

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 udpeging af Grønt Danmarkskort. Her er formålet at fremme naturbeskyttelsesinteresserne, hvorfor udpegingen strider mod planlovens intentioner med Grønt Danmarkskort.

I forhold til præcedens frygter foreningen, at andre grønne kiler ligeledes vil søge en udvikling som forringer kilerens 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 byggefelt 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 området natur og miljø.
- Der foreslås udtaget et mindre areal til letbanestation i Køge Bugt Strandpark for at muliggøre byudvikling mod udpeging 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, regionaltog 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 lokaliserings-effekt.

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 funktions-skift. 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 fingrene 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 tilgodese 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 fra-rådet 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 matrikelskel 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 vildtsomt 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 støjskærmning 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 overskrider 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.

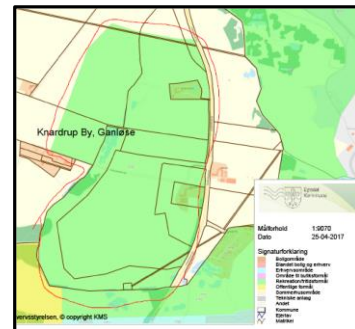
I stk. 3 skal størrelsen af de tre arealkategorier præciseres således, at langt den overvejende del af Strandparken forbliver natur- og strandområde.

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 Rølighedmoserne (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 Kildebrønne 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 Lyngø 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 gennemsikere 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 Tryggevælde 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 borgernes 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 høringsvar.

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