoff Hansen

Under henvisning til det til DA fremsendte høringsbrev af 24. januar 2019 vedrørende ovennævnte skal vi oplyse, at sagen falder uden for DA's virkefelt, og at vi under henvisning hertil ikke ønsker at afgive bemærkninger.

Med venlig hilsen

Rina Raun Borg

Administrativ koordinator, barselsvikar

Erhvervsstyrelsen

21. marts 2019

Høring om forslag til Fingerplan 2019

Dansk Erhverv har modtaget styrelsens forslag af 24. januar 2019 vedrørende ovennævnte.

Fingerplanen har siden 1947 med succes defineret en stor del af strukturen i Hovedstadsområdet. Dansk Erhverv støtter at planen fortsat danner grundlag for den videre udvikling frem til 2030.

Hovedstadsområdet står i de kommende år foran en fortsat positiv udfordring som følge af den fortsatte vækst i området. Det er afgørende at denne vækst balanceres med hensyn til mobilitet for gods og mennesker, natur, klima, erhvervsbetingelser, indbyggernes behov samt behovene for de mange mennesker, der hver dag bevæger sig ind i regionen udefra.

Disse hensyn skal desuden balanceres med det faktum, at området har begrænset plads. Derfor vil en plan ikke kunne stille alle tilfreds.

På den baggrund støtter Dansk Erhverv generelt udkastet til Fingerplan 2019. Vi finder at planen overordnet set har ramt en god balance mellem de mange hensyn der skal varetages samtidig med at den sikrer grundlaget for fremtidig vækst og plads til udvikling.

Med venlig hilsen



Jesper Højte Stenbæk
Fagchef, Transport & Infrastruktur



Erhvervsstyrelsen
Dahlerups Pakhus
Langelinie Allé 17
2100 København Ø

Dansk Industri
Confederation of Danish Industry

Sendt elektronisk til:
fingerplanrevision@erst.dk

Fingerplan 2019 i høring DI's bidrag

DI har modtaget materialet om Fingerplan 2019 i høring og takker for lejligheden til at give bemærkninger.

Indledningsvist finder DI anledning til at bemærke, at den endelige version indledningsvist bør henvise til Planlovens formålsparagraf, evt. med et genoptryk af den, så den overordnede målsætning med planlægningen lægges som ramme om arbejdet.

Det er en generel udfordring i disse år, at kommunerne individuelt søger finansiering til deres økonomi ved at tiltrække et indkomstskattegrundlag med boligbyggeri, og at denne udfordring "parkeres" i planlægningen under planlovens rammer. Tillige skal det bemærkes, at størstedelen af kommunerne i fingerplanområdet, og i særlig grad i de geografisk indre dele af området, ikke blev geografisk påvirket af kommunalreformen 2007. Det har betydet, at den tværkommunale koordinering af planlægningstiltag i dag alene er varetaget med Fingerplanen. Dette er to væsentlige årsager til de udfordringer, vi løbende møder på det kommunale planlægningsområde.

Der er i dag i høj grad et behov for en forpligtende, tværkommunal koordinering af placering af infrastruktur, erhvervsområder, boligområder og detailhandelsfaciliteter. Kommunerne i fingerplanområdet er i dag, med få undtagelser, geografisk små, og borgernes og virksomheders aktionsradius er derfor langt større end den enkelte kommunes geografiske råderum.

Disse forhold giver flere udfordringer:

1. De nævnte områdetyper er kendt for at generere transport og pendling.
2. På grund af investeringer i lokal infrastruktur og private investeringer i bygninger m.v. har de udpegede områder en lang, teknisk og økonomisk levetid. Dette understøttes bedst ved, at de forskellige områdetyper fastholdes og understøttes af infrastrukturinvesteringer.
3. Velplanlagte og holdbare bolig- og erhvervsområder er vigtige parametre i den langsigtede planlægning. Dette skaber gode rammer for investeringssikkerhed og



teknisk-økonomisk udnyttelse af samfundets investeringer. Holdbarhed er blandt andet karakteriseret ved, at der er en afstand til eller beskyttelse mod naboarealer med anden anvendelse. Støj fra trafik og produktion skal tages alvorligt i planlægningen af boligområder. Det skal også med i overvejelserne, at aktiviteterne i dag strækker sig over store dele af døgnet. Samme forhold gør sig gældende for lugt og støv fra produktion, transport og logistik. DI - og en række kommunale miljøafdelinger - har erfaring for, at kommunal omklassificering af arealer til "blandet bolig og erhverv" fra "erhverv" genererer problemer, som er vanskelige at løse for både boliger og virksomheder. Desuden gør planlovens §§ 15, 15a og 15b det i princippet svært at etablere de nye "blandet bolig og erhverv" med lokalplaner efter lovens ånd og formål.

Disse forhold bør Fingerplanen påpege i sine bemærkninger til reglerne om byudvikling.

Konkret vil DI påpege, at høringsoplægget til Fingerplan, vedrørende mulighed for byfortætning omkring de to lufthavne, Kastrup og Tune, kan give anledning til bekymring. Giver der mulighed for at rykke beboelse tættere på lufthavnens arealer, vil dette være en "irreversibel" udvikling, som vil begrænse lufthavnens udviklingsmuligheder. Flyttes der beboelse tættere på lufthavnen med det argument, at der støjles mindre nu end tidligere, vil det betyde, at en række boliger rykkes ind i områder, som er mere støjbelastede end de i dag beboede arealer. Dette kan ikke være en hensigtsmæssig boligpolitik, og alt andet lige kan det blive grundlaget for et antal støjklagesager.

Råstofindvindingen omkring Roskilde bør også indtænkes bedre i Fingerplanens lag af arealanvendelser. Der er udlagt ubenyttede arealreservationer til fremtidige transportkorridorer. Disse lægger bånd på arealer med råstoffer, som med fordel kan indvindes. DI foreslår, at transportkorridorerne opretholdes, men at der kan ske en råstofindvinding på arealerne med en tilbageførsel til transportkorridorstatus efter indvindingens ophør. Dette vil give bedre mulighed for at arbejde med byudviklingen omkring Roskilde. Dette skal sandsynligvis koordineres med Transport, bygnings- og boligministeriet, som kan bidrage til en tidsfleksibel udnyttelse af arealerne i Fingerplanområdet, og i øvrigt også selv er afhængig af, at der kan indvindes råstoffer til vejbyggeri.

Ved "udvikling" af Prøvestensområdet og andre velfungerende erhvervsområder til anden anvendelse er det vigtigt, at der sker en samtidig og relevant udvikling af alternativer til virksomhederne, som de kan tage i brug i takt med deres udvikling. Ellers vil en del virksomheder blive presset ud af landet. DI oplever allerede sager, hvor kommuner vil lukke erhvervsområder uden at kunne anviser anden relevant lokalisering til eksisterende virksomheder. I Prøvestensområdet er situationen, at det langt fra er givet, at der kan findes relevante alternativer i hovedstadsområdet. Der er her typisk tale om virksomheder, som har behov for adgang til søtransport og flere af virksomhederne er desuden risikovirksomheder.

Med høringsudkastet til Fingerplan 2019 vil erhvervsministeren give kommunerne større frihed til at planlægge. Der er imidlertid stadig et stort behov for konsekvensanalyser på tværs af kommunegrænser og deraf følgende koordinerede realiseringstiltag fra

kommunerne før forsøget på at realisere planerne . Dette er i særdeleshed relevant ved spørgsmålet om rækkefølgeplanlægning og ved den generelle byudvikling. Koordineringen kan evt. indføres som et antal kriterier, som hver kommune skal have analyseret og redegjort for i forbindelse med planlægning, og som kan have betydning for andre kommuner. Denne type kriterier kan indsættes i bemærkningerne til Fingerplanens paragraffer. Alternativt kan Fingerplanen identificere en række regional knudepunkter, som kan give en tydelig prioritering og investeringssikkerhed. Koordineringsopgaven behøver ikke nødvendigvis at involvere statslige myndigheder som ”spilfordeler”.

Ved udvikling af boligområder og erhvervsområder er der et samtidigt behov for, at der etableres offentlig transportbetjening og traceer til cykeltransport i lokalområdet som forudsætning for realiseringen og modvirkning af trafikkøddannelser. Adgang til arbejdskraft med de rette kvalifikationer prioriteres højt af virksomhederne. For en række kontorvirksomheder er det af væsentlig betydning at have god adgang til arbejdskraft via både veje og bane (S-tog, metro m.v.)

Effekten på transportarbejdet af stationsnære byggerier er veldokumenteret, og det vækker bekymring for udviklingen i trængsel på vejnettet, såfremt de seneste årtiers tendens til manglende stationsnærhed forstærkes. Vigtigheden af det regionale aspekt er også her til stede, da de negative konsekvenser af ikke-stationsnær lokalisering, så som belastning af vejnet, trængsel og miljø, oftest er langt større uden for arbejdspladskommunen end i arbejdsplads-kommunen.

DI tilslutter sig de trafikorienterede tiltag i Fingerplanen og initiativplan til styrkelse af hovedstadsområdet - idet også trafikbetjening af det planlagte område Holmene i Hvidovre Kommune skal ske på en måde, så gods- og persontransporten er koblet til den omliggende infrastruktur.

DI savner i øvrigt rent teknisk, at Fingerplanen som bekendtgørelse forholder sig til håndhævelsen af bekendtgørelsen, evt. med straf- og sanktionsbestemmelser.

Jeg står også fremover venligst til rådighed for uddybende bemærkninger.

Med venlig hilsen

Morten Løber
Chefkonsulent



19.03.2019

Erhvervsstyrelsen har sendt et forslag til en revideret Fingerplan – Fingerplan 2019 - i 8 ugers offentlig høring frem til torsdag den 21. marts 2019.

Hermed fremsendes høringssvar fra Dansk Ornitologisk Forening, Lokalafdeling for København (DOF København).

Generelle betragtninger

I DOF København finder vi det positivt, at Fingerplan 2019 fastholder princippet om de ubebyggede grønne kiler imellem byfingrene, og at indskrænkninger pga. infrastruktur eller kommunale ønsker modsvares af nye arealudlæg til grønne kiler. Vi støtter også, at de grønne kiler forlænges, hvor byfingrene forlænges. Dette understøtter samtidig intentionerne bag Grønt Danmarkskort: at Danmarks naturområder skal bindes sammen af et sammenhængende netværk af grønne korridorer.

I forbindelse med omtale af anlæg, der godt kan tillades i alle eller nogle grønne kiler, præciseres det (f.eks. ad. 18 stk. 5) ”Det forudsættes, at sådanne anlæg ikke forringer og i videst muligt omfang styrker natur og vilkår for friluftsliv”. Vi støtter dette princip, som vi gerne så udvidet, så det også gælder for mindre, rekreative anlæg så som boldbaner.

I de grønne kiler er der med tiden etableret mange anlæg så som kolonihaver, golfbaner og sportsanlæg, der indskrænker mulighederne for udvikling af bynære naturarealer i kilerne. Anlæggene begrænser samtidig mulighederne for det almene friluftsliv. Etablering af boldbaner indebærer regulering af terræn og ensretning af vegetationen, hvis de anlægges i eller tæt på naturområder. Nogle steder, som f.eks. i Utterslev Mose eller i flere af Københavns parker, findes boldbaner i naturfredede områder. Etablering af boldbaner i eller nær grønne områder begrundes i reglen i en afvejning mellem forskellige brugergruppers behov, og mangel på alternative arealer.

Traditionelle boldbaner med græsunderlag har imidlertid stadigvæk nogen naturmæssig værdi, og flere fuglearter raster og søger føde på græsset, når der ikke er spillere. Igennem de seneste år har der desværre været en stigende tendens til at omdanne græsbaner til kunstgræsbaner for at øge antallet af dage, hvorpå der kan spilles på banerne. Dette er endda gjort i fredede områder. I forhold til udgangspunktet, hvor man startede med at forringe naturområder ved anlæg af boldbaner med græs, repræsenterer denne befæstelse og intensivering af brugen en glidebane, hvor naturområder og rekreative parker omdannes til idrætsanlæg. Foruden at befæste underlaget, opsættes ofte også lysanlæg, og det næste bliver måske omklædningsrum, sauna og andre faciliteter.

I mindst et tilfælde (Degnemosen i København) har et fredningsnævn givet afslag på etablering af en kunstgræsbane i et fredet område med den begrundelse, at det ville være i strid med fredningens formål at ændre en boldbane til et befæstet idrætsanlæg.

På den baggrund vil vi opfordre til, at kunstgræsbaner sidestilles med nye større idrætsanlæg og som udgangspunkt ikke tillades i de grønne kiler, da dette indebærer en markant forringelse af naturen.

Udover de velkendte problemer med vandforurening med mikroplast fra kunstgræsbaner har omlægning af græsbevoksede baner til kunstgræs den meget uheldige effekt, at de fratager en række fuglearter deres fødesøgningsmuligheder. Dette gælder især en folkekær art som stæren, der herhjemme er i rivende tilbagegang netop pga. den tiltagende mangel på lavtvoksende græsarealer såsom afgræssede enge og usprøjtede plæner. Dette er vigtige områder, hvor stæren søger sin føde i form af især gåsebiller og larver af stankelben. Også måger, kragefugle og strandkader nyder godt af den føde, som de kan finde i græsset.

Man taler for tiden om mulighederne for at begrænse forureningen fra kunststofbaner ved at omlægge disse fra gummigranulat til kork. Dette vil imidlertid ikke ændre ved, at de er anlæg med steril belægning uden "fugls føde".

Samtidig med befæstning af boldbanerne opsættes ofte også nye lysanlæg, der muliggør brug af banerne om aftenen. Dette er uheldigt i forhold til den del af vores dyreliv, som har brug for nattemørket. Foruden ugler jager flagermus ofte i de grønne kilers rekreative landskaber med naturområder, alleer, fællede og idrætsanlæg. Når parker med boldbaner omdannes til belyste idrætsanlæg, forringes levevilkårene for flagermusene, der i forvejen har svært ved at finde rastesteder og insektrige, MØRKE jagtområder i byen.

Generelt bør der arbejdes for at mindske lys-spildet i de grønne kiler, og især nær naturområder. Dette kan bl.a. gøres ved at anvende lavere, mere fokuserede lyskilder langs stier og i øvrigt undgå overflødig belysning.

Bemærkninger til konkrete forslag

Amager Strandpark

DOF-København ønsker ikke yderligere byggeri i området umiddelbart vest for "Pynten"/Fyret og Strandstation 3. Der er allerede kort afstand til eksisterende parkeringsmuligheder og krav om yderligere byggeri for at "gøre det nemmere" at håndtere sin aktivitet, må henvises til området omkring "kanalen", længere mod syd i området. Her er der allerede bebygget og passende mulighed for flere bygninger hvis det måtte ønskes. Har man behov for at fremfører større/tungere ting til brug ved Strandstation 3, kan det sagtens gøres fra eksisterende parkeringsområde, umiddelbart op til strandstationen. Vores synspunkt begrundes i at der faktisk er et fint, næsten naturligt forløb fra nord til syd af noget der fint illuderer en naturlig klitrække. Vi vil gerne friholde det næsten uhindrede visuelle vue op langs klit og kyst.

Køge Bugt Strandpark (§18a)

Strandparken ved Køge Bugt beskrives ofte som et natur- og friluftsområde, men i praksis er prioriteringen omvendt: et friluftsområde med naturkulisser. Strandparken indeholder imidlertid nogle sårbare naturbeskyttelsesinteresser, i særlig grad forstyrrelsesfølsomme fuglekolonier, der bl.a. rummer Sjællands eneste koloni af splitterne (Annex 1- art iflg. Fuglebeskyttelsesdirektivet). Derfor bekymrer det DOF, at områdets ejere vil udvide de rekreative muligheder for sejlads i de søer, som har betydning for vandfuglene. I bemærkning ad. 18a stk. 4 står "I natur- og strandområderne kan der ... planlægges for mindre bymæssige fritidsanlæg, der muliggør etableringen af naturbaner for eksempelvis svømmere og roere, fx broer, slæbesteder, mindre omklædnings- og toiletfaciliteter o. lign...."

I den anvendte sammenhæng medfører "naturbaner" øget forstyrrelse af naturen, hvis de anlægges nær yngleområder, navnlig i Holmesø, hvor de vigtige yngleøer ligger. Der er også i Jægersø og Lille Vejlesø

betydelige fugleinteresser, mens de øvrige tre søer i forvejen er mere intensivt benyttede til friluftaktiviteter. Vi ønsker derfor tilladelsen strammet op, så den ikke omfatter anlæg af de nævnte bymæssige fritidsanlæg i Holmesø, Jægersø og Lille Vejlesø.

Med venlig hilsen,

John Frisenvænge

P.v.a.

DOF-København, Naturpolitisk Udvalg.

D A N S K E LANDSKABSARKITEKTER

Erhvervsstyrelsen
Dahlerups Pakhus
Langelinie Allé 17
2100 København Ø
fingerplanrevision@erst.dk

Frederiksberg 20. marts 2019

Høringssvar - forslag til Fingerplan 2019

Foreningen Danske Landskabsarkitekters bestyrelse og Tænk tank har gennemgået Fingerplan 2019 og kommer med følgende høringssvar:

Fingerplanen har haft en fantastisk betydning siden den blev lanceret, og den ikoniske hånd har været en stærk måde at kommunikere på.

I dag bliver hovedstadens byudvikling drevet af projekt- og developerbaseret rækkefølgeplanlægning. Derfor anbefaler Danske Landskabsarkitekter, at Fingerplanen fastholdes som redskab for hovedstadens udvikling, hvilket betyder:

- at Fingerplan 2019 skal være en styrende plan, hvor planen prioriterer og koordinerer de indmeldte kommunale planer, herunder at planlægge for trafik, klimahåndtering, natur og landskaber og
- at der i udformningen af Fingerplan 2019 indlægges nye præmisser f.eks. om boformer, bynatur og klimahåndtering, som bl.a. SLA har forslået i sit forslag til "Modernisering af Fingerplanen" (marts 2019), så en ny fingerplan fastlægger nye byudviklingsstrategier, der kan hamle op med centraliseringen af "håndfladen".

Dette vil kun kunne gennemføres, hvis der (igen) oprettes et overordnet, fagligt forankret og beslutningsdygtigt organ mellem staten og kommunerne, hvorfra klare udmeldinger om bynatur, klimahåndtering og boligkvalitet, sammen med en koordineret planlægning af cykeltrafik og offentlig trafik, er med til at udvikle hele hovedstadsområdet, i stedet for at der alene fokuseres på det centrale København.

Danske Landskabsarkitekter mener desuden, det er udtryk for en ukoordineret og tilfældig sammenfattende planlægning, at stationsnærhed er foreslået øget fra 600 m til 1000 m i de fem yderste købstæder + Høje Taastrup, hvilket utilsigtet vil øge både den lokale og regionale trængsel.

En af Fingerplanens vigtige oprindelige formål var: nem og hurtig adgang til attraktive grønne områder.

Med det stigende befolkningstal og den øgede tæthed på bebyggelse har København mere end nogensinde brug for nem og hurtig adgang til attraktive grønne områder.

Dertil har vi med biodiversitetskrisen mere end nogensinde brug for hjælp fra lovgivningen til, at vi får kompenseret for det biodiversitetstab der sker, når grønne overflader konverteres til bebyggelse og befæstede overflader.

Fingerplan 2013 introducerede begrebet "grønne bykiler" i hovedstadsområdets planlægning med det formål at sikre større grønne områder i det indre storbyområde (håndfladen) som overvejende offentligt tilgængelige regionale friluftsområder for hele storbyens befolkning. De grønne bykiler er af regional betydning, da de omfatter både de mest attraktive og velbesøgte parker og de større grønne områder og strøg, der sammen med grønne stier, kan indgå i en samlet grøn struktur i storbyens centrale del. Jævnfør: Ad § 6, stk. 1, nr. 6.

Danske Landskabsarkitekter

Peter Bangs Vej 30 - 2000 Frederiksberg - Tlf: 3332 2354
www.landskabsarkitekter.dk - dl@landskabsarkitekter.dk

D A N S K E LANDSKABSARKITEKTER

På samme måde bør Fingerplan 2019 introducere begrebet ”grønne nærhedsparker” med det formål, at sikre mindre, men nære og lokale grønne områder til hverdagens udeliv. Grønne nærhedsparker kan bidrage til en samlet grøn struktur i storbyens centrale del.

Ligesom stationsnærhedsprincippet er skrevet ind i Kapitel 3 – Det indre storbyområde: ”Det stationsnære kerneområde skal afgrænses med udgangspunkt i maksimale gangafstande til stationer på 600 m”, så bør der gælde en tilsvarende regel for udpegede nærhedsparker. Der må maksimalt være gangafstand på 600 meter til en grøn nærhedspark.

I Fingerplanens ’Ad § 7, stk. 2’ bliver reglen forklaret med, at kommunerne skal sigte mod at gennemføre ”en planlægning, der i videst muligt omfang integrerer rekreative arealer og anlæg, forbedring af naturmæssige træk og biodiversitet samt klimatilpasnings-foranstaltninger i byomdannelsen.

Det er et overordnet regionalt perspektiv, at der i forbindelse med de nye byområder sikres sammenhængende, rekreative stiforbindelser igennem byen og ud til naturområderne i de grønne kiler samt til det øvrige overordnede rekreative stinet i hovedstadsområdet”.

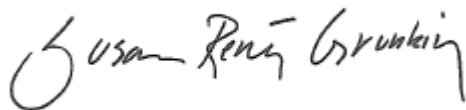
Det konstateres, at ’biodiversitet’ bliver nævnt dette ene sted i et ad-punkt i Fingerplanens i alt 59 sider. Det er dog en forbedring af Fingerplanen fra 2007, hvor det ikke er nævnt. Biodiversitet bliver introduceret i Fingerplan 2013, hvor ordet også bliver nævnt en enkelt gang. Formuleringen er genbrugt ordret i 2019 uagtet, at vi i dag har ny viden om den biodiversitetskrise, vi står overfor. Det forekommer hverken at være ambitiøst eller ansvarligt.

Klimatilpasning fik plads tilbage i Fingerplan 2013. I Fingerplan 2019 er emnet endda rykket helt frem til også at være nævnt i forordet.

Det bør tilføjes i Fingerplan 2019, at plangrundlaget for de grønne kiler og bykiler skal bidrage til også at øge biodiversiteten.

Til Fingerplanens formuleringer omkring udbygninger: ”Kommunerne skal i takt med udbygningen og efter aftale med staten evaluere de implementerede virkemidlers trafikale effekter og effekter på miljø- og klimabelastning i hovedstadsområdet” bør der tilføjes, at kommunerne også skal redegøre for, at udbygning ikke medfører tab af biodiversitet – og formuleringen kunne med fordel skærpes til, at kommunerne også skal redegøre for, at man ved udbygning kompenserer for biodiversitetstab og gerne øger biodiversiteten.

På vegne af Danske Landskabsarkitekter



Susanne Renée Grunkin, formand

Danske Landskabsarkitekter

Peter Bangs Vej 30 - 2000 Frederiksberg - Tlf: 3332 2354
www.landskabsarkitekter.dk - dl@landskabsarkitekter.dk

Erhvervsstyrelsen
Dahlerups Pakhus
Langelinie Allé 17
2100 København Ø

21-03-2019
Dok nr. 185600

Høringssvar om forslag til Fingerplan 2019

Passagerpulsens hos Forbrugerrådet Tænk er blevet orienteret om Erhvervsstyrelsens forslag til Fingerplan 2019. Da forslaget på nogle områder berører passagererne i den kollektive transport, har vi valgt at afgive et høringssvar, og vi har følgende bemærkninger:

Det er positivt, at fingerplanen fastholder princippet om, at hovedstadens byudvikling sker med hensyntagen til og koordineres med den kollektive trafikbetjening. Generelt lægger Passagerpulsens vægt på, at sammenhængen mellem den kollektive transport, cykling, gang og bilisme tænkes ind i byudviklingen fra start. Det er nødvendigt, hvis overgangene skal fungere sømløst. Stationer og andre knudepunkter bør tilrettelægges med gode adgangsveje, gode parkeringsmuligheder for både cykel og bil, god skiltning og god way-finding mellem de forskellige transportmidler.

Det er ligeledes vigtigt at knudepunkter og stationer så vidt muligt er trygge og attraktive, f.eks. ved at de tænkes sammen med indkøbsmuligheder, aktivitetshuse eller lignende.

Endelig lægger vi vægt på, at de relevante passager- og brugergrupper høres og inddrages, når en ny station eller et nyt knudepunkt planlægges. Det gælder også brugere med særlige behov såsom børn og mennesker med handicap. Dette øger sandsynligheden for, at de investeringer man foretager, kommer flest mulig til gavn, og at man ikke skal lave bekostelige ændringer eller rettelser af fejl senere.

Stationsnærhedsprincippet bidrager i dag til, at brugere og medarbejdere hos større erhvervsvirksomheder og institutioner har let adgang med effektiv kollektiv transport. Ændres princippet i visse byområder er det vigtigt, at der fortsat sikres god adgang til virksomheden eller institutionen for passagerer uden bil.

Der bør derfor tænkes endnu bedre sammenhæng med bl.a. busser eller andre tilbringerservices som det nævnes i bl.a. §6 stk.5, ligesom sammenhængen med cyklen bør styrkes. Der bør være gode adgangsveje, gode cykelparkeringsforhold og skiltning, der gør det let at finde vej. Det er vigtigt at sikre god tilgængelighed så også mennesker uden bil, der ikke har adgang til eller er i stand til at cykle, har god adgang til virksomheder og institutioner.

Vi er positive overfor, at standsningssteder i BRT-løsninger kan anvendes som udgangspunkt for afgrænsning af stationsnære kerneområder. Dette bør dog forudsætte, at BRT løsningen er i eget trace med stationer tilsvarende de, der anlægges ved fx en letbane, og med sikkerhed for en fortsat betjening af disse standsningssteder.

Med venlig hilsen

Laura Kirch Kirkegaard
Afdelingschef

Rasmus Markussen
Politisk medarbejder

F A B Foreningen af Byplanlæggere

Høringssvar til Fingerplan 2019 fra FAB

Forslag til en revideret Fingerplan er i offentlig høring til den 21. marts 2019.

Planen er sammen med Udspil om Hovedstadsområdet 2030 et led i regeringens langsigtede planer for hovedstadsområdets fremtidige udvikling.

Desuden har planerne for hovedstadsregionen en tæt sammenhæng med den infrastrukturaftale som regeringen har indgået sammen med Dansk Folkeparti.

Endelig foreligger der principaftaler mellem staten og København og Hvidovre respektive om at udbygge "håndfladen" med nye holme – Lynetteholmen i Københavns Kommune og 9 holme syd for Avedøre Holme i Hvidovre Kommune.

Både infrastrukturaftalen og principaftalerne er ikke en del af fingerplanen, som den foreligger ved høringssvaret – hvilket gør det uklart hvorledes og hvordan disse aftaler skal opfattes set i forhold til fingerplanen - hvilket er yderst kritisabel.

FAB's opfordring og ønsker til revideret fingerplan.

FAB bifalder at forslaget til Fingerplan 2019 viderefører strukturen og de grundlæggende principper. Fastholdelse af Fingerplanen som styrende princip og ledebillede er essentiel for planlægningen af hovedstadsregionen.

FAB vurderer at fingerplanen siden 1948 har fungeret som én god og robust plan. Planen bygger på enkle funktionalistiske principper der i grove træk har sikret en hensigtsmæssig udvikling ved at koncentrere byvæksten omkring stationer langs radiale baner og veje og dermed sikret befolkningen høj mobilitet med hurtig adgang til de centrale tætte byområder og kort afstand til rekreative grønne områder mellem fingrene. Denne struktur har været robust og samtidig tilpasningsdygtig over for regionens store vækst og store ændringer i samfundet.

Men som det er med mange planer så skal disse løbende opdateres og Fingerplanens principielt svage punkt er ringforbindelserne eller netværket mellem byfingrene. Dette er forsøgt løst i senere regionplaner. Det mest radikale bud kom med regionplanen i 1973, hvor der reserveredes transportkorridorer til fremtidige infrastrukturanlæg. Ring 5 transportkorridoren skal forbinde Køgefingeren med Helsingørfingeren tværs over regionen.

FAB mener således også, at planen trænger til opdatering, der sikrer mulighed for bæredygtige løsninger af transport, mobilitet på tværs af fingrene, og som samler lokalisering af erhverv og boliger i attraktive og funktionsdygtige knudepunkter som giver liveability og bæredygtigt byliv i hele hånden. Det er vigtigt at der etableres

stabilitet og sikkerhed for investeringer i infrastruktur, erhverv, bosættelse og rekreative anlæg.

FAB mener også at det er vigtigt at fingrene forbliver ”smalle” og der ikke lægges op til at gøre hugst i de grønne kiler og dermed skabe spredt vækst, og hvor den logiske følge bliver et yderligere behov for privatbilisme. Det er vigtigt at der leves op til FN’s bæredygtighedsmål og her udgør de grønne kiler en dimension.

FAB mener det er essentielt, at regionen undgår en segregering af boligudbuddet og der er plads til alle indkomstgrupper både i håndfladen (København) og fingrenes udstrækning.

FAB mener også at det er vigtigt at Fingerplanen bliver retningsgivende således at områdets mange lokale initiativer understøtter hinanden i klar retning der sikrer bæredygtighed, livskvalitet og velfærd. Planen må ikke udvandes og opløses ved at der gives for mange og for spredte udviklingsmuligheder. Væksten forstærkes ikke ved at planen lempes eller svækkes i alle ender og kanter, men ved at tilbyde en slagkraftig attraktiv vision der kan samle kræfterne, og som giver sikkerhed og stabilitet for borgere, initiativtagere, investorer og andre aktører.

FAB savner i ny og klar ikon-sættende regional bymodel hvor de forskellige skævheder i regionen mindskes. DB – Dansk Byplanlaboratorium - har op til høringsforsalget arbejdet med nogle rene principielle bymodeller, hvoraf nogle kan kombineres til ideelle og gode modeller, som kan implementeres som visioner for regionen. Her tænkes bl.a. en model som:

- håndterer håndfladen som i dag vokser i højden og bredden, men som burde balancere mere med resten af regionen
- skaber kvalitative centrale knudepunkter i fingerroden – Loop City – og som kan aflaste håndfladen
- styrker de gamle købstæderne med deres respektive potentialer.

FAB opfordrer desuden til, at det geografiske perspektiv udvides, så planlægningen koordineres for større område der omfatter Sverige og i de tilstødende regioner, jf. Greater Copenhagen.

FAB ønsker at der bliver lavet en samlet strategi for bæredygtighed og koblingen til FN’s 17 verdensmål, og at de enkelte elementer i planen bliver vurderet ud fra dette.

FAB advarer mod den begyndende opløsning af Fingerplanens styringsmekanismer, som forslaget til Fingerplan 2019 indebærer og mener der er behov for at der nedsættes et fagligt råd som bindeled mellem de 34 kommuner og staten. Et råd som både kan give sparring, råd og koordinering mellem parterne og sikre samarbejde incitamenter til fælles gavn for hele regionen – og ikke mindst i at skabe fælles vision for hele regionen.

Hvad synes FAB så om udspillet til revideret fingerplan

Gaveboden

De mange ændringer af forslaget til Fingerplan er for en stor del et resultat af imødekommelsen af mange lokale ønsker fra de 33 af de 34 hovedstadskommuner. 80 ud af 150 ønsker fra kommunerne er imødekommet. Der er mulighed for at yderligere 23 ønsker kan imødekommes.

En del af kommunernes forslag er justeringer betinget af særlige lokale forhold, og som kan betegnes som sund fornuft.

Det er karakteristisk for de lokale ønsker, at de tager udgangspunkt i lokale behov og ikke er tænkt ind i den regionale helhed.

Der er en række af forslagene, som har store konsekvenser for hele hovedstadsregionen. Enkeltforslag der kan forekomme som fornuftige pragmatiske løsninger i det konkrete enkelttilfælde, bliver i en række tilfælde løftestang for ændringer, som medfører lempelser i hele hovedstadsområdet. De samlede konsekvenser af disse ændringer er ikke beskrevet i andet end generelle vendinger i den tilhørende miljørapport.

Emnerne for ændringerne er:

- Stationsnærhedsprincippet og udpegning af særlige lokaliseringsområder med byggemuligheder svarende til stationsnære områder
- Udvidelser af Fingerplanens håndflade og byfingre
- Nye byudviklingsmuligheder i Fingerplanens øvrige hovedstadsområde
- Arealreservationer til særlige virksomhedstyper
- Arealreservationer til transportkorridorer
- Fingerplanens grønne kiler, herunder ændringer af afgrænsningen af kilerne eller anvendelsesbestemmelserne for kilerne

Stationsnærhed

For at fremme brugen af kollektiv transport og mindske trængsel fastlægger stationsnærhedsprincippet, at større byggeri med mange daglige brugere skal placeres i gangafstand af højklasede, kollektive trafikforbindelser.

Stationsnærhedsprincippet er fastholdt i forslaget til Fingerplan. Der er dog foretaget en række lempelser bl.a. :

- at der sker en udvidelse af det stationsnære kerneområde fra 600 til 1.000 m i de fem fingerbykøbstæder og i Høje-Taastrup,
- At opdelingen mellem knudepunktstationer og ikke-knudepunktstationer afskaffes,
- At der kan placeres større, offentlige institutioner uafhængigt af afstanden til togstation. Der forudsættes dog, at det er institutioner til brug for kommunens egne borgere.
- At der udpeges flere særlige lokaliseringsområder der får mulighed for større kontorbyggeri over 1.500 m².

Det er veldokumenteret at effekten af stationsnærheden aftager væsentligt ud over afstande på 600 m. Lokalisering ud over denne afstand medfører større brug af privat bil og bidrager derfor ikke til at reducere trængslen på vejene.

Lempelserne af stationsnærhedsprincippet svækker med andre ord målsætningerne om mindre trængsel på vejene, flere brugere af kollektiv trafik og mindre CO2 udslip. Hovedargumentet for disse lempelser synes at være ønsket om at prioritere vækst over miljøhensyn og bykvalitet – hvilket er en klar svækkelse set i forhold til at opnå en mere bæredygtig region.

Det er ikke dokumenteret at der er behov for den øgede rummelighed til nyt større erhvervsbyggeri, der gives mulighed for ved lempelserne. Derimod er der behov for at skabe nye redskaber som kan rydde op i de gamle industriområder som ligger i fingerroden og også andre områder. I dag er udfordringen de komplekse ejerskaber og de store miljømæssige udfordringer med forurening o.a. Der er således behov for at styrke især de gamle erhvervsområder i fingerroden som kæmper med omdannelse som kan styrke stationsnærhedsprincippet i LOOP city - ikke mindst.

Fingerplanens håndflade og byfingrene

Planens tyngde har fra starten været selve hovedstadskommunen København. Desværre har denne del af regionen i 70'erne og 80'erne haft det svært med vigende befolkningstal qua udflytning af erhvervsarbejdspladser. Nu er denne tendens vendt efter stigende offentlige investeringer og siden private investeringer.

Håndfladen oplever en massiv interesse med store investeringer især i boligbyggeri og stigende tilflytning og befolkningsvækst. De tidligere erhvervs – og havnearealer har undergået omdannelse og der bygges hurtigt, tæt og højt og flere steder savner desværre bæredygtighed og bykvalitet.

Konsekvenser kan allerede nu aflæses:

- Stigende boligpriser – qua presset på boligmarkedet.
- Stigende segregering – segregeringen berøres ikke i udspillet og der savnes generelle visioner om flere billige boliger – 25% reglen med flere almene boliger forstår ikke og den er ikke populær i dele af udviklingsområderne.
- Stigende skævheder i håndfladen – på boligpriser og kvalitet.
- Stigende eksempler på at der desværre bygges for tæt, og hvor man allerede nu taler om fremtidens slumområder med manglende friarealer og for stor monoton.

Det seneste skud på udbygningen af håndfladen ses i Lynetteholmen og Avedøreholmene. To eksempler som ikke er omtalt i forslaget til den reviderede Fingerplan – men er baseret på principaftaler mellem staten (en række ministerier), Københavns Kommune og i det sidste tilfælde Hvidovre Kommune. Men dermed vides heller ikke hvilken præmis Fingerplanen skal spille for disse områder – samtidig med at de også er udtryk for nye landvindinger – og de konsekvenser dette måtte have for de bagvedliggende arealer.

Men fælles for begge projekter er at der ikke klart redegøres for finansieringen, hvordan skal de trafikbetjenes ikke mindst med kollektiv og bæredygtig trafik og endeligt hvilke konsekvenser det har for kystområderne samt de kulturhistoriske interesser, – det sidste er især knyttet til Lynetteholmen, som har en placering på tæt på nogle historiske byområder.

Ligeledes er der lagt op til udvidelse af byfingrene - dels gennem forlængelse af fingrene og dels gennem udvidelse af selv fingerbredden på bekostning af jomfruelig jord i de grønne kiler.

De nye arealer er

- Forlængelse af Køge fingeren til Herfølge
- Udvidelse ved Hastrup Ø ved Køge
- Udvidelse af Solrød Strand til Solrød Landsby samt mindre udvidelse sydvest for Roskilde, vest for Hillerød og Helsingør.

Disse udvidelser er ikke nøjere defineret i forhold til kvalitet, tæthed og transport men må således betragte som byspredning, som absolut vil udfordre de kollektive transportformer.

Ligeledes er der ikke noget svar på hvordan udviklingen af de gamle købstadsområder – her Helsingør, Hillerød, Frederikssund, Frederiksværk og Køge – skal håndteres. Hvordan sikres koncentreret udvikling og revitalisering af de særlige stedsspecifikke potentialer. Især de stationsnære områder bør der være et mere præcist svar på, hvordan disse områder styrkes og hvordan en centrering af handels- og bylivet sikres. Endelig hvordan forstærkes købstædernes særlige beliggenhed med nærhed til større sammenhængende landskaber udnyttes aktivt.

Transportkorridorer

En af de mest vidtgående ændringer i Fingerplan 2019 i forhold til den foregående plan drejer sig om varslingen af en reduktion af arealreservationen til transportkorridorerne og den potentielle fjernelse af muligheden for Ring 5 i Nordsjælland.

Transportkorridoren blev en del af hovedstadsområdetets planlægning med det daværende Egnspanråds regionplan i 1973. Hensigten var bl.a. at reservere areal med henblik på fremtidige infrastrukturprojekter mellem fingrene i fingerplanen.

Der er altså tale om en plan og en arealreservation, som har været opretholdt i 46 år. Forventningerne til arealernes anvendelse har således igennem længere tid været konstante.

Der forventes gennemført en undersøgelse af Ring 5-transportkorridoren for at fastlægge linjeføringen for en fremtidig vejforbindelse i syd og forberede en beslutning om indsnævring eller ophævelse af korridoren.

Ring 5-transportkorridoren er især uønsket af de nordsjællandske kommuner, der lægger jord til arealudlægget, idet man ikke ønsker anlæg af infrastruktur, der kan forringe de lokale landskaber og rekreative arealer.

Regeringens infrastrukturaftale understøtter de lokale nordsjællandske ønsker, idet der lægges op til at friholde Nordsjælland og alene etablere en motorvej fra Køge Bugt til Frederikssundsmotorvejen.

Denne prioritering af asfalt og motorveje i regeringens infrastrukturaftale medfører ifølge alle undersøgelser endnu flere biler på vejene. Manglen på etablering af en konkurrencedygtig kollektiv transport medfører et endnu højere bilejerskab samt en nedadgående spiral for kvaliteten af den kollektive trafik.

Med en evt. sløjfning af Ring 5-trafikkorridoren nordøst for Frederikssundfingern mistes en mulighed for på langt sigt at kunne etablere gode forbindelser herunder kollektive anlæg på tværs af fingrene mellem Hillerød- og Helsingørfingern til resten af hovedstadsområdet.

En etablering af infrastrukturanlæg efter at arealerne bliver ibrugtaget til andre formål, vil blive dyrere og måske være umuliggjort.

Skrinlæggelsen af Ring 5 i Nordsjælland vil medføre øget trafikalt pres ind over Ring 4 og især Ring 3, ikke mindst som følge af udbygningen af den resterende rummelighed i Helsingør- og Hillerødfingrene bl.a. til det nye hospital Nordsjælland.

Set i sammenhæng med det fortsatte ønske om etablering af en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg forekommer en annullering af Ring 5 i Nordsjælland ikke rationel og helhedsorienteret. Formålet med en fast HH-forbindelse er bl.a. at øge tilgængeligheden og binde Øresundsregionens erhvervsliv og arbejdsmarkeder tættere sammen. Det er oplagt at et en udvidelse af det geografiske perspektiv i den overordnede planlægning ville tale for en bevaring arealreservationen til trafikkorridoren.

Nye byudviklingsmuligheder i Fingerplanens øvrige hovedstadsområde

Der nævnes i planen byudviklingsmuligheder i det øvrige hovedstadsområde. I forslaget nævnes at der for udvikling af disse områder vil blive præciseret præmisser, som rummer større flexibilitet og frihed.

Ligeledes arbejder forslaget med muligheder for nye arealudlæg ved Havdrup, Viby S, Frederikssund og Hornbæk. Endelig byudviklingsmuligheder i støjzonen omkring Roskilde Lufthavn.

Der er således tale om nye udviklingsarealer som svækker indsatsen i Fingerplanens knudepunkter.

Grønne kiler

De grønne kiler er en del af arvesølvet og udgør en væsentlig del af Fingerplanens principper sammen med fingrene og stationsnærhedsprincippet.

I tidens løb er der klippet en hæl og en tå og konstant er de grønne kiler blevet udfordret. Men de grønne kiler har fortsat stor værdi – og meget store potentialer, hvis de forvaltes rigtigt og ikke mindst i tæt samspil med de potentialer der ligger i knudepunkterne og de gamle købstæder.

Med forslaget bliver det heller mindre nemt at fastholde principperne i de grønne lunger.

I forslaget er der lagt op til mulighed for at "bytte" af restarealer mod 1-1 kompensation – men der således ikke argumenteret i kvaliteten af disse arealer – og hvilke sammenhænge disse skal have til andre grønne områder.

Det nævnes også at der vil blive frigivet yderligere arealer til rekreativ anvendelse i forbindelse med udvidelsen af fingrene – et princip som kaldes Hånd- i Hånd hvor kravene vil være mere grøn struktur i forbindelse med byudvikling. Igen nævnes ikke hvor og hvordan der skabes sammenhæng.

Endelig vil de grønne kiler blive udfordret i forbindelse med udvikling af eksisterende bygninger som ligger i kanten eller inde i de grønne kilers arealer, – hvis dette ikke påvirker de grønne kiler i en negativ retning. Dette er igen et kvalitetsspørgsmål, og et åbent spørgsmål hvordan vil det blive styret.

Der åbnes op for styrkelse af rekreative anvendelsesmuligheder af havne, enge og strandarealer i Køge Bugt Strandpark – hvilket tilsyneladende vil være en kvalitet. Men der nævnes ikke, hvorledes man vil styre disse muligheder.

Miljøvurdering

Miljøvurderingen, som er meget generel, er fælles for Udspil om Hovedstaden 2030 og Fingerplan 2019.

Rapporten begrænser sig til en beskrivelse af de sandsynlige væsentlige indvirkninger på miljøet af Fingerplan 2019. Miljøvurderingen angiver således snarere en forventet retning af miljøpåvirkningerne end en reel beskrivelse eller beregning af påvirkningerne. Miljøvurderingen forudsætter at der gennemføres grundigere forundersøgelser, før planens enkeltelementer virkeliggøres.

Det er uheldigt at beslutningsgrundlaget for planen ikke indeholder reelle beskrivelser af planens miljømæssige konsekvenser. Dette vanskeliggør både en overordnet vurdering af planen, af planens enkelte dele samt relationen og afvejningen mellem planens enkeltelementer, og ikke mindst om diverse bæredygtigheds målsætninger opfyldes – herunder FN's 17 bæredygtigheds målsætninger.

Konklusion

Samlet set er der lagt op til følgende:

- Mere byspredning med øget afhængig af privatbilen.
- Større stationærhedsarealudlæg - med risiko for at udvande stationsnærhedsprincippet.
- Udlæg af mere byudviklingsareal – som vil gå ud over de potentielle rekreative værdier som ligger i de grønne kiler.
- Mindre styring – fraværet af styring af rækkefølgebestemmelse i regionen. Risikoen er anarkisk vækst, – modsat af hvad erhvervslivet efterspørger.
- Tilsyneladende mere "asfalt" (aftale mellem regering og Dansk folkeparti), som ikke vil gavne miljøet.
- Manglende reel beskrivelse af planens CO₂ aftryk og dermed miljøstyring/-vurdering.

Fingerplanrevision

Fra: Karina Schramm <karina@naturstrand.dk>
Sendt: 20. marts 2019 18:50
Til: Jeppe Fisker Jørgensen
Cc: Kasper Hansen
Emne: Høringssvar - Fingerplan 2019

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Fuldført

Kategorier: Grøn kategori

Kære Jeppe

Nedenfor finder du foreningens høringssvar vedr. Fingerplan 2019, som jeg skal bede dig bringe videre i systemet.

Mange gode hilsener fra Karina :-)

Karina Schramm-Hansen (næstformand)
Foreningen Køge Bugt Naturstrand
<http://naturstrand.dk>

LIKE OS PÅ FACEBOOK
<https://www.facebook.com/naturstrand>

Høringssvar vedr. Forslag til Fingerplan 2019

Foreningen Køge Bugt Naturstrand har læst forslag til Fingerplan 2019 igennem og har følgende kommentarer:

S. 4

"I 2019 igangsættes herudover partnerskabsprojekter med kommuner og relevante organisationer om frivillig etablering af flere nye grønne kiler, der kan åbne nye rekreative muligheder og eventuelt kan indgå i klimatilpasningstiltag."

Foreningen vil gerne vide, om disse projekter omfatter kystområder og i givet fald hvilke klimatilpasningstiltag, der i denne forbindelse kan være tale om?

S. 5

"Sidst men ikke mindst får kommunerne bag Køge Bugt Strandpark mulighed for at videreudvikle strandparken og dens havne som et attraktivt rekreativt område af regional betydning."

Der er allerede åbnet op for muligheden for at ophæve strandbeskyttelseslinier i udvalgte områder, herunder omkring havne, således at blandt andet strandparken og havnene her kan udvikles. Foreningen opfordrer til, at der i den ovenfor citerede passus indflettes en restriktion, så det fremgår, at videreudviklingen begrænser sig til udelukkende offentlige arealer og i øvrigt ikke sker foran private matrikler.

S. 12

"Der kan i de indre grønne kiler og kystkilerne etableres cykelstier, herunder supercykelstier, forudsat, at det sker under hensyntagen til de grønne kilers formål og med udgangspunkt i en konkret vurdering af det areal i grøn kile, hvor cykelstien påtænkes anlagt."

Indenfor de seneste 5-6 år er der tidligere (af ukendte personer) blevet fremlagt det (vanvittige) forslag at der skulle etableres en cykelsti på stranden i Greve. Forslaget har også været nævnt på et borgermøde. Et

sådan forslag vil blive kraftigt modarbejdet af foreningen samt mange bosiddende borgere, især dem i de første rækker.

Vi vil derfor gerne have af- eller bekræftet af Erhvervsstyrelsen, præcis hvor eventuelle (super)cykelstier placeres i kystkilerne. Er der reelt tale om det samme forslag, nu indarbejdet i Fingerplanen?

S. 12 fortsat

“§ 18 a. Uanset reglerne i § 18, stk. 1. nr. 1, 3 og 4, kan der i Køge Bugt Strandpark, som er vist i kortbilag D, lokalplanlægges for mindre bymæssige fritidsanlæg og større, midlertidige bymæssige fritidsanlæg på nærmere afgrænsede områder, hvis det understøtter fastholdelsen og videreudviklingen af strandparkens funktion, som et rekreativt område af regional betydning.

Stk. 2. Planlægningen skal holdes inden for rammerne af relevant lovgivning, herunder lov om naturbeskyttelse. Det forudsættes, at strandparken fastholdes som et område med store landskabelige og naturmæssige værdier, og at planlægningen sker under hensyntagen til disse værdier. Det forudsættes endvidere, at den almene adgang til strandparken fastholdes.

Stk. 3. Beliggenhedskommunerne (Brøndby, Vallensbæk, Ishøj, Greve og Hvidovre) skal i den kommunale planlægning afgrænse 1) natur- og strandområder, 2) bynære strandområder og 3) havne.

Stk. 4. I natur- og strandområderne kan der lokalplanlægges for etablering af mindre, bymæssige fritidsanlæg, der fremmer tilgængeligheden til strandparken, mindre bymæssige fritidsanlæg, der muliggør etableringen af naturbaner og større, midlertidige, bymæssige fritidsanlæg til tilskuerarrangementer af kortere varighed. Med hensyn til de større midlertidige, bymæssige fritidsanlæg til tilskuerarrangementer forudsættes, at anlæggene alene muliggør midlertidige tidsbegrænsede arrangementer, og at natur- og strandområderne i videst muligt omfang fremstår uberørte af anlæggene, når arrangementerne ikke finder sted.

Stk. 5. I de bynære strandområder kan der lokalplanlægges for etablering af mindre, bymæssige fritidsanlæg, der fremmer tilgængeligheden til strandparken og mindre, bymæssige fritidsanlæg anlæg, der muliggør bymæssig fritidsanvendelse af nærmere afgrænsede strandområder i tilknytning til navnlig havneområder.”

Igennem en lang årrække har foreningen med stor opbakning fra borgere i Greve Kommune kæmpet for, at strandarealerne i kommunen bevares som naturstrand, og at der ikke etableres anlæg, stier og andet, som måtte ødelægge de naturmæssige, landskabelige og rekreative værdier i området. Når først der tages hul på de muligheder, som ovenstående §18 a giver også i Greve Kommunes andel af Køge Bugt Strandpark, åbnes en sand Pandoras Æske af mulige utilsigtede og uønskede sideeffekter for naturen, faunaen og de besøgende, som det på nuværende tidspunkt er svært at overskue omfanget af. Foreningen anbefaler derfor, at paragraffen helt udgår, at Greve Kommune tages ud af den eller at de skitserede muligheder drosles markant ned.

Vi ser frem til at høre nærmere i forbindelse med ovenstående.

Med venlig hilsen

Foreningen Køge Bugt Naturstrand



19. marts 2019

Høringssvar fra Foreningen Nej til Ring 5 vedr. Fingerplanen 2019

Erhvervsministeriet har i januar 2019 sendt et forslag til ny fingerplan i høring. Foreningen Nej til Ring 5 skal i den anledning fremsende nedenstående bemærkninger til forslaget.

Forslaget opretholder arealreservationen til Ring 5 på hele strækningen fra Køge i syd til Helsingør i nord. Der lægges op til en undersøgelse af mulighederne for at indskrænke eller ophæve korridoren i nord (nord for Frederikssundmotorvejen) og en nærmere forundersøgelse af linjeføringen for en fremtidig motorvejsforbindelse i syd fra Køge til Frederikssundmotorvejen.

Det gælder for hele korridoren, at et anlæg af Ring 5 vil medføre væsentlige ulemper for menneskers levevilkår, fordi:

- Et stort antal landsbyer vil blive påvirket eller ødelagt. Levevilkårene i områderne vil blive væsentligt forringet enten pga. direkte fysiske ændringer eller gennem støjpåvirkninger fra en eventuel ny motorvej.
- Mennesker, der har valgt at kombinere en bopæl på landet i landsbymiljøerne med nærhed til storbyerne rammes. Mange af de mindre bysamfund og landsbyer har udviklet sig til sunde og velfungerende bysamfund, med ressourcestærke borgere, der bidrager til væksten i og udenfor København.
- Væsentlige naturområder vil lide uoprettelig skade
 - o Især bør fremhæves:
 - Anlæg af Ring 5 vil medføre at en motorvej/jernbane skal skære igennem Mølleådalene, der er Natura 2000 område
 - Anlæg af Ring 5 vil komme i konflikt med Parforcejagtsystemerne i Store Dyrehave, der er klassificeret som UNESCO verdensarv
 - Anlæg af Ring 5 vil være i strid med natur- og kulturbeskyttelseshensynene bag et stort antal fredninger.
- Anlæg af Ring 5 vil øge biltrafikken på bekostning af offentlig transport og dermed give en øget miljøbelastning.
- Støjpåvirkningen fra en evt. anlæggelse af Ring 5 vil væsentligt forringe levevilkårene i omkring 70 bysamfund. Opmærksomheden henledes på, at WHO's anbefalede støjgrænser er skærpet fra 58 Db til 53 Db.

- I den mulige linjeføring for Ring 5 ligger vandreservoirer, der bidrager med en væsentlig del af drikkevandsforsyningen i Hovedstadsområdet, som således kan trues, såfremt der anlægges en motorvej.

Foreningen Nej til Ring 5 fastholder derfor, at det bør indarbejdes i Fingerplanen, at Ring 5 opgives og arealreservationen ophæves. I denne henseende bør det også indgå, at reservationen har været aktuel i ca. 50 år, og i denne periode har lagt restriktioner i vejen for beboere i områderne, som har ønsket at lave mindre forandringer eller moderniseringer af deres ejendom. Vi mener, det er uholdbart, at man i et retssamfund kan udsætte en befolkningsgruppe for særlige restriktioner i så en lang periode.

Hvis det ønskes, kan der evt. opretholdes en reservation til underjordiske infrastrukturanlæg (el, gas, tele etc.), der vil kunne anlægges uden at ødelægge naturområder og landsbyer, og som kun vil kræve en meget smal korridor.

Sammenhæng til en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg.

Regeringen igangsatte i samarbejde med de svenske myndigheder i 2017 en analyse af en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg. Fra dansk side blev der lagt vægt på at undersøge en motorvejsforbindelse, men en kombineret jernbane/motorvejsforbindelse blev inkluderet i analysen efter ønske fra svensk side. Analysen forventes afsluttet i 2020.

Det blev ved publiceringen af analysen (jfr. pressemeddelelse fra Transportministeriet 26. juni 2017) understreget, at "Ring 5 ikke er en forudsætning for en fast HH-forbindelse og ikke indgår i projektet".

Hvis denne plan skulle udmønte sig i en beslutning om at bygge en HH-forbindelse, vil det kunne medføre et stærkt forøget pres på motorvejssystemerne på dansk side. Dette skyldes, at en større eller mindre del af den meget omfattende industrieksport fra Skandinavien til kontinental-Europa i stedet for at blive udskibet fra Trelleborg i Sverige vil blive flyttet til danske motorveje. Det er tidligere belyst i analyser fra Transportministeriet/Vejdirektoratet at disse transporter kan nå et meget stort omfang.

Foreningen Nej til Ring 5 vil på det stærkeste opfordre til at en sådan udvikling undgås. Hovedstadsregionens naturområder og landsbyer skal ikke ofres for at Danmark skal være transitland for svensk industrieksport.

Konkurrencen mellem offentlig transport og transport i bil

Det er nærliggende ved en umiddelbar vurdering, at trængselsproblemer på motorvejene skal løses ved at udbygge motorvejssystemet. Det er da også den linje regeringen lægger op til ved fremlæggelsen af den nye Fingerplan. Det er imidlertid en overfladisk konklusion.

Netop hovedstadsområdet er præget af så stor befolkningstæthed, at en stor del af transporten kan klares ved effektiv kollektiv transport. Det handler om at gøre den kollektive transport attraktiv både i pris og i fleksibilitet.

I hovedstadsområdet er der i forvejen mange steder en nogenlunde velfungerende offentlig transport. Konsekvensen af at udbygge motorvejssystemerne i et sådant område vil formentlig være, at man effektivt flytter pendlere fra den offentlige transport til kørsel i bil og dermed kommer trængselsproblemer igen. Problemet kan derfor ikke løses på denne måde.

Foreningen Nej til Ring 5 skal derfor opfordre til, at analysen gentænkes med sigte på at den kollektive transport gøres mere attraktiv, således at belastningen af vejssystemerne reduceres. Vi er overbeviste om, at en sådan linje kan overflødiggøre enhver tanke om Ring 5.

Med venlig hilsen



Foreningen nej til Ring 5

Jørgen Ekstrøm Jakobsen

Formand

Ring 5 – hvem rammer den??

Ring 5 er et kæmpestort motorvejs - og tog anlæg der starter i nord lidt syd for Helsingør med forbindelser til Sverige gennem tunneler eller bro til tog og motorvej. Herfra går den ned gennem Nordsjællands landsbyer og naturområder til Tåstrup og videre herfra til Køge – igen gennem mange landsbyer.

Projektet er senest beskrevet af en dansk-svensk samarbejdsorganisation IBU – og linjeføringen er ikke helt fastlagt. Men tager man som udgangspunkt, at dette kæmpeanlæg kommer i den arealreservation, der ofte benævnes B5, rammer den nogenlunde som beskrevet nedenfor.

Efter lovgivningen er der en række særligt prioriterede landsbyområder, der skal bevares og beskyttes, fordi de i høj grad vidner om vores kulturhistoriske arv. Det er ironisk nok især en lang række af disse, der kommer til at bære generne fra Ring 5 og i værste fald slettes af landkortet. Det handler om:

”Særlige landsbyer” beliggende i selve Transportkorridoren

	Kommune
Toelt	Fredensborg
Nybo	Fredensborg
Fredtofte	Fredensborg
Gunderød	Fredensborg
Kirkelte	Fredensborg
Hove	Egedal

”Særlige landsbyer” tæt på Transportkorridoren

	Kommune
Langstrup	Fredensborg
Avderød	Fredensborg
Karlebo	Fredensborg
Dageløkke	Fredensborg
Kirke Værløse	Furesø
Knardrup	Egedal
Smørumovre	Egedal
Herringløse	Roskilde
Snoldelev-Hastrup	Roskilde
Torslunde	Ishøj
Gammel Havdrup	Solrød
Kirke Skensved	Solrød
Højelse	Køge

Derudover er der en række andre landsbyer, som ikke har den særlige klassifikation – men som bestemt ikke af den grund kan betegnes som ”uden værdi”. Det er:

Øvrige landsbyer beliggende i selve Transportkorridoren

	Kommune
Vejenbrød	Fredensborg
Lille Gunderød	Fredensborg
Kollerød	Allerød
Nymølle	Allerød
Nyvang	Egedal
Mørkhøj	Egedal
Sørup	Ballerup
Solhøj	Høje-Taastrup
Tvillingehusene	Høje-Taastrup
Teglhuse	Høje-Taastrup
Barfreds Huse	Ishøj
Vendals bakke	Greve
Jersie	Solrød
Store Salby	Køge

Øvrige landsbyer og større byer tæt på Transportkorridoren

	Kommune
Helsingør	Helsingør
Espergærde	Helsingør
Kvistgård	Helsingør
Ny Hellebæk	Helsingør
Nystrup	Helsingør
Brødskov	Hillerød
Hammersholt	Hillerød
Ny Hammersholt	Hillerød
Humlebæk	Fredensborg
Kokkedal	Fredensborg
Niverød	Fredensborg
Nivå	Fredensborg
Stasevang	Fredensborg
Børstingerød	Allerød
Lillerød	Allerød
Lynge	Allerød
Vassingerød	Allerød
Bastrup	Allerød
Ganløse	Egedal
Toppevad	Egedal
Veksø	Egedal
Smørumnedre	Egedal
Østrup	Roskilde
Høje Taastrup	Høje Taastrup

Sengeløse	Høje-Taastrup
Baldersbrønde	Høje-Taastrup
Hedehusene	Høje-Taastrup
Vasby	Høje-Taastrup
Stærkende	Høje-Taastrup
Reerslev	Høje-Taastrup
Fløng	Høje-Taastrup
Solrød	Solrød
Karlstrup	Solrød
Greve Landsby	Greve
Tune	Greve
Karlsunde	Greve
Lille Skensved	Køge
Ejby	Køge
Lille Salby	Køge
Ølby	Køge
Ølsemagle	Køge

Ser man på kommunerne kan der opsummeres således:

Helsingør kommune:

5 landsbyer/bydele rammes

Fredensborg kommune:

16 landsbyer/bydele, heraf 9 "særlige landsbyer", rammes

Hillerød kommune:

3 landsbyer/bydele rammes

Allerød kommune:

7 landsbyer/bydele rammes

Furesø Kommune:

1 "særlig landsby" rammes

Egedal kommune:

9 landsbyer, heraf 3 "særlige landsbyer", rammes

Ballerup kommune:

1 landsby rammes

Roskilde kommune:

3 landsbyer, heraf 2 "særlige landsbyer", rammes

Høje-Taastrup kommune:

11 landsbyer/bydele rammes

Ishøj kommune:

2 landsbyer, heraf 1 "særlig landsby", rammes

Greve kommune:

4 landsbyer/bydele rammes

Solrød kommune:

5 landsbyer/bydele, heraf 2 "særlige landsbyer", rammes

Køge kommune:

7 landsbyer/bydele, heraf 1 "særlig landsby", rammes

Opsummering:

13 kommuner med i alt 74 berørte landsbyer og større byer

19 "særlige landsbyer",

20 landsbyer befinder sig i selve Transportkorridoren

Reglerne for, hvordan et anlæg som Ring 5 håndteres kan læses i planloven:

Planloven Kapitel 4, § 11 a. Kommuneplanen skal indeholde retningslinjer for:

- 14) Sikring af kulturhistoriske bevaringsværdier, herunder beliggenheden af værdifulde kulturmiljøer og andre væsentlige kulturhistoriske bevaringsværdier.
- 15) Sikring af landskabelige bevaringsværdier og beliggenheden af områder med landskabelig værdi, herunder større, sammenhængende landskaber.

" Byggeri og anlæg i landområdet

- Retningslinjen om at friholde landområdet mest muligt for byggeri, der ikke har direkte tilknytning hertil, følger landzonebestemmelserne i Planlovens kapitel 7.
- Der åbnes mulighed for rekreativ anvendelse og friluftsanlæg i visse dele af beskyttelsesområder, såfremt det kan begrundes ud fra samfundsmæssige hensyn, og såfremt det kan ske uden at forringe de landskabs-, natur og kulturværdier, som beskyttelsesområderne er udpeget for at beskytte. Endvidere åbnes mulighed for gennemførelse af de overordnede i regionplanen fastlagte infrastrukturanlæg samt anvendelsen af transportkorridorens reservation til mulige fremtidige anlæg. For disse anlæg forudsætter regionplanen planlægning på grundlag af en vurdering af deres konsekvenser i forhold til andre regionplaninteresser.
- Anlæggene vil ofte kunne tilpasses, så der tages størst mulig hensyn til bl.a. beskyttelsesinteresser og landbrugsinteresser. Større trafik- og forsyningsanlæg, der kan antages at påvirke miljøet væsentligt, kræver planlægning og vurdering efter reglerne om vurdering af virkning på miljøet (VVM). Statslige

infrastrukturanlæg, som fastlægges ved anlægslov, gennemføres efter en VVM-lignende (Vurdering af Virkning på Miljøet) procedure.

Landsbyer

- Regionens landsbyer har generelt kulturhistorisk bevaringsværdi. I afsnit 4.1 er dog udpeget en række særlige landsbyer, fordi de i særlig grad er velbevarede og vidner om den kulturhistoriske arv.”

Fingerplanrevision

Fra: mail@frederikssundklimaforening.dk
Sendt: 19. marts 2019 21:10
Til: Fingerplanrevision
Emne: Høringssvar fra Frederikssund Klimaforening
Vedhæftede filer: Høringssvar_Frederikssund_Klimaforening.pdf

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Fuldført

Kategorier: Grøn kategori

ERHVERVSSTYRELSEN

Den 19. marts 2019

Dahlerups Pakhus

Langelinie Allé 17,

2100 København Ø

Jeg sender her et Høringssvar til forslag til Fingerplan 2019, fra Frederikssund Klimaforening.

Vi vil gerne på høringslisten i forbindelse med fremtidige høringer på området.

Med venlig hilsen

Carsten Cederholm

Frederikssund Klimaforening

Erhvervsstyrelsen
Dahlerups Pakhus
Langelinje Allé 17
2100 København Ø

Mail sendt til fingerplanrevision@erst.dk

København 21. marts 2019

Friluftsrådets høringssvar vedrørende forslag til Landsplandirektiv for Fingerplan-revision 2019

Generelt om Fingerplanen

Friluftsrådet stiller sig positiv over for en overordnet sammenfattende fysisk planlægning, som bl.a. giver en bedre forudsætning for tilstedeværelsen af grønne og blå områder til udfoldelse af friluftsliv og for sikring af en rekreativ infrastruktur. Friluftsrådet finder det af afgørende betydning, at staten foretager en overordnet fysisk planlægning i Hovedstadsområdet, med det formål at sikre en fornuftig udvikling af Hovedstadsområdet under hensyn til natur og miljø og med en struktur, der giver mulighed for byudvikling, samtidig med at der sikres en bevarelse og reservation af grønne områder. Det er nødvendigt, at staten fastholder og udvikler hele Hovedstadsområdet og ikke alene overlader det til de enkelt kommuner at suboptimere inden for de givne kommunegrænser.

Fingerplanen har mange år på bagen som masterplan for arealanvendelsen i hovedstadsregionen. Den har bl.a. været med til i et vist omfang at sikre natur- og frirum til befolkningen i de grønne kiler mellem byfingerne. Imidlertid er der i udspillet og i debatten dukket begreber op, der foruroliger Friluftsrådet.

I forslaget bliver der åbnet op for at kommunerne kan udtage ca. 160 ha af de eksisterende grønne kiler i hovedstadsregionen mod at udlægge nye arealer i forholdet 1:1. Det lyder umiddelbart besnærende at bytte arealer med lav rekreativ værdi ud 1:1 med arealer med højere rekreativ værdi. Men Friluftsrådet finder ikke, at en sådan byttehandel er uden problemer. Friluftsrådet peger på, at der med forslaget lægges op til at udtage grønne områder som i årtier har været beskyttet som grøn kile, med nye arealer, som i mange tilfælde har en ringere naturværdi. Hvis de nye arealer har en høj naturværdi i forvejen, så har de jo allerede en stor naturmæssig og rekreativ betydning. Det er vigtigt at se på, om der etableres et nyt grønt område på en pløjemark som bytte for et areal, som i årtier har været beskyttet som en del af de grønne kiler.

Det foreslås, at der udlægges nye ca. 400 ha grønne kiler. Friluftsrådet er ikke imponeret af et sådan udlæg. Det svarer blot til 1/3 del af Vestskovens areal og opvejer ikke i sig selv den udvidelse af byfingerne, der lægges op til. Friluftsrådet mangler i forslaget til Fingerplan 2019 nogle bud på en mere visionær udvikling af regionens natur og nogle mere visionære bud på sikring og udvikling af de rekreative områder. Danmark står over for en stor opgave med at stoppe tilbagegangen i biodiversiteten og sikre de naturmæssige værdier, og derfor undres man over at forslaget til Fingerplan ikke adresserer denne store samfundsudfordring.

Friluftsrådet finder det af afgørende betydning, at Fingerplanen fortsat sikrer de grønne kiler så områderne beholdes overvejende almen og ikke bymæssig friluftsanvendelse med mulighed for jordbrugs-mæssig anvendelse. De grønne kiler spiller en central rolle for naturværdierne og biodiversiteten i Hovedstadsområdet. Friluftsrådet er derfor bekymret, når der dels i Fingerplanen dels i Regeringens initiativer til en styrkelse af Hovedstadsområdet lægges op til at placere klimatilpasningsanlæg, støjafskærmningsanlæg og solcelleanlæg/energianlæg i de grønne kiler. Alt sammen elementer og funktioner, der med stor sandsynlighed vil forringe kilernes natur og friluftsanvendelse. Friluftsrådet ser således en fremtidig udfordring i forhold til den stærkt stigende opmærksomhed omkring arealreservation til blandt andet dominerende klimatilpasningsanlæg og frygter, at det på sigt vil indskrænke de grønne områder i hovedstadsregionen.

De grønne kiler i Fingerplanen har som sagt til en vis grad sikret, at Hovedstadsområdet stadig har skovområder, grønne dalstrøg, overdrev og åbne landskabsområder til stor glæde for ikke mindst regionens borgere. Men kilerne er under fortsat pres og forslaget til Fingerplan 2019 synes ikke at fremkomme med tiltag til at modstå dette pres, i stedet lempes det på en række områder bestemmelserne, så kilerne funktion for almene, ikke bymæssige friluftsanvendelser og natur forringes. Derfor ønsker Friluftsrådet, at der udarbejdes en overordnet plan for de enkelte grønne kiler. Der ønskes et bedre planmæssigt greb om sikring af de grønne kilers afgørende betydning for hele hovedstadsregionens natur, biodiversitet og friluftsliv.

Friluftsrådet finder endvidere, at der bør stilles krav til en koordinering imellem hovedstadskommunerne. Friluftsrådet understreger vigtigheden af, at der kræves en mere aktiv indsats fra kommunerne for at udføre en mere helhedsorienteret fysisk planlægning og arealreservation i hovedstadsregionen set i lyset af, at staten i denne Fingerplanrevision endnu en gang slækker sin rolle som koordinator og i udstrakt grad blot lægger op til at godkende de fleste udviklingsønsker fra kommunerne.

Med den reviderede Fingerplan lægges der op til at igangsætte partnerskabsprojekter med kommuner og relevante organisationer om frivillig etablering af nye grønne kiler, der kan åbne nye rekreative muligheder og kan indgå i klimatilpasningstiltag. Friluftsrådet stiller sig selvfølgelig åbne over for et arbejde med udlægning af nye grønne kiler, men vil i denne henseende fastholde, at sådanne kiler nødvendigvis må sikres ved optagelse i plangrundlaget for hovedstaden. En frivillig grøn kile i dag er måske ikke en grøn kile i morgen, hvis ikke plangrundlaget fastlægges. Friluftsrådet ser sig selv som en stærk medspiller og partner i sådanne initiativer om udlæg af nye grønne kiler.

Friluftsrådet finder grundlaget for de overordnede principper for planlægning af et regionalt stinet for overvejende fornuftigt. Dog undrer det Friluftsrådet, at retningslinjerne alene lægger op til at stierne anvendes af vandrende og cyklende og at det specifikt trækkes frem, at man ikke ønsker at fastlægge retningslinjer for arbejde med rekreative stier som eksempelvis ridestier. Friluftsrådet vil i denne forbindelse minde om, at der i regionen er udpeget ridestisystemer omfattet af UNESCOs verdensarv og at der flere steder er arbejdet med regionale ridestier blandt andet i forbindelse med regionens Nationalparker.

Friluftsrådet understreger, at supercykelstierne siger på især pendling med cykel mellem bolig og arbejdsplads og altså som sådan ikke indgår i regionens overordnede rekreative stinet.

Friluftsrådets kommentarer og bemærkning til kommunernes konkrete forslag, som Erhvervsstyrelsen har imødekommet i denne Fingerplan-revision:

Forslag 3: Friluftsrådet noterer sig, at forslaget til Fingerplanen 2019 lægger op til at tillade Albertslund Kommune at planlægge for to støjvolde i grønne kiler, samtidig med, at der integreres rekreative elementer i støjvoldene. Friluftsrådet har forståelse for, at støjvolde søges udnyttet til andre funktioner, men ønsker samtidig at understrege, at Rådet principielt finder, at støjvolde er anlæg, som relaterer sig til bymæssige funktioner og at støjvolde som udgangspunkt ikke bør placeres i grønne kiler. Fingerplanen bør ikke åbne op for at støjafskærmningsanlæg, som hidrører bymæssige funktioner, placeres i de grønne kiler. Disse skal i stedet integreres i de arealer, som allerede er udlagt til bymæssige funktioner.

Forslag 6, 17 og 52: Allerød Kommune, Fredensborg Kommune og Rudersdal Kommune ønsker mulighed for at kunne udvikle eksisterende ejendomme i de grønne kiler til bymæssige formål, herunder erhverv, boliger eller institutioner. Friluftsrådet finder, at der kan være samfundsmæssig fornuft i en sådan fornyet udnyttelse af en eksisterende bygningsmasse i de grønne kiler, men er samtidig bekymret når der generelt i forslaget til Fingerplan § 18, stk. 7. lægges op til en generel tilladelse til, at der i de indre grønne kiler og kystkiler tillades at planlægge for ændret anvendelse af eksisterende bygninger. Der er ikke overblik over i hvilket omfang en sådan lempelse vil kunne medføre nye bymæssige funktioner i de grønne kiler.

Forslag 7: Friluftsrådet tilslutter sig Allerød Kommunes ønske om, at kileafgræsningen kan tilrettes så den så vidt muligt følger eksisterende fysiske, planmæssige eller fysiske grænser. Friluftsrådet forholder sig dog til forslaget med forbehold. I nogle tilfælde kan disse mindre justeringer være relevante, fordi de kan tilpasses de eksisterende forhold.

Forslag 10: Friluftsrådet mener, at udvidelsen af den grønne kile ved Jonstrup Å i Ballerup Kommune er et rigtig godt forslag, da projektet forbinder Hjortespringkilen med den ydre grønne ring. Forslaget passer godt med Friluftsrådets generelle betragtning omkring behovet for en overordnet plan for de grønne kiler.

Forslag 13: Friluftsrådet kan ikke støtte op omkring forslaget til at styrke udviklingsmulighederne omkring DTU Diplom i Ballerup Kommune. Forslaget muliggør udbygning med besøgsintensivt byggeri, som vil inddrage arealer fra Sømmosen. Friluftsrådet ser forslaget som et tab af natur i Ballerup Kommune.

Forslag 39: Friluftsrådet er modstandere af Hvidovre Kommunes forslag om at tage to grøn-kile-arealer med jordbrug og nedlagte gartnerier ud af den grønne kile for i stedet at tillade byudvikling på arealerne. Dette selv om det skulle betinges af, at et andet areal i eksisterende grøn kile overgår fra jordbrug til alment tilgængeligt grønt område. De grønne kiler har altid rummet mulighed for jordbrugs-mæssig anvendelse, så forslaget ses blot som et forslag om at inddrage grøn kile arealer til bymæssig bebyggelse.

Forslag 42: Høje-Taastrup Kommune ønskede oprindeligt i Fingerplan-revision 2017 at udtage et areal på 98,5 ha fra den grønne kile ved Kallerup grusgrav. Dette areal er nu i Fingerplan-revision 2019 skåret ned til ca. 30 ha. Kommunen påpeger, at planlægning for ny Fjordkile vil kunne udgøre et erstatnings-areal. Kommunen ønsker at planlægge for et solenergianlæg i det pågældende område ved Kallerup grusgrav i Hedehusene. Friluftsrådet er principielt modstandere af, at sådanne arealer tages ud af de

grønne kiler, eftersom summen af de forslag, der ønsker dette og lignende vil have en omfattende og ændrende konsekvens for den samlede Fingerplan og de grønne kiler. Friluftsrådet ønsker, at området ved Kallerup grusgrav etableres som et frilufts- og aktivitetsområde á la Hedeland eller integreres som en del af Fjordkilen mod Roskilde. Friluftsrådet bakker op om ideen om at udarbejde en plan for naturperler i Høje-Taastrup Kommune. Friluftsrådet ser sig selv som en stærk samarbejdspartner og medspiller i udarbejdelsen af sådan en plan.

Forslag 60:

Friluftsrådet finder, at forlængelsen af Køge-byfinger til Herfølge bør følges op af krav i Fingerplanen om udlæg af yderligere grønne kiler i relation til byfingerforlængelsen.

Forslag 68: Friluftsrådet glæder sig over, at Roskilde Kommune vil arbejde aktivt for at Fjordkilen udvides og videreføres. Friluftsrådet bakker derfor også op om at igangsætte partnerskabsprojekter omkring etablering af flere grønne kiler, der kan åbne nye rekreative muligheder og eventuelt kan indgå i klimatilpasningstiltag. Friluftsrådet stiller dog spørgsmålstegn ved hvad der skal forstås ved at der udlægges "Frivillige" grønne kiler? Friluftsrådet stiller sig selvfølgelig positiv over for et arbejde med udlægning af nye grønne kiler, men vil i denne henseende fastholde, at sådanne kiler nødvendigvis må sikres ved optagelse i plangrundlaget for hovedstaden. En frivillig grøn kile i dag er måske ikke en grøn kile i morgen hvis ikke plangrundlaget fastlægges. Friluftsrådet ser sig selv som en stærk medspiller og partner i sådanne initiativer.

Forslag 79: I forlængelse af forslag 68 foreslår en række kommuner (Loop-City-kommunerne), at der sker en samlet planlægning for fremtidens grønne kiler mv. Friluftsrådet stiller sig selvfølgelig positiv over for et arbejde med udlægning af nye grønne kiler, men vil i denne henseende fastholde, at sådanne kiler nødvendigvis må sikres ved optagelse i plangrundlaget for hovedstaden. En frivillig grøn kile i dag er måske ikke en grøn kile i morgen, hvis ikke plangrundlaget fastlægges. Friluftsrådet ser sig selv som en stærk medspiller og partner i sådanne initiativer.

Forslag 80: Friluftsrådet ser muligheder i en fortsat udvikling af natur og friluftsfunktioner i den grønne kystkile ved Køge Bugt Strandpark. Friluftsrådet er bekymret for, at der med en række af særbestemmelser i § 18 a for den grønne kystkile ved Køge Bugt Strandpark, som der lægges op til i forslaget til Fingerplan 2019 åbnes op for en udvikling af dele af Strandparken, som ikke vil være foreneligt med en grøn kystkile. Der lægges således op til, at der kan etableres (hotellignende?) overnatningsfaciliteter visse steder, ligesom der lempes betydeligt i de gældende regler, der hidtil har forhindret etablering af bymæssige funktioner og store bygningskrævende anlæg til fritidsformål. Friluftsrådet ønsker, at den grønne kystkile ved Køge Bugt Strandpark fortsat reguleres på linje med andre kystkiler.

Fælles forslag fra de ti Loop-City-kommuner

Friluftsrådet bakker op om, at Loop-City-kommunerne gennem kommuneplanlægning som led i omdannelse af by- og erhvervsområder langs Ring 3 fastlægger grønne og blå forbindelser på tværs af kommunerne til alment frilufts- og fritidsformål samt sammenhængende stiforbindelser i Hovedstadsområdet. Friluftsrådet mener, at der bør ske en helhedsorienteret planlægning mellem de ti Loop-City-kommuner og at indsatsen skal koordineres i overordnet administrationsgrundlag, hvor en præcisering af anvendelsen og afgrænsningen af de grønne kiler beskrives. Friluftsrådet bakker op om tanken om helhedsplan-

lægning, især i et område med mange mindre kommuner. Friluftsrådet ser sig selv som en stærk med-spiller og partner i sådan en koordineret indsats omkring arealanvendelsen samt nye udlæg til grønne områder i Ring 3-korridoren.

Med venlig hilsen



Torbjørn Eriksen
Vicedirektør
Friluftsrådet

På vegne af:

- Poul Erik Pedersen, Kredsformand Friluftsrådet Nordsjælland
- Niels Egeberg, Kredsformand Friluftsrådet Storkøbenhavn Vest
- Gunnar Brüsck, Kredsformand Friluftsrådet Storkøbenhavn Nord
- Flemming Hansen, Kredsformand Friluftsrådet København
- Hans Steffen Ravn Hansen, Kredsformand Friluftsrådet Roskilde
- Aksel Leck Larsen, Kredsformand Friluftsrådet Østsjælland

Erhvervsstyrelsen

Fysisk planlægning og geodata
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

19. marts 2019

Kære Jeppe Fisker

GreveSolrødErhvervs kommentarer til "Høring af forslag til Fingerplan 2019 – landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning", herunder planundersøgelse af motorvej RING 5 SYD

På vegne af erhvervsforeningen GreveSolrødErhverv vil jeg gerne understrege, at vi ser frem til realiseringen af regeringens udspil "Danmarks Hovedstad – initiativer til styrkelse af hovedstadsområdet". Behovet for at styrke områdets vækstmuligheder er udtalt, og vi er enige i, at infrastrukturen spiller en væsentlig rolle i den sammenhæng. Vi mener imidlertid ikke, at en ny motorvej i den nuværende transportkorridor vil være en god løsning på de trafikale udfordringer.

Etableringen af København-Ringsted-banen og Køge Bugt Motorvejen fylder en del i den kommunale planlægning i både Greve og Solrød kommuner, hvis virksomheder vores forening henvender sig til. Det gælder både støjgener og de begrænsninger for byudviklingen, som de større infrastrukturanlæg på tværs af kommunerne samt støjrestriktionerne omkring Roskilde Lufthavn, medfører – på trods af en opdatering. Transportkorridoren alene beslaglægger, ifølge tal fra Greve Kommune, ni (9) procent og 16 procent af de samlede arealer i henholdsvis Greve og Solrød kommuner.

På den baggrund er vi bekymrede over beslutningen om at igangsætte en planlægningsundersøgelse af RING 5-transportkorridoren, hvor mulige linjeføringer til en fremtidig motorvej gennem bl.a. Høje-Taastrup, Greve, Solrød og Køge kommuner, skal undersøges.

I forhold til det lokale erhvervsliv og udviklingen i Greve og Solrød, mener vi ikke, at der er behov for en ny motorvej i RING 5. Det vil tværtimod betyde endnu flere støjproblemer og indskrænkninger af byudviklingen, uden at det vil afstedkomme væsentlige vækst- og udviklingsmuligheder for det lokale erhvervsliv.

Ydermere er størstedelen af foreningens medlemmer små og mellemstore virksomheder, hvor virksomhedsejerne bor i kommunerne, og er af den opfattelse, at den nuværende infrastruktur er dækkende for virksomhedernes behov – og man ønsker ikke endnu en motorvej, som deler kommunerne yderligere op. En ny motorvej vil betyde flere bilister, mere støj og forurening på bekostning af udvikling og investering i den offentlige transport.

Regeringens udspil lægger op til en påfaldende centralisering af byudviklingen, som vil medvirke til de, i forvejen, omfattende trængselsvanskeligheder i hovedstadsområdet. Vi opfordrer i stedet til, at det undersøges, hvorvidt en mere decentraliseret byudvikling kan føre til en bedre udnyttelse af det eksisterende motorvejsnet og den kollektive trafik. Vi opfordrer til, at der ses ind i en øget decentralisering af København for så vidt angår udviklingen af erhvervsområderne, så omegnskommunernes beliggenhed fortsat er i spil, når man kigger på den geografiske vækst. En spredning af erhvervsområderne, og derved også trængslen til og fra København, vil, i sig selv have en aflastende effekt på de nuværende motorveje. Det vil betyde en aflastning af biltrafikken i Storkøbenhavn og Centrum, hvilket rigtig mange borgere ønsker.

En motorvej igennem de planlagte kommuner vil være ødelæggende for de omkringliggende bysamfund (27 i alt på den sydlige strækning af korridoren), som i dag bidrager positivt til erhvervsområdernes behov for arbejdskraft. Tilgængeligheden til arbejdskraft med de nødvendige kompetencer, uddannelse og ressourcer, er store udfordringer for dansk erhverv i disse år. Ødelægger vi "lommerne" med attraktive boligområder, fravælger borgere og tilflyttere de kommuner, som berøres af motorvejen. Vi afliver med andre ord byernes positive 'evolution' og bidrag til den fortsatte udvikling. Muligheden for et aktivt fritidsliv og grønne åndehuller er en del af attraktionen ved at bo i Greve og Solrød. Her er natur, grønne arealer, mindre bysamfund, kulturlandskaber og byer i vækst under pres fra den stigende trafikbelastning fra ring- og motorveje, letbaner og lufthavne.

Slutteligt vil vi opfordre til, at der i stedet afsøges løsninger, der imødeser den fremtidige stigende mobilitet til og fra hovedstaden og rundt i omegnskommunerne – og særligt til erhvervsområderne ved hjælp af en effektiv og konkurrencedygtig kollektiv transport – og at igangsætningen af den foreslåede planundersøgelse om Motorringvej 5 revurderes.

Skulle ovenstående bemærkninger give anledning til spørgsmål fra styrelsens side, står GreveSolrødErhverv naturligvis til disposition, ligesom vi gerne deltager i et møde med Erhvervsstyrelsen, såfremt du måtte finde det formålstjenligt.

Med venlig hilsen



Helena Nymann, formand

GreveSolrødErhverv

Kolonihaveforbundet
Smedeholm 13C
2730 Herlev

21. marts 2019

KOLONIHAVEFORBUNDETS HØRINGSSVAR TIL 'FORSLAG TIL FINGERPLAN 2019 – LANDSPLANDIREKTIV FOR HOVEDSTADSOMRÅDETS PLANLÆGNING'

Kolonihaveforbundet takker for muligheden for at bidrage til høringen af 'Forslag til Fingerplan 2019 – Landsplandirektiv for hovedstadsområdet'. Regeringen offentliggjorde i forbindelse med offentliggørelsen og 'Forslag til Fingerplan 2019' også 'Danmarks hovedstad – initiativer til styrkelse af hovedstadsområdet', som omfatter en række initiativer til udvikling af hovedstadsområdet.

Kolonihaveforbundet tillader sig indledningsvist at give et kort input til Regeringens udspil 'Danmarks Hovedstad – initiativer til styrkelse af hovedstadsområdet'.

Danmarks Hovedstad 2030

Det fremgår af regeringens udspil, at: *"Regeringen vil give kommunerne bedre muligheder for at omplacere kolonihaveområder, så nuværende kolonihavearealer kan anvendes til andre formål som fx boliger eller erhvervsbyggeri tæt på letbanestationerne. Omplaceringen forudsætter, at der kan opnås tilslutning fra den enkelte kolonihaveforening."*

Først og fremmest er Kolonihaveforbundet positive over, at en eventuel omplacering forudsætter tilslutning fra den enkelte kolonihaveforening, men det er afgørende at pointere, at en sådan ændring vil være gældende for hele Danmark – og ikke kun Hovedstaden.

Det skaber stor usikkerhed for kolonihaveejerne i forhold til deres investeringer i kolonihaven såvel som kloakering. Samtidig er kolonihaverne for mange kolonihaveejere deres daglige frirum, som er en vigtig og integreret del af deres hverdag.

Det fremgår yderligere i forordet til 'Forslag til Fingerplan 2019', at initiativerne i 'Danmarks hovedstad – initiativer til styrkelse af hovedstadsområdet' er en "vitaminindsprøjtning" til hovedstadsområdet. Kolonihaveforbundet anbefaler i den henseende, at hovedstadsudspillet også skal værne om borgernes vitaminindsprøjtninger.

Kolonihavearealerne er med til at gøre byerne i Danmark attraktive. Det er grønne og rekreative frirum, hvor de danske borgere har mulighed for at få fingrene ned i den danske muld, frisk luft og et frirum fra hverdagens stress og jag. På den måde er kolonihavearealerne en vitaminindsprøjtning for mange danskere – og en aktiv del af det at skabe en attraktiv by.

Samtidig er det væsentligt at pointere, at efterspørgslen både i København og området omkring København (Vestegnen, Gladsaxe, Herlev, Gentofte og Lyngby) er stor og ventelisterne er lange og bevæger sig langsomt, hvilket er et tydeligt tegn på, hvilken værdi kolonihavearealerne har i Hovedstadsområdet, men også i den resterende del af landet herunder særligt Aarhus, Aalborg, Odense, Roskilde, Randers, Helsingør og Nyborg.

Det er derfor Kolonihaveforbundets klare anbefaling, at der værnes om de danske kolonihavearealer til gavn for de danske borgere – og deres ugentlige og for nogen daglige vitaminindsprøjtning. Også i hovedstadsområdet.

De grønne kiler i Fingerplan 2019

I 'Forslag til Fingerplan 2019' udtrykkes et ønske om et stærkt hovedstadsområde, hvor de grønne kiler iagttages som vigtige for befolkningens adgang til grønne og rekreative områder – her spiller kolonihaverne en vigtig rolle.

Kolonihaveforbundet bakker op omkring, at de grønne kiler skal fastholdes herunder kolonihavearealerne. Konkret nævnes det, at der på et areal ved Frederikssundmotorvejen (Glostrup Kommune) kan etableres kolonihaver, samt at kolonihaverne skal etableres i overensstemmelse med kolonihaveloven¹.

Dette initiativ bakker Kolonihaveforbundet op omkring. Det er dog væsentligt at pointere, at da ventelisterne i de store byer, som beskrevet ovenfor, er lange, så kan Fingerplanen og kommunerne med fordel åbne op for flere rekreative arealer til kolonihaver således, at flere af de danske borgere får glæde af det naturlige frirum, som kolonihaverne er.

Kolonihaveforbundet ønsker, at det i 'Fingerplan 2019' foreslås at give mulighed for og opfordre til, at kommunerne kan udleje områder, der på nuværende tidspunkt står tomme og afventer en eventuel fremtidig bebyggelse eller lignende. I Nordhavn og på Refshaleøen er der eksempelvis mange ledige arealer, der først skal bebygges om plus 10-15 år, som med fordel kan udnyttes til grønne kiler med plads til midlertidige kolonihaveområder.

På den måde kan Regeringen, Erhvervsministeriet og kommunerne være med til at skabe flere grønne kiler i storbyerne, mens byen løbende udvikler sig. Det vil give borgerne mulighed for at have en midlertidig kolonihave i 10-15 år, hvor de kan få fingrene i jorden, frisk luft og ro i en travl hverdag på arealer, der midlertidigt blot står ledige indtil de skal bebygges i fremtiden.

Vi uddyber gerne ovenstående på et møde, hvis der er behov for det.

Med venlig hilsen

Preben Jacobsen
Forbundsformand



Ditte Jensen
Direktør



¹ Erhvervsministeriet (2019): Forslag til Fingerplan 2019, s. 11.

Erhvervsstyrelsen
Dahlerups Pakhus
Langelinie Allé 17
2100 København Ø

Sendt til fingerplanrevision@erst.dk

Københavns Lufthavne A/S
Box 74
Lufthavnsboulevarden 6
2770 Kastrup
www.cph.dk

Tlf.: +45 32 31 32 31
Fax: +45 32 31 31 00
E-mail: cph@cph.dk
CVR: 14 70 72 04

København, 20. marts 2019

Høringssvar vedrørende forslag til Fingerplan 2019

Københavns Lufthavne A/S (CPH) takker for muligheden for at fremkomme med høringssvar i forbindelse med høringen vedrørende forslag til Fingerplan 2019. CPH takker desuden for den konstruktive proces, som Erhvervsstyrelsen har ført i forbindelse med revisionen af Fingerplanen.

CPH ejer og driver Københavns Lufthavn og Roskilde Lufthavn. Adskillige af Fingerplanens bestemmelser er derfor væsentlige for driften og udviklingen af begge lufthavne. For CPH er det vigtigt, at reglerne administreres korrekt, og uden at der opstår tvivl om fortolkningen. Dette letter administrationen for både miljø- og planmyndighederne og for CPH. Nedenstående bemærkninger skal ses i lyset heraf.

Generel bemærkning

I forslagets bestemmelser, §§ 31-34 samt disses overskrifter, er nævnt "*Københavns Lufthavn, Roskilde*". Dette er en ændring i forhold til Fingerplan 2017, hvor samme lokalitet er benævnt "*Roskilde Lufthavn, Tune*".

For at undgå forveksling mellem CPH's selskabsnavn, Københavns Lufthavne A/S, og navnene på de to lufthavne, foreslås det, at "*Københavns Lufthavn, Kastrup*" konsekvent benævnes "*Københavns Lufthavn*", og "*Københavns Lufthavn, Roskilde*" konsekvent benævnes "*Roskilde Lufthavn*". Det foreslås, at dette rettes gennemgående i hele forslaget.

Konkret vedrørende forslaget til ny § 34 om støjzonen omkring Roskilde Lufthavn

CPH bemærker, at der i forslaget er indsat en ny bestemmelse, § 34, og forstår det således, at §§ 33 og 34 i forslaget tilsammen erstatter § 31 (delvist) samt § 33 i Fingerplan 2017. CPH har tidligere i processen forstået, at der med ændringen af bestemmelseernes ordlyd ikke er tiltænkt en ændring af indholdet, bortset fra at indholdet vedrørende området med særlige restriktioner (§ 33, punkt 4, i Fingerplan 2017) skulle udgå, og at kortbilaget skulle opdateres.

På den baggrund foreslår CPH, at § 34 i Fingerplan 2019 i stedet for det nuværende forslag udformes således:

"§ 34. Inden for støjzonen ved Roskilde Lufthavn, der er vist på kortbilag U, gælder nedenstående begrænsninger i arealanvendelsen (punkt 1-3), medmindre det konkret kan sandsynliggøres, at der ikke er væsentlige miljømæssige problemer forbundet hermed.

1. *Inden for 50 dB-støjkonturen kan der ikke udlægges rekreative områder med overnatning. Ved opførelse af ny boligbebyggelse bør det sikres, at det indendørs støjniveau fra lufthavnen ikke overstiger følgende grænseværdier i soverum: LAeq, 24h = 30 dB og LAmix = 45 dB.*
2. *Inden for 55 dB-støjkonturen kan der ikke opføres ny boligbebyggelse. Undtaget er boliger med tilknytning til landbrugs- og skovdrift. Endvidere kan der ikke etableres rekreative områder. Støjfølsomme institutioner må vurderes i hvert enkelt tilfælde. Industrivirksomheder samt offentlige og private institutioner, der ikke er specielt støjfølsomme, kan normalt opføres.*
3. *Inden for 60 dB-støjkonturen kan der ikke opføres (spredt) bebyggelse i det åbne land."*

Punkterne 1-3 ovenfor er en videreførelse af punkterne 1-3 i § 33 i Fingerplan 2017, dog med nogle ændringer som følge af udformningen af §§ 33 og 34 i forslaget. Det bemærkes, at indholdet i punkterne 1-3 ikke helt svarer til det, der er angivet i vejledningen til § 34 i forslaget, side 33. Det bør derfor undersøges, om der er behov for revision af punkterne 1-3 og/eller vejledningens tekst.

Den ændrede udformning af § 34 foreslås, da det med den nuværende udformning af § 34 i forslaget er det uklart, hvad der gælder.

Således omhandler § 34 alene landzone og mere specifikt landzonetilladelser, hvilket næppe er tilsigtet, eftersom § 33 fastslår, at støjzonen også skal respekteres i byzone, og vejledningen til bestemmelsen gør det samme.

Derudover skaber den generelle henvisning til Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier tvivl om, hvad der gælder, når disse ikke er konkretiseret i bestemmelsen. Kravene bør derfor fortsat være oplistet i bestemmelsen, hvilket også vil lette administrationen af bestemmelsen. Miljø- og Fødevareministeriet og Miljøstyrelsen arbejder på en revision af Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser. Miljøstyrelsens vejledning på området vil derfor forventeligt blive afløst af en ny vejledning med andre beregningsmetoder og eventuelle reviderede krav. CPH finder det derfor uhensigtsmæssigt at henvise til den til enhver tid gældende vejledning, da det er uklart, hvad dette vil indebære i fremtiden.

Formuleringen "*kan overholdes*" i forslagets § 34 skaber desuden tvivl om, hvor og hvornår grænseværdierne for støj gælder, samt hvem der skal dokumentere og håndhæve dette. Det bør klart fremgå af bestemmelsen, hvor begrænsningen i arealanvendelse til enhver tid gælder.

Sidst skal det bemærkes, at miljøvurderingen vedrørende støjzonen omkring Roskilde Lufthavn, som er en del af høringsmaterialet, angår den ændring, der består i at ophæve området med særlige restriktioner samt udlægning af støjkonturer. Derimod er de konsekvenser, der vil gælde med forslagets udformning af § 34 sammenlignet med § 33 i Fingerplan 2017, ikke miljøvurderet.

--000--

Såfremt der skulle være spørgsmål til ovenstående eller behov for et møde, står CPH naturligvis til rådighed.

Med venlig hilsen

Sara Fenger
Senior Legal Counsel, Advokat

Fingerplanrevision

Fra: Henrik Borg Kristensen <HBK@if.dk>
Sendt: 21. marts 2019 14:39
Til: Fingerplanrevision
Emne: Bemærkninger til Fingerplan 2019

Opfølgningsflag: Opfølgning
Flagstatus: Fuldført

Kategorier: Grøn kategori

Til Erhvervsstyrelsen

Bemærkninger til forslag til Fingerplan 2019

Landbrug & Fødevarer skal indledningsvist pege på misforholdet mellem de rekreative områder og de dyrkningsmæssige interesser, hvor det er afgørende at sikre, at der fortsat er arealer, som kan dyrkes. Udpegningen bør således baseres på konkrete vurderinger, hvor robuste og dyrkningssikre arealer skal kunne opdyrkes.

Landbrug & Fødevarer skal endvidere påpege, at åbne og dyrkede arealer også kan bidrage til de rekreative og sanselige oplevelser i det åbne land.

Afslutningsvist skal det nævnes, at Landbrug & Fødevarer finder det betænkeligt, at forslaget om udvidelse og ibrugtagning af overflødiggjorte bygninger underlægger lodsejeren mere restriktive retningslinjer, når de befinder sig i en grøn kile. Det er imod hensigten i ændringerne i planloven fra 2017.

Såfremt der er spørgsmål til ovenstående, står vi naturligvis til rådighed.

Venlig hilsen

Henrik Borg Kristensen

Chefkonsulent
Miljø & Bæredygtighed
Landbrug & Fødevarer

T +45 3339 4656 | M +45 3070 3119 | E hbk@if.dk



Landbrug & Fødevarer FmbA

Axelborg, Axeltorv 3 · DK-1609 København V
www.if.dk

Landbrug & Fødevarer er erhvervsorganisation for landbruget, fødevarer- og agroindustrien. Med en eksport på 166 milliarder kroner årligt og med 186.000 beskæftigede repræsenterer vi et af Danmarks vigtigste eksporterhverv. Ved at nytænke og synliggøre erhvervets bidrag til samfundet sikrer vi vores medlemmer en stærk placering i Danmark og globalt.

Erhvervsstyrelsen

Allerød, 19. marts 2019

Planlægning og byudvikling

Langelinie Allé 17

2100 København Ø

Att. Jeppe Fisker Jørgensen, Chefkonsulent Fysisk planlægning og Byudvikling

Email: JepFis@erst.dk

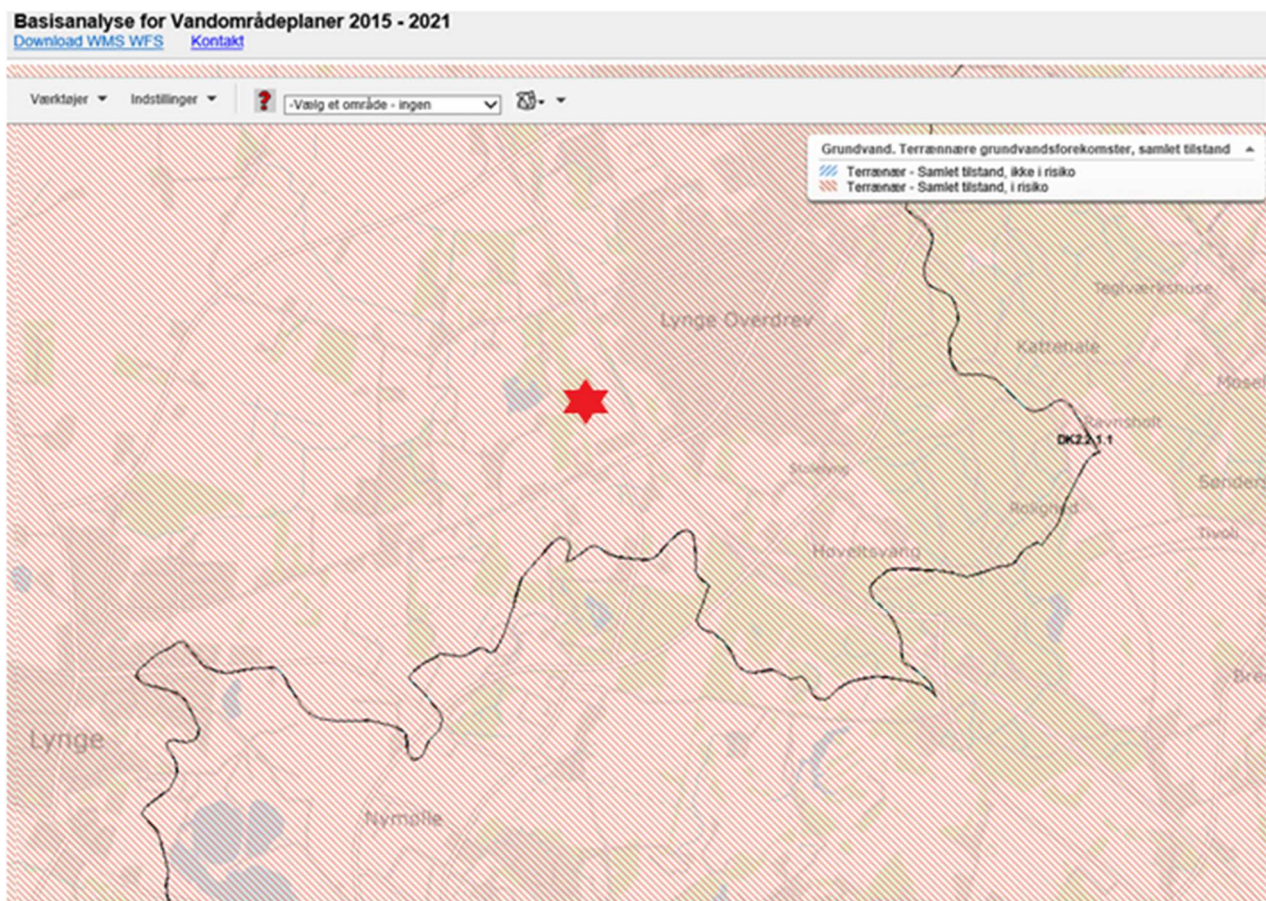
**Høringssvar vedr. erhvervsområdet Vassingerød Nord (Farremosen) vedrørende
forslag til Fingerplan 2019 - landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning**

De tre almene vandforsyninger Furesø Vandforsyning, Høvelte Vandværk og Lynge Overdrev Vandværk beliggende rundt omkring erhvervsområdet Vassingerød Nord (Farremosen) er blevet bekendt med, at Erhvervsstyrelsen i sommeren 2017 inviterede kommunerne i Hovedstadsregionen til at komme med principielle forslag til ændringer af den overordnede planlægning (Fingerplanrevision spor 2). I den forbindelse har vi erfaret at Allerød Kommune anmodede om, at arealanvendelsen af erhvervsområdet Vassingerød Nord (Farremosen) skulle ændres til alene at kunne huse transport- og distributions-erhverv. Vi kan konstatere, at dette ønske er ikke imødekommet i nærværende forslag til Fingerplan 2019, hvilket vi anser for meget uheldigt.

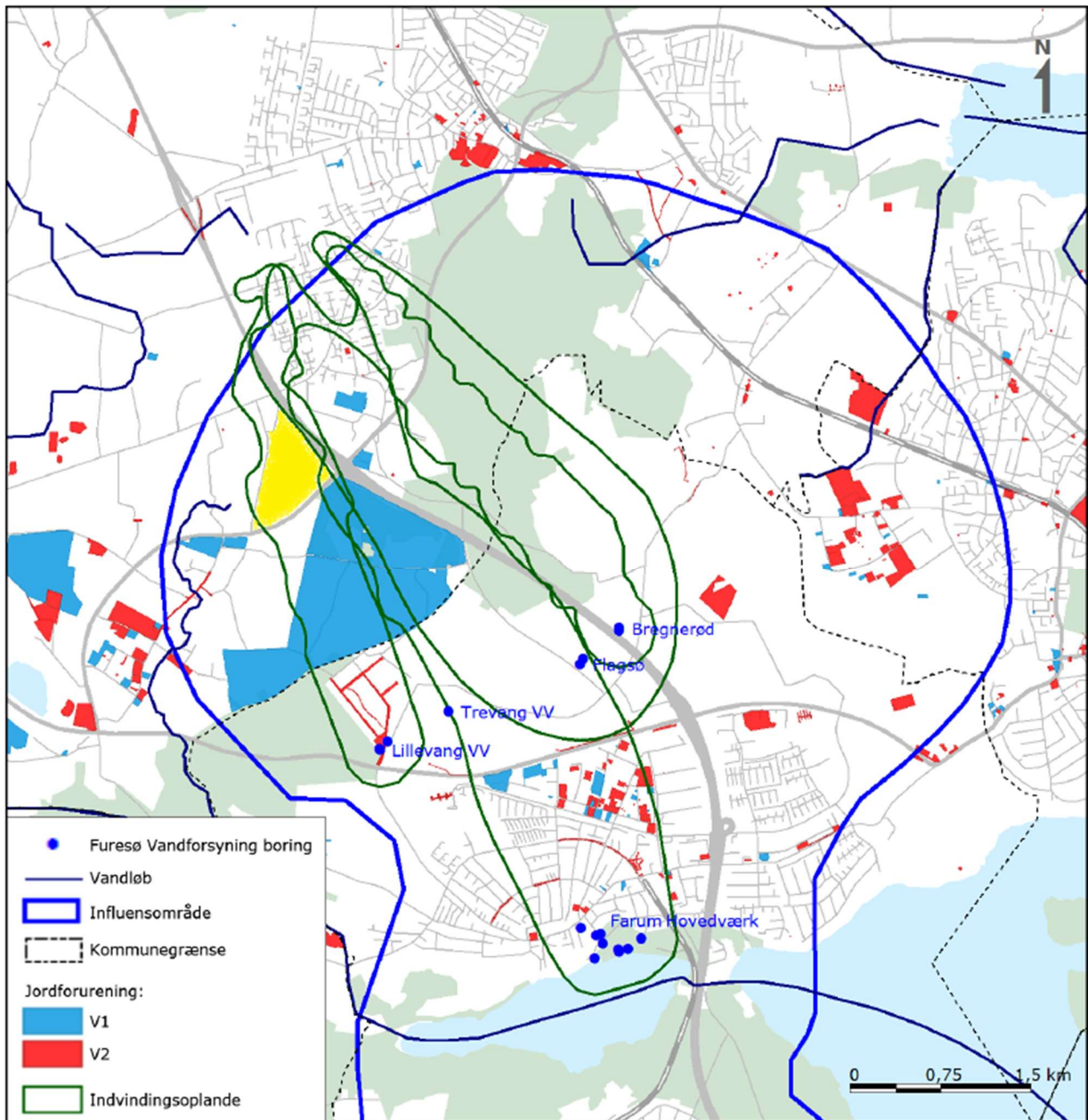
Vassingerød Nord (Farremosen) ligger i et område med særlige drikkevandsinteresser (OSD). Grundvandsmodeller foretaget af Furesø Vandforsyning i forbindelse med VVM-redegørelse for det nye Flagsø Kildeplads viser tillige, at kildepladsen ligger nedstrøms for erhvervsområdet og at dette område ligger indenfor indvindingsoplandet til Furesø Vandforsyning. Strømningsretningen fra erhvervsområdet mod Furesø Vandforsyning er ligeledes indikeret af hydrauliske modeller udført af Allerød Kommune. Sådanne grundvandsmodeller er per definition behæftet med en vis usikkerhed, men skulle grundvandet nedsivet på erhvervsområdet ikke strømme mod Furesø Vandforsyning, så ligger vandindvindingerne så tæt at vandet i stedet vil strømme mod enten Lynge Overdrev Vandværk eller Høvelte Vandværk. Således anser de tre vandforsyninger grundvandsdannelsen i erhvervsområdet Vassingrød Nord (Farremosen) for et særdeles vigtigt interesseområde med henblik på drikkevandsinteresser.

Vores tre almene vandforsyninger anmoder derfor om, at Erhvervsstyrelsen imødekommer Allerød Kommunes tidligere ønske om ændring i arealanvendelse, så der er overensstemmelse med den oprindelige udlægning af arealet i Fingerplan 2013. I Fingerplan 2013 er erhvervsområdet Vassingerød Nord (Farremosen) udlagt som et "område forbeholdt transport- og distributionserhverv".

Virksomheder indenfor transport- og distributionserhverv giver per definition typisk ringe risiko overfor grundvandsforurening. Vores tre almene vandforsyninger anser således disse for sikre overfor vores fremtidige bæredygtige grundvandsressource. Ligeledes anser vi det for en god måde at beskytte i en i forvejen yderst stresset vandressource, jf. de danske vandplaner. Forsyningerne ser dette som en god måde at understøtte EU's krav om god grundvandskvalitet i henhold til Vandrammedirektivet.



Figur 1 Grundvandsressourcen er "i risiko". Miljø- og Fødevareministeriets Basisanalyse i forbindelse med implementering af EU's vandrammedirektiv – De Danske Vandplaner. Indsat placering af erhvervsområdet Vassingerød Nord (Farremosen)

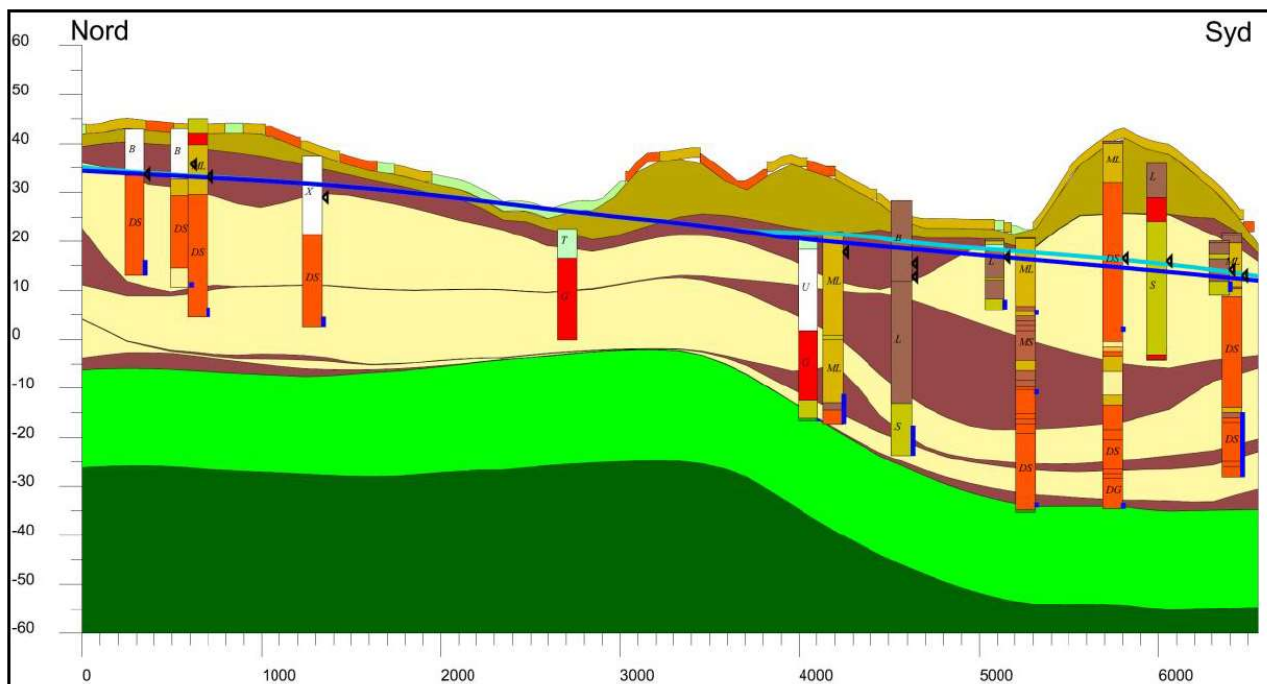


Figur 2 Indvindingsoplandene til Furesø Vandforsynings kildepladser, VVM-redegørelse fra 2015. Erhvervsområdet Vassingerød Nord (Farremosen) er indtegnet med gul.

I Fingerplan 2017, efter spor 1, er Farremosen desværre udlagt til "Logistik og transport samt virksomhed med særlig beliggenhedskrav (miljøklasse 6 og 7)". Der er således tale om en væsentlig ændring af områdets status, da virksomheder med særlige beliggenhedskrav er den mest forurenende type virksomheder. Idet potentielt forurenet vand nedsivet til grundvandsmagasinerne under erhvervsområdet – det være sig regnvand, opsamlingsbassinger og faskiner samt utætheder i kloakker og rør – som nævnt ovenfor utvivlsomt vil ende i drikkevandet hos vores forbrugere, anser vi ændringen for særligt problematisk. Danske vandforsyninger har generelt meget opmærksomhed på beskyttelse af vores grundvandsressourcer, men vi kan desværre konstatere, at denne væsentlige

statusændring for Farremosen ikke har været i høring jf. høringsportalen, og ingen af de tre vandforsyninger ikke har været orienteret om statusændringen, jf.

<https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/60466>.



Figur 3 Geologisk profil fra Vassingerød i nord til Sønderød i syd. De grønne farver er kalk, den brune farve er moræneler og de gule og orange farver er sand. Dette viser med al tydelighed at grundvandsmagasinet er yderst sårbart overfor grundvandsforurening fra Vassingerød.

Furesø Vandforsyning har officielt indvindingsopland som omfatter erhvervsområdet Vassingerød Nord (Farremosen). Forsyningen har i over 10 år har arbejdet på at finde en miljømæssig og bæredygtig vandindvinding, men har aldrig modtaget nogen henvendelser vedr. statusændringen af Fingerplanen, endsige lokalplanændringer, miljøsagsbehandling, grundvandsundersøgelser eller andet fra Allerød Kommune. Så vidt vi kan se har Naturstyrelsens alene i deres høringsnotat konstateret, at Farremosen alene er udlagt til transport- og distribution. Således formoder vandforsyningerne at heller ikke Naturstyrelsen, har haft mulighed for at give anmærkninger om at erhvervsområdet ikke må indeholde virksomheder med særlige beliggenhedskrav. Sådanne virksomheder vil åbenlyst påføre en risiko for forurening af drikkevandet for Furesø Vandforsynings 20.000 indbyggere i Farum by. Konsekvensen af den manglende høring er således, at Naturstyrelsen som vi ser det ikke har forholdt sig til denne væsentlige ændrede arealanvendelse, som tydeligvis for enhver grundvandsekspert er i strid med de statslige interesser om sikring af vores fremtidige drikkevandsressourcer.

Vi håber, at Erhvervsministeriet kan levere yderligere dokumentation for hele processen, da vi ønsker en bedre forståelse for baggrunden for ændringen af arealanvendelsen fra Fingerplan 2013 til Fingerplan 2017. Vandforsyningernes forbrugere efterspørger på vores årlige generalforsamlinger, hvorfor vandforsyningerne ikke har gjort indsigelser mod den

forøgede grundvandsrisiko på et tidligere tidspunkt, hvilket vi indtil videre har lader stå ubesvaret.



Figur 4 Flagsø kildeplads, som Furesø Vandforsyning har arbejdet i 10 år på at få miljøgodkendt og etableret. Nu er den truet af forurening fra erhvervsområdet ved Vasisngerød Nord

Som almene vandforsyninger leverende rent drikkevand til 25.000 indbyggere i Nordsjælland mener vi derfor, at Erhvervsstyrelsen med baggrund i den manglende høring og konsekvenserne heraf, bør imødekomme ønsket om den ændrede arealanvendelse. Furesø Vandforsyning, Høvelte Vandværk og Lynge Overdrev Vandværk ser frem til Erhvervsstyrelsens svar på nærværende henvendelse.

Med venlig hilsen



Kjel Bording Johansen
Lynge Overdrev Vandværk



Bendt Rasmussen
Høvelte Vandværk



Tina Chawes
Furesø Vandforsyning

Til: Erhvervsstyrelsen

Kopi til:

Dokumentnummer

696748

Dato

11.02.2019

Sagsbehandler:

SIB

Direkte: +45 36 13 14 64

CVR nr: 29 89 65 69

EAN nr: 5798000016798

Movias høringssvar til Fingerplan 2019

Erhvervsstyrelsen sendte d. 20. januar 2019 "Forslag til Fingerplan 2019" i høring. Fra Movia side vil vi gerne kvittere for et gennearbejdet og spændende forslag. Vi hæfter os især ved perspektiverne for stationsnærhed på BRT-linjer, samt overvejelserne om særlige lokaliseringsområder og omtalen af transportkorridorer. Ligeledes ser Movia positivt på de udvidede rammer, som tildeles de fem købstæder for enden af fingrene samt Høje Tåstrup.

Stationsnærhedsprincippet

Stationsnærhedsprincippet er et centralt styringsredskab i byudviklingen i hovedstadsområdet, og har en vigtig betydning for velfungerende udvikling. Det er derfor vigtigt, at princippet fastholdes i fremtiden. Men med en forventet befolkningstilvækst i hovedstadsområdet på 200.000 frem mod 2030 er det dog ligeledes centralt, at princippet moderniseres og tilpasses til fremtidens udviklingsbehov.

Movia finder det derfor meget positivt, at der åbnes for forsøg med for stationsnærhed ved BRT-standsningsteder. Movias og DTUs analyser viser, at det ikke er afgørende, hvilken type af kollektiv trafik der betjener et bestemt område, men i stedet om det højklassede kollektive transporttilbud vurderes at være et reelt alternativ til biler og have positive trafikale effekter, samt at den kollektive trafikbetjening har varig karakter.

Denne mere funktionelle tilgang vil styrke stationsnærhedsprincippet. Med forsøgsordningen bliver det muligt at få testet, om BRT-løsninger i hovedstadsområdet kan danne ramme for en fokuseret byudvikling. I en analyse, som Movia gennemførte i samarbejde med DTU i 2016, blev det påvist, at dette har været tilfældet ved en række internationale BRT-løsninger.

Nyt land bør dog betrædes med forsigtighed. Movia ser derfor positivt på, at der i første omgang alene er tale om en forsøgsordning, og at tildelingen af stationsnærhed ved standsningsteder langs BRT-linjer fastsættes til kun at udløse stationsnære kerneområder.

Konkret vil Movia anbefale, at der i det videre arbejde forudsættes, at en BRT-linje/strækning skal forbinde de med BRT tildelte stationsnære områder med det overordnede banenet. BRT-linjerne kan således understøtte det eksisterende kollektive net ved at sikre en højklasset last-mile løsning til områder, som ikke ligger tæt på en station, og tilbyde højklasset kollektiv trafik i korridorer uden banebetjening.

Med denne konkretisering er det Movias vurdering, at områder som Lautrupgård og på sigt Avedøre Holme vil være mulige forsøgsområder. Det skal i denne forbindelse nævnes, at Movia i samarbejde med Ballerup Kommune og med økonomisk støtte fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i år gennemfører en analyse af perspektiverne ved etablering af en eventuel førerløs BRT-strækning fra Malmparken Station til Lautrupgård.

Movia vil indlede en dialog med de relevante kommuner i hovedstadsområdet om potentielle ansøgninger. Movia indgår gerne i dialog med styrelsen om den konkrete tilrettelæggelse af ansøgningsprocessen. Det er væsentligt, at der sikres tid hos potentielle ansøgere til at projektmødne de respektive

projekter, herunder nå at træffe de fornødne politiske beslutninger om bl.a. finansiering. En endelig ansøgningsfrist medio 2020 skønnes derfor at være hensigtsmæssig. I denne sammenhæng kan med fordel drøftes, hvordan forsøgsordningerne evalueres.

Særlige lokaliseringsområder

Der åbnes i forslaget for placering af intensive byfunktioner i udvalgte, særlige lokaliseringsområder. For disse områder lægger forslaget op til, at kommunerne i givet fald skal sikre trafikal adfærd svarende til, at områderne var lokaliseret indenfor gangafstand til en station på det overordnede banenet.

Movia er enig i tilgangen i disse særlige lokaliseringsområder, da den understøtter, at byudviklingen foregår, hvor der er god kollektiv trafikbetjening. Det skal i denne sammenhæng bemærkes, at Movia har indledt drøftelser med Rudersdal Kommune om mulige forbedringer af busbetjeningen i Forskerparken og ved Nærum St.

Transportkorridorer

I forslagets indledning henvises der til, at regeringen vil igangsætte en række undersøgelser om perspektiverne ved udvidelse af kapaciteten på en række større veje i hovedstadsområdet, herunder bl.a. Ring 5, Ring 4, Øresundsmotorvejen og Amagermotorvejen. Dette understøttes af en fastholdelse af en række arealreservationer i de ovenstående korridorer.

Movia skal opfordre til, at der i undersøgelserne af disse veje indgår analyser, som forbereder større vejanlæg for såvel individuel som kollektiv trafik. Med udsigten til mærkbart stigende trængsel er det vigtigt at tænke trafikale løsninger som udnytter infrastrukturen og pladsen bedst muligt, som f.eks. anlæg af særlige BRT-baner eller udnyttelse af nødsporet til kørsel med busser.

Med venlig hilsen

Dorthe Nøhr Petersen
Administrerende direktør

Erhvervsstyrelsen
Dahlerups Pakhus
Langelinie Alle 17
2100 København Ø

29-01-2019
Christian Hans Abildtrup
cab@ncc.dk

Pr. mail til:
fingerplanrevision@erst.dk
jepfis@erst.dk

Høringssvar Fingerplan 2019, Råstofhavnen, Avedøre Holme

Erhvervsstyrelsen har sendt forslag til Fingerplan 2019 i høring. NCC bemærker at Råstofhavnen jf. § 11 stk. 6. fortsat er udlagt til virksomheder med særlige beliggenhedskrav.

§ 11. Kommuneplanlægningen i det ydre storbyområde skal sikre:

.....

Stk. 6. Områder som er udpeget som egnede lokaliseringsmuligheder for virksomheder med særlige beliggenhedskrav: Avedøre Holme, Råstofhavnen (Hvidovre Kommune),

NCC har til huse på Råstofhavnen, der trods sin lidenhed står for en væsentlig del af regionens råstoffsforsyning. Der landes 800.000 – 900.000 ton råstoffer på havnen årligt. Med en hovedstad i kraftig vækst vil der også i fremtiden være behov for en effektiv råstoffsforsyning. Forsyningen via Råstofhavnen er således et stort og væsentligt bidrag til Region Hovedstadens råstoffsforsyning, idet der er tale om råstoffer, der ikke kan indvindes lokalt på land. Ved at indvinde råstoffer på havet og lande dem tæt på motorvejsnettet og tæt på brugerne, opnås en række åbenlyse miljø- og transportmæssige fordele.

Landing af råstoffer kræver at der er adgang til en havn med god infrastruktur i det umiddelbare bagland, og at der kan arbejdes hele døgnet syv dage om ugen. Det kan der kun på meget få lokaliteter i København. Det er over de seneste 10 – 15 år blevet stadig mere vanskeligt at finde havne, der er egnede til landing af råstoffer, og derfor har Råstofhavnen på Avedøre Holme en stigende betydning for hovedstadens råstoffsforsyning.

Set i lyset af at flere arealer på Avedøre Holme skifter status fra at være reserveret til virksomheder med særlige beliggenhedskrav til at være reserveret til produktionsvirksomheder, bemærker NCC at forslaget til Fingerplan 2019 respekterer de særlige beliggenhedskrav som NCC og Råstofhavnen har, samt de åbenlyse fordele samfundet har af denne placering. NCC sætter således stor pris på at Råstofhavnens fortsatte eksistens er sikret.

Med venlig hilsen

NCC Industry A/S
Råstoffer, teknisk afdeling

Christian Hans Abildtrup
Chefgeolog

Erhvervsstyrelsen
Dahlerups Pakhus
Langelinie Allé 17
2100 København Ø
fingerplanrevision@erst.dk

Hillerød 21. marts 2019

Bemærkninger til forslag til Fingerplan 2019 – Landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning

Nordsjællands Landboforening fremsender hermed som erhvervs- og interesseorganisation for landboere og landbrugere i Hovedstadsregionen bemærkninger til det fremlagte forslag til Fingerplan 2019 – landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning.

Balance mellem byudvikling, rekreative interesser, klima og fødevareproduktion

I forslaget lægges op til, at de grønne kiler skal udvides med yderligere 400 ha, primært med henblik på at sikre bynære rekreative tilbud og klimasikring, hertil kommer, at yderligere 160 ha skal erstattes af nye arealer, pga. ønske om byudvikling.

Det dyrkbare jordareal i hovedstadsområdet er under pres fra mange sider: byudvikling og infrastruktur kræver nye arealer. Dertil kommer fredninger, ny skov, naturprojekter og diverse kommunale udpegninger. Disse interesser i det åbne land indskrænker det økologiske råderum for fødevareproduktion. Derfor skal vi i planlægningen passe på de arealer, som rent faktisk i dag er landbrugsarealer. Disse bidrager i øvrigt til bynære, rekreative og sanselige oplevelser.

Vi ønsker derfor at der i planlægningen tages nøje hensyn til de jordbrugsmæssige interesser, som også inkluderer rideskoler og hestepensioner. Nye udpegninger må baseres på konkrete vurderinger, som sikrer at aktiviteterne kan fortsætte og udvides efter nutidige krav.

Dyrevelfærdskrav i Hesteloven, miljø- og klimarigtig energihåndtering i driftsbygninger og stuehuse kan afstedkomme behov for ændring af eksisterende byggeri, nedrivning af utidssvarende bygninger og nybyggeri.

Forslagets §19, stk. 5 lægger op til, at der i de ydre grønne kiler kan planlægges for ændret anvendelse/boligformål af eksisterende ejendomme under hensynstagen til en række forhold, beskrevet i stk. 5, 1 -5,4. Retningslinjerne er restriktive og stiller lodsejere i de ydre grønne kiler dårligere i forhold til at rovere og omdanne deres ejendomme til nutidige krav (som ovenfor beskrevet) og moderne boformer med flere generationer under samme tag. I øvrigt er forslaget stik imod hensigten med ændringen af Planloven, og ministerens udmelding forud for revisionen af Planloven 2017 om at loven skulle gælde for alle i hele landet.

Vi står altid til rådighed for en uddybende dialog, og parat til at spille en aktiv rolle i samarbejdet med lodsejerne.

Med venlig hilsen



Lars Jonsson, formand

Høringssvar til "Forslag til Fingerplan 2019 – Landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning"

Refshaleøens Ejendomsselskab A/S (RE) har med interesse læst "Forslag til Fingerplan 2019 – Landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning", der netop nu er i offentlig høring.

Af forslaget § 29 fremgår, at der i kommuneplanlægningen for Københavns Kommune skal respekteres bl.a. fremtidige ledningsanlæg, og der henvises i § 29 til kortbilag S. Udsnit heraf, der berører Refshaleøen, er vedhæftet som bilag 1.

Den fremtidige byudvikling af Refshaleøen er det seneste halve år rykket betydeligt tættere på, når dette ses i sammenhæng med Lynetteholmsprojektet og den planlagte flytning af rensningsanlægget Lynetten. I dette perspektiv kommer reservationen af ledningstracéen på tværs. Den nuværende placering af et ledningstracé gennem Refshaleøen med et forventet deklaraationsareal langs ledningsanlægget vil være stærkt begrænsende for byudviklingsmulighederne i forhold til de arealer, hvor byudviklingen naturligt påtænkes indledt. Dette vil forringe området værdi, og dermed i sidste ende selskabets mulighed for at bidrage finansielt til den fremtidige trafikale infrastruktur til området.

I de vejledende bemærkninger til § 29 fremgår, at reservationerne er principielle, da linjeføringer ikke er fastlagt. Med afsæt i denne fleksibilitet foreslår RE en alternativ linjeføring (vedhæftet som bilag 2), og RE ønsker med udgangspunkt heri en dialog med Erhvervsstyrelsen omkring justering af arealreservationen, således at reservationen ikke påvirker de fremtidige udviklingsmuligheder i negativ retning.

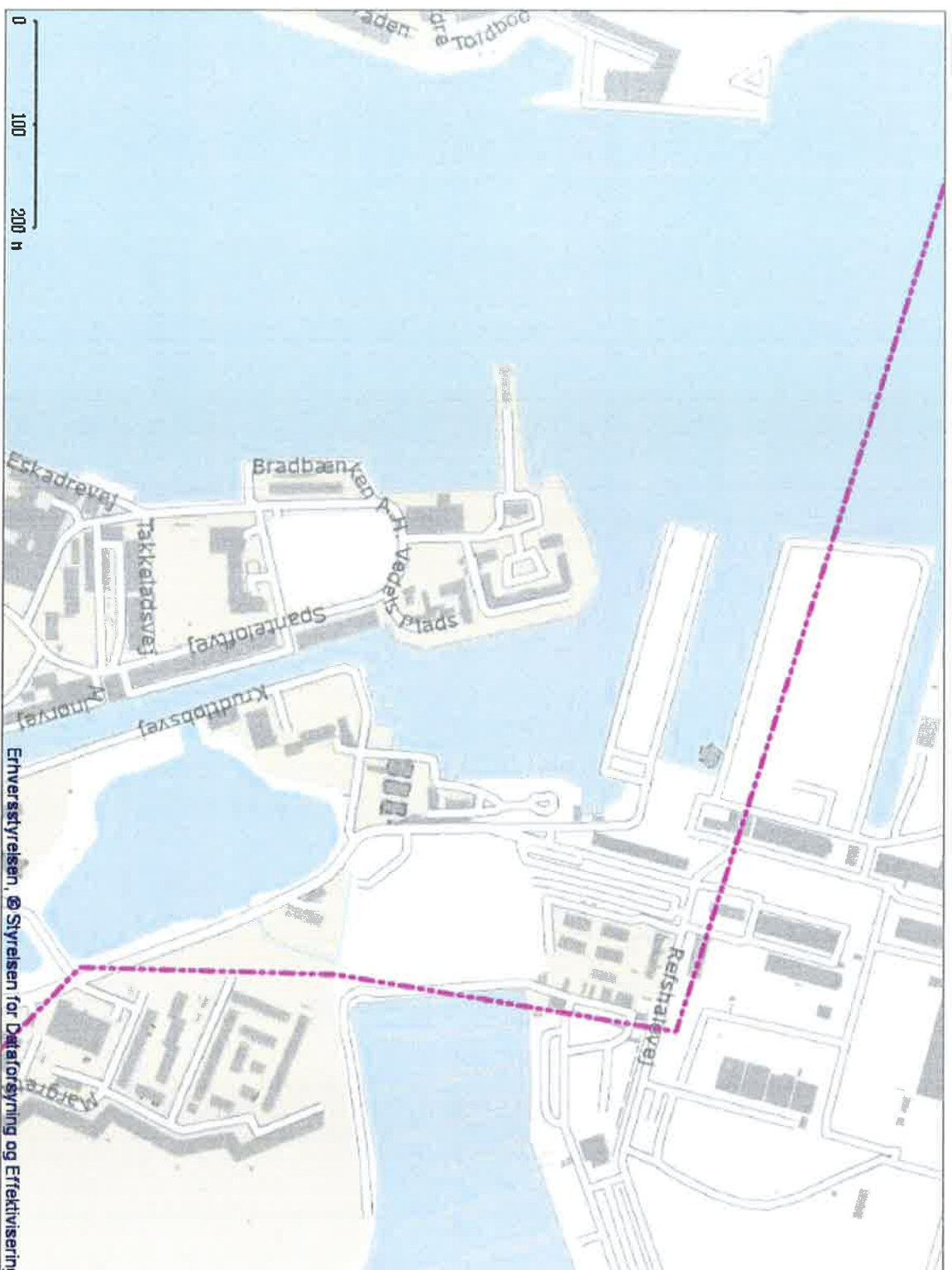
Med ønske om en konstruktiv dialog herom.

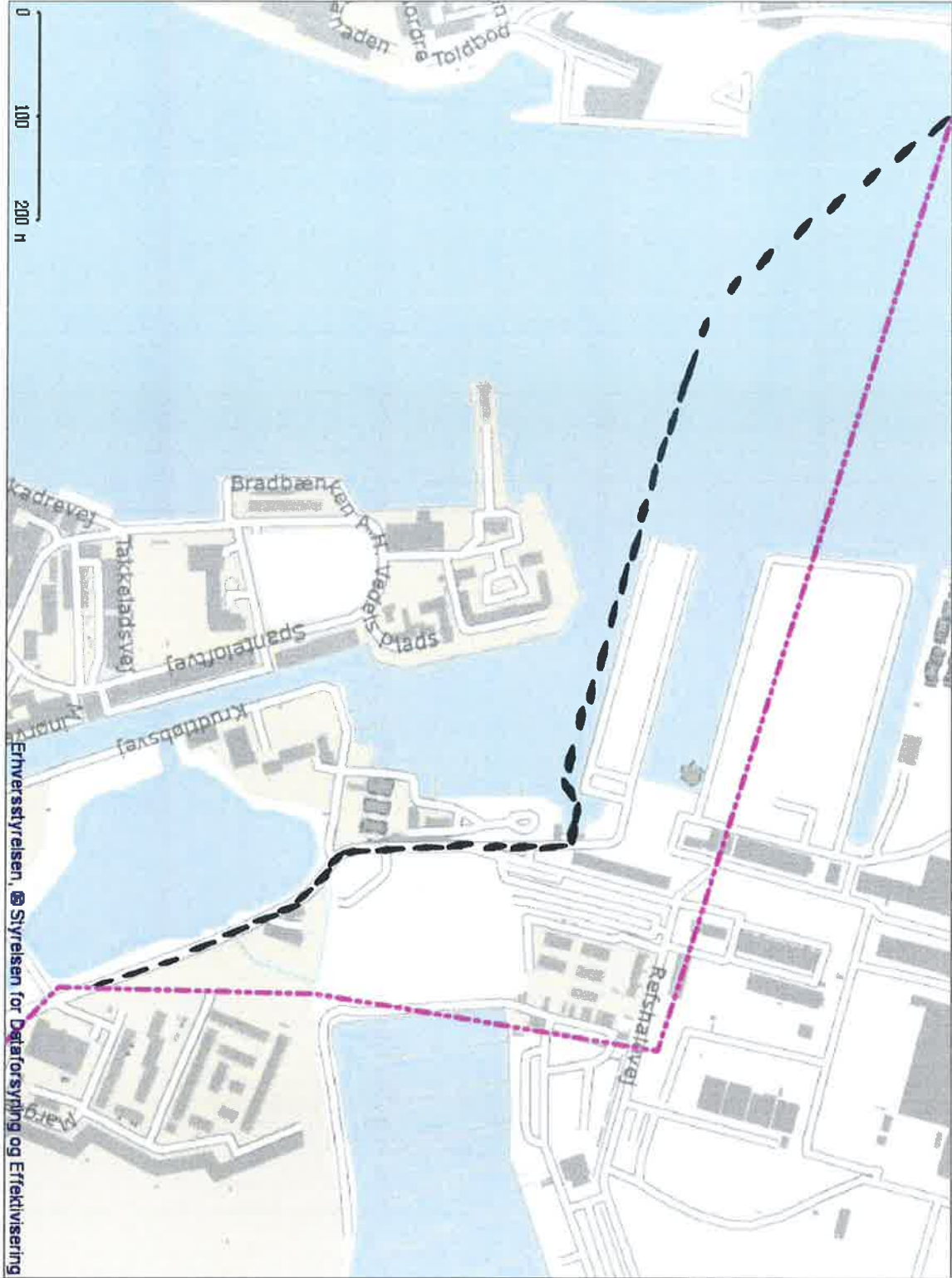
Christian Herskind

Administrerende direktør,

Refshaleøens Ejendomsselskab A/S

Højspændingsjordkabel, planlagt





Højspændingsledningskabel, planlagt

FORESLÅET ANTENNETÅR-
TIV LØNGEFØRSEL



Frederiksberg, den 21. marts 2018

Sagsnummer 2018-0104393

Høringssvar Fingerplan

SportsKollektivet er en multisports-forening med hjemsted på Frederiksberg, men som via sine aktiviteter ofte befinder os i Amager Strandpark. Klubben repræsenterer en bred skare af brugere på både land og vand. Klubben har aktiviteter såsom Beach Volley (mobil bane), longboard/rulleskøjter, Stand-Up Paddle (SUP) samt kite- og begyndende windsurfing. Klubben giver helt unikt ofte forbipasserende mulighed for at prøve at være med i aktiviteterne uden forudgående aftale, og har jævnligt åbne arrangementer. Ligeledes har klubben arrangeret strandrensning med stor tilslutning både af medlemmer og andre interesserede.

Klubben har været repræsenteret i Parkbrugerrådet siden 2010, og aktivt medvirket i arbejdet med Pleje- og Udviklingsplanerne i denne periode, ligesom den også var repræsenteret i det kortlivet dialogforum for vandbrugere. Derudover har den aktivt hjulpet både Strandparken I/S og Københavns Kommune med at videreformidle f.eks. ordensregler og lignende, samt få feedback fra brugerne til disse.

SportsKollektivet har derfor god indsigt i udviklingen og brugen af Strandparken, både fra mødelokalerne og vores fysiske tilstedeværelse og brug af Strandparken. På denne baggrund vil vi gerne i form af dette høringssvar tilkendegive vores position i forhold til Fingerplanen, samt dens konsekvenser for lokalplan forslag for Amager Strandpark fremsat af Københavns Kommune.

Vi oplever ofte divergerende opfattelser af Amager Strandpark fra de som ofte befinder sig i og bruger de rekreative muligheder den rummer, til organisationer og myndigheder som indgår i det politiske, planlæggende og lovgivende arbejde for området.

Den grundlæggende tanke bag Strandparken og det oprindelige Rivieraudvalg ved at skabe en kunstig ø, var at skabe bedre rekreative muligheder for københavnernes end den daværende strand gav mulighed for. For borgerne på Frederiksberg, som er omringet af København, er Amager Strandpark uden tvivl nærmest mulighed for at opleve strand og hav, uanset om det sker via offentlig eller egen transport.

Vi mener på ingen måde de i fredningen udlagte byggefelter forringer hverken oplevelsen af natur eller den grønne kile som beskrevet i Fingerplanen. Vi mener fredningen med de udlagte byggefelter formår at skabe en svær balance i Strandparken mellem det naturskønne og de rekreative muligheder. En arealudvidelse i de eksisterende byggefelter vil ikke blot skabe et mere attraktivt område, men undgår også "døde arealer" som ligger tomme og ubrugte hen.



De "døde arealer" vi omtale ovenfor er følgende.

Området ved Naturcentret og Den Blå Foreningsby mod Helgoland Badeanstalt ligger fuldstændigt ubenyttet hen i dag. Der ser en enkelt hundelufter i ny og næ, men området har ingen attraktion for hverken gående eller strandgæster.

Området ved Strandstation 3 ligger omringet af stier, hvilket afskære det fra vandet både i lagunen og på havsiden. Den meget trafik omkring området (gående, løbende, cyklende, skatene) gør, at det efterlades ubenyttet og goldt.

Området ved Havkajakvej er der enten betonbelægning eller bebygget allerede, hvoraf en del er i proces med at blive fjernet efter etablering af nye forretning for de eksisterende erhvervsdrivende. En reduktion af bebyggelse vil næppe skabe et grønnere miljø, men derimod skabe endnu et areal der vil komme til at ligge ubenyttet hen pga. områdets karakter.

For alle de ovennævnte områder gælder, at der allerede i fredningen er taget hensyn til at Strandparken som helhed bevares som en grøn kile og naturskønt område. Det ved at udsigten fra både Amager Strandvej og i Strandparken sikres ved at byggefeltene ikke skærmer for denne, at der bevares store, åbne områder, samt at byggefeltene udgør en meget lille andel af Strandparkens samlede areal.

Vi vil også gerne understrege, at langt den overvejende del af det eksisterende byggeri i Amager Strandpark optages af forretningsdrivende og kommercielle interesser, og det er meget begrænset hvad der er afsat til foreninger. Dette giver en skævvridning i forhold til, hvem som får mulighed for at benytte rekreative muligheder, især på vandet.

Vi finder der mange gode grunde til at tillade arealudvidelsen i lokalplan forslaget, og gøre nytte af kvadratmeterne i de eksisterende byggefeltene i fredningen til forsat at understøtte den positive udvikling, og skabe nye muligheder for at benytte Strandparken.

Både de rekreative aktiviteter på vand og den blå idræt kræver faciliteter for at understøtte aktiviteterne, hvor der ofte bruges både meget og større udstyr.

- Hvis den positive udvikling af de rekreative aktiviteter på vand og den blå idræt skal fastholdes og videreudvikles, kræver det faciliteter til at understøtte dette, da de ofte er udstyrskrævende. Tid og ressourcer bør bruges på at skabe liv, fremfor at bruges på at transportere udstyr frem og tilbage i en grad, at frivillige og instruktører falder fra.
- Uden faciliteter sker der en skævvridning i forhold til hvem der benytter de blå arealer i Strandparken, da udstyret hertil kan være svært eller umuligt at bringe frem og tilbage med offentlig



transport, og derfor fortrinsvis vil bruges af dem med bil eller som har midler til at betale kommercielle udbydere.

- Faciliteter vil medvirke til at skabe flere aktiviteter udenfor højsæsonen, ikke mindst i perioden hvor dagslyset er begrænset, da ingen ønsker at bruge de få lyse timer på at transportere udstyr uden at kunne nå at bruge det.
- Den i lokalplanen foreslåede arealanvendelse tilsvare det som den oprindeligt var tiltænkt i fredningen.
- Alle byggefeltet hvor byggeprocenten foreslås udvidet, ligger i de oprindelige sigtelinjer i fredningen og derfor kun minimalt vil påvirke udsigter og herlighedsværdien, og ubetydeligt i forhold til den øgede attraktionsværdi brugen af dem vil medføre.
- I forbindelse med en nogen af byggefeltene findes der "døde arealer" som ligger triste og ubenyttede hen som skæmmer mere end de forskønner.

SportsKollektivet håber med vores stærke tilknytning til Strandparken igennem mange år, at Fingerplanen vil give mulighed for arealudvidelsen i lokalplanen besluttet, og vi aktivt kan medvirke til at gøre Strandparken endnu mere attraktiv i fremtiden, og at dette er væsentlig parameter i Fingerplanen at skabe de mest attraktive områder for byens beboere, nu og i fremtiden.

Som forening vil vi gerne igennem vores aktiviteter giver endnu flere mulighed for at opleve Strandparken, ikke mindst fra vandsiden, men for både os og andre, kræver det de rigtige faciliteter, ikke mindst hvis der skal skabes liv hele året i Strandparken. Vi indgår meget gerne i en dialog for at sikre det bedste resultat for alle, både nu og i fremtiden.

På vegne af SportsKollektivet

Lars Vincent Pedersen
Formand

Høringssvar til forslag til Fingerplan 2019

Supercykelstier i grønne kiler

Supercykelstisamarbejdet er meget positive overfor, at supercykelstier nu kan indgå i Fingerplanens grønne kiler. Det giver borgere i hovedstadsområdet mulighed for at være rekreative i deres tur til og fra arbejde.

Brugerne af supercykelstierne nævner sundhed, den friske luft, naturen og det at kunne lægge det rekreative ind i sin dagligdag, som hoved-motivationen for at vælge at tage cyklen på arbejde. Brugerne af supercykelstierne er altså at betragte, som rekreative brugere af de grønne områder, selvom brugen sker som en pendlertur i hverdagen. Derfor bliver de eksisterende supercykelstier, som løber igennem grønne områder, også beskrevet som de mest attraktive af brugerne. Supercykelstisamarbejdet vil derfor også fremadrettet undersøge muligheden for at arbejde med mere 'grønne' regionale supercykelstier.

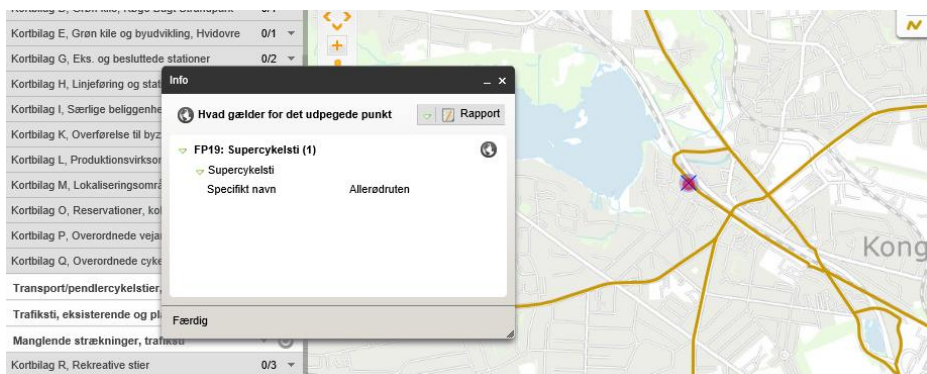
Supercykelstier som hurtige forbindelser - Ad § 27 og Appendiks "Overordnede principper for planlægning af regionale stinet"

Supercykelstisamarbejdet betegner ikke supercykelstierne som 'hurtige' ruter. I stedet stiler ruterne mod størst mulig fremkommelighed. Med fremkommelighed forstås, at *supercykelstierne skal give pendlere den mest direkte vej mellem bolig og arbejde eller studier, med så få forhindringer som muligt og med plads til at holde sit eget tempo blandt andre cykelpendlere.*

Betydningen skal derfor forstås som den mest direkte og uhindrede rute uanset cyklistens egen hastighed. At kalde dem 'hurtige' ruter kan medføre forkerte associationer til stiernes funktion. Supercykelstisamarbejdet foretrækker i stedet at kalde dem højklasede, regionale ruter/forbindelser.

Supercykelstien Allerød-rutens alternative etape igennem Lyngby

Allerød-ruten løber fra København til Allerød igennem Lyngby. I Lyngby følger rutens nuværende linjeføring Lyngby Hovedgade, men der har været planlagt en alternativ linjeføring, da kommunen ønskede en linjeføring ved Lyngby Sø. Lyngby-Taarbæk Kommune har siden peget på en tredje linjeføring, men denne er på nuværende tidspunkt ikke godkendt som supercykelsti i supercykelstisamarbejdet og den er d. 21. marts 2019 blevet afvist af Vejdirektoratet, som har givet tilskud til opgraderingen af linjeføringen. Derfor ønskes nedenstående linjeføring bevaret i Fingerplanen, da Lyngby-Taarbæk Kommunes nye udpegede linjeføring ikke kan godkendes som supercykelsti af Vejdirektoratet.

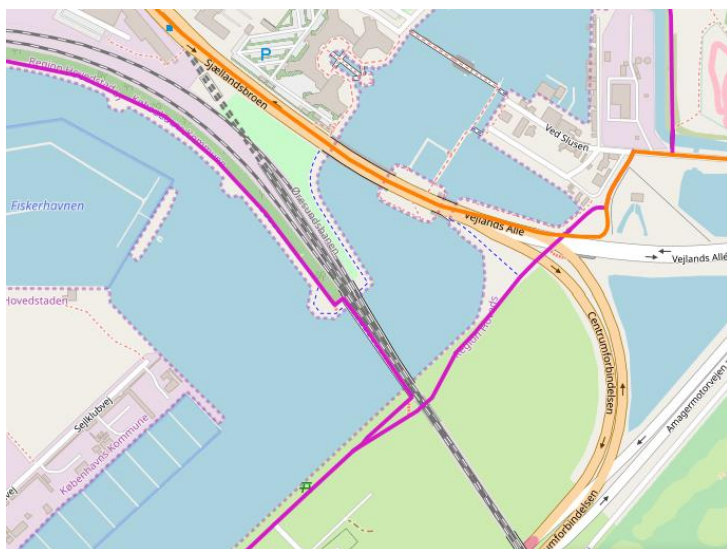


Kort 1: Udsnit af Fingerplanen. Den alternative linjeføring, der ønskes bevaret, er markeret med den røde prik.

Mindre rettelser til kortbilag Q, Transport/pendlercykelstier

1. Manglende brostykke syd for Sjællandsbroen i kortgrundlag

Et mindre linjestykke mangler som mulig kommende forbindelse syd for Sjællandsbroen. Den indgår i det samlede supercykelstinet.



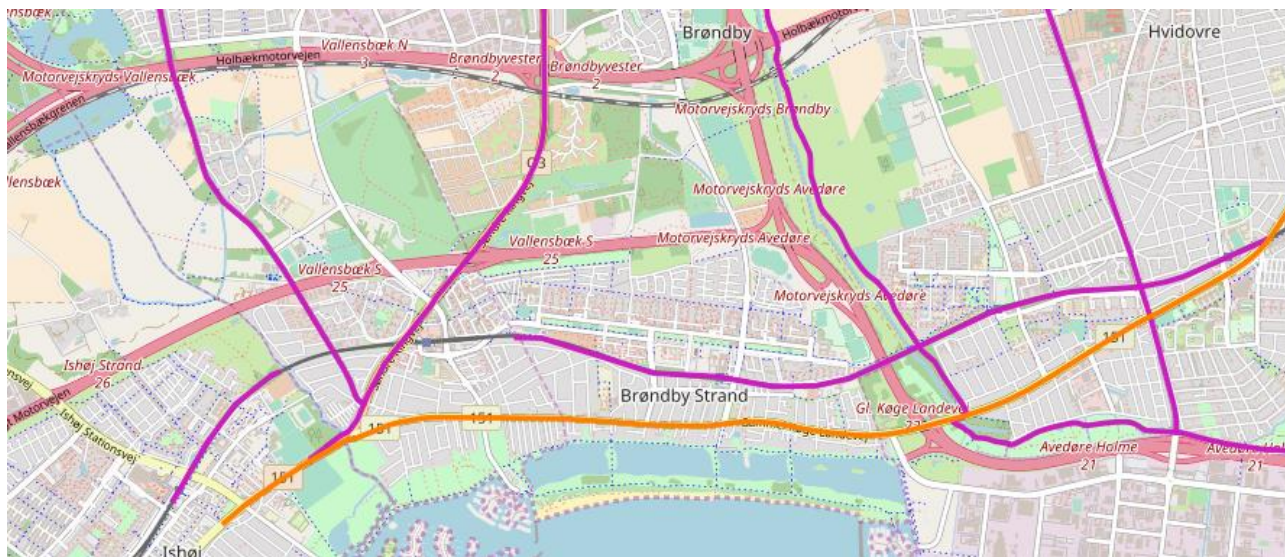
Kort 2: Supercykelstinet



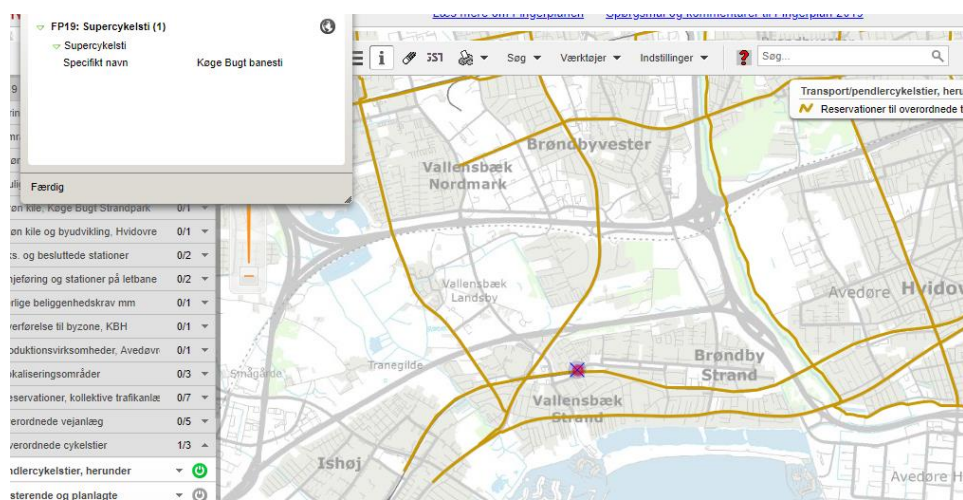
Kort 3: Supercykelstinet i Fingerplanen

2. Linjeføring for meget igennem Vallensbæk

Køge Bugt banesti er politisk godkendt i Hvidovre, Brøndby og Ishøj Kommune, men Vallensbæk Kommune vil ikke have linjeføringen. Derfor er den delstrækning udgået af visionsplanen.



Kort 4: Supercykelstikort



Kort 5: Supercykelstinet i Fingerplanen.

Med venlig hilsen

Supercykelstisamarbejdet



Erhvervsministeriet

6. marts 2019

Høringssvar til fingerplan 2019

Tune Lokalrådsforening har deltaget i arbejdet omkring fingerplanen. Vi kan oplyse, at det er § 33 med tilhørende vejledning vedr. planlægning for boliger, plejehjem mm., der er relevant.

Vi kan se af vejledningen til § 33, at det fremgår bl.a., at der ikke kan planlægges for boliger i områder, hvor støjb belastningen vil kunne overstige 55 dB.

Det, der i forslag til Fingerplan 2019 vil gøre det muligt for Greve Kommune at planlægge for plejehjem (boliger) på området ved Tune-Hallerne.

Herved kan et væsentlig behov og ønske fra alle borgere i Tune Landsby opfyldes (rammeområde 4O1 i Greve Kommunes gældende kommunalplan) er, at området i forslag til kortbilag U ligger mellem 50 dB-støjkurven og 55 dB-støjkurven, det vil sige i et område, hvor støjb belastningen ikke vil overstige 55 dB.

Det har været et langt og stort stykke arbejde at nå frem til dette oplæg for alle, der har deltaget i arbejde.

Vi skal rette en speciel tak til Karin Jensen og Christina Berlin Hovmand for et godt samarbejde.

Indsigelse til Transportkorridoren i oplæg til Fingerplan 2019

Kapitel 7: Tværgående emner

Med Regeringens udspil til en Ring 5 motorvej i den planlagte Transportkorridor.

Dette udspil gør os opmærksom på hvad der kan komme, vi skal herfor gøre indsigelse mod Motorvej Ring 5 som vil være en katastrofe, det vil være for Tune og andre byer der berøres.



Vor Indsigelse gælder også for stk.3

Stk. 3. Fremtidige trafikanlæg og tekniske anlæg i transportkorridoren skal placeres og udformes med hensyntagen til landskabs-, natur- og kulturværdier.

Her skal tilføjes, at på samme måde som der tages hensyn til ovenstående er man pligtig til at tage hensyn til den enkelte borger, og dennes værdier.

Mere asfalt løser ikke vort problem for transport.

Vi skal også pege på, at der bør ske en nytænkning på hele trafikområdet og brug af internationale erfaringer (gratis kollektiv trafik helt eller delvis) på samme måde skal ny teknik tænkes ind.

Vi skal også rejse spørgsmålet om grundlaget for transportkorridoren er rigtigt og relevant, snart 45 år efter starten.

Vi ønsker information om, hvor vi kan få tilgang til det godkendte materiale for en gennemgang.

Med venlig hilsen

Tune Lokalrådsforening
Sven Edelmann