



Til Erhvervsstyrelsen

25. februar 2019

**Københavns Kommunes hørings svar til forslag til
landsplandirektiv for hovedstadsområdet Fingerplan 2019**

Sagsnr.
2019-0043448

Dokumentnr.
2019-0043448-8

Københavns Kommune har modtaget underretning om høring om forslag til landsplandirektiv Fingerplan 2019. Høringsfristen er den 21. marts 2019.

Sagsbehandler
Birthe Bertelsen

Kommunen har samlet sine bemærkninger i de følgende punkter. Bemærkninger samler sig især om de samme emner som de forslag, kommunen indsendte i efteråret 2017, idet der dog er kommet nye forhold til kommunens kendskab, som Københavns Kommune også ser et behov for at få løst med den igangværende revision af landsplandirektivet.

Københavns Kommune er opmærksom på, at regeringens udspil ”Danmarks hovedstad – Initiativer til styrkelse af hovedstadsområdet”, der blev offentliggjort samtidig med forslag til Fingerplan 2019, ikke på samme måde er genstand for høring. Hvor det skønnes relevant, vil Københavns Kommune alligevel komme med bemærkninger om forhold, der med fordel kan behandles i de indsatser mv., der er beskrevet i dette udspil, i stedet for og som supplement til Fingerplan 2019.

Trafik og infrastruktur

Forordet til Forslag til Fingerplan 2019 fremhæver, at regeringen vil sikre metrobetjeningen af Lynetteholmen, samt automatisering af S-togsdriften. Københavns Kommune bakker op om principaftalen om anlæg af Lynetteholmen og ser frem til en sikring af en metrobetjening, der binder det nye område effektivt og attraktivt sammen med den eksisterende by og dens infrastruktur. Automatisering af S-togsdriften indgår som forudsætning i bl.a. forundersøgelse af metrobetjening af Lynetteholmen samt forundersøgelse af Østlig Ringvej, og Københavns Kommune støtter, at automatisering af S-togsdriften så hurtigt som muligt kan bidrage til kapaciteten i hovedstadsområdets kollektive trafik.

Det er positivt, at regeringen også med hovedstadsudspillet har fokus på at forbedre fremkommeligheden i hovedstadsområdet. Københavns Kommune mener, at trængsels- og fremkommelighedsproblemerne skal løses ved at forbedre den kollektive trafikbetjening og om fornødent suppleres med virkemidler, der kan regulere biltrafikken, så den nødvendige kørsel får bedre vilkår, eksempelvis ved indførelse af målrettet road pricing.

Team Planlægning

Københavns Rådhus, Rådhuspladsen
|
1550 København V

EAN nummer
5798009800176

Københavns Lufthavn

Vedrørende Københavns Lufthavn bakker Københavns Kommune op om vigtigheden af at sikre lufthavnens udviklingsmuligheder, idet lufthavnen kan udvikle og støtte hele hovedstadsregionens og Greater Copenhagens attraktivitet, til gavn for erhvervsliv, beskæftigelse og for borgerne generelt. Det er væsentligt, at dette hensyn til udviklingsmuligheder (inkl. teknologisk udvikling af lufttrafikken) er bærende også for det i forslag til Fingerplan 2019 bebudede analysearbejde om anvendelsesmuligheder for de tilstødende byområder omkring lufthavnen.

Parker og Rejs

Parker og Rejs indgår ikke i Forslag til Fingerplan 2019, og Københavns Kommune er enig i, at denne type anlæg har deres primære relevans udenfor det område, der reguleres af landsplandirektivet. Kommunen mener derfor fortsat, at staten bør arbejde for at begrænse trængslen på vejnettet i hovedstadsområdet også ved virkemidler udenfor regionen. Konkret bør dette ske ved, som foreslået af Københavns Kommune i de indmeldte ønsker i 2017, at sikre kapacitet til Parker & Rejs anlæg udenfor området omfattet af Fingerplanen ved stationerne i Holbæk, Ringsted, Slagelse, Sorø og Næstved, som anbefalet af DSB og Dansk Industri.

Stationsnær lokalisering og kollektiv trafik

Københavns Kommune finder Fingerplanen og de reguleringer, den indeholder, afgørende for at løse transportbehovet og for at København og hovedstadsregionen trods alt har mindre trængsel på vejnettet sammenlignet med andre storbyregioner. Det er fortsat en væsentlig grund til at planlægge ved landsplandirektiv for denne del af landet, at dette kan sikre udbygning og udvikling af effektiv kollektiv infrastruktur og samtidig sørge for, at byudvikling og erhvervslokalisering understøtter anvendelsen af den kollektive trafik.

Forslag til Fingerplan 2019 lægger op til at opretholde stationsnærhedsprincippet, men at der i en række forskellige tilfælde sker lempelser og fravigelser af reglerne for stationsnær placering. Københavns Kommune finder det positivt at stationsnærhedsprincippet opretholdes, men finder flere af de foreslåede lempelser af princippet vidtgående og bekymrende. Lempelserne, der giver mulighed for at placere funktioner med mange brugere i større afstand fra stationer, vil generere mere biltrafik og derved forøge trængslen på vejene samt forøge trafikken miljø- og klimabelastning i hovedstadsområdet. Når først store funktioner med mange brugere er placeret uden for reel rækkevidde af effektiv kollektiv transport, vil initiativer til at begrænse denne trængsel på vejnettet ikke kunne gennemføres uden tab af mobilitet/forøget rejsetid.

Københavns Kommune har forståelse for muligheden for at planlægge for større byggeri til offentlige institutioner med en stærk lokal forankring (f.eks. rådhus) udenfor stationsnære områder i de tilfælde, hvor en kommune slet ikke har stationsnære områder eller hvor disse er placeret langt fra de eksisterende, historisk betingede bystrukturer. Men muligheden bør være en undtagelse, da der potentielt er tale om store arbejdspladser og besøgstrafik. Der savnes derfor en formulering om, at muligheden forudsætter, at der ikke findes egnede stationsnære lokaliteter, der kan servicere borgerne tilfredsstillende.

For en række byer lempes kravene til stationsnære kerneområder (Helsingør, Hillerød, Frederikssund, Roskilde, Køge og Høje-Taastrup), således at kommunerne her i modsætning til andre kommuner kan planlægge for større erhvervsbyggeri med mange brugere op til 1000 meter fra stationerne, uden at der stilles krav om supplerende virkemidler til at opnå anvendelse af kollektiv trafik. Der ses ikke at være angivet nogen begrundelse for, hvorfor det ikke er muligt at anvende supplerende virkemidler (som en øvre grænse for parkeringsnorm på 1:50 m² jf. krav til andre kommuner i det ydre storbyområde) i disse byer. Samtidig forøges antallet særlige lokaliseringsområder, hvor der kan placeres virksomheder svarende til stationsnære områder, men uden adgang til kollektiv trafik af høj kvalitet, med yderligere tre.

Risikoen for, at stationsnærhedsprincippet derved bliver uden den nødvendige reelle effekt på trafikal adfærd, vurderes derved at øges væsentligt. Københavns Kommune skal opfordre til, at disse lempelser genovervejes, og at der, dersom de fastholdes, opstilles mere konkrete krav til indsatser, der kan sikre benyttelse af kollektiv trafik til områderne, og til dokumentation for effekten inkl. krav om ekstra tiltag, hvis effekten ikke viser sig tilstrækkelig.

Fingerplanen åbner desuden mulighed for en forsøgsordning med BRT (hurtig bus i eget tracé), hvor der i tilknytning til op til tre hurtigbuslinjer i eget tracé kan udpeges op til ni stationsnære kerneområder. Beslutninger vedrørende busanlæg og busruter er dog erfaringsmæssigt mindre robuste end beslutninger vedrørende skinnetrafik, da ruter kan omlægges og linjer kan reduceres eller helt spares væk. Etablering af skinnebåren trafik har på grund af anlægspris, konstruktionsforhold mv. en større kapacitet og en mere varig karakter. Stationsnærhedsprincippets mål om sammenhæng mellem store arbejdspladser og anvendelse af kollektiv trafik sikres herved længere ud i fremtiden.

Det er Københavns Kommunes vurdering, at BRT ikke har det samme brugerpotentiale og de samme langtidsholdbare fordele som den skinnebårene trafik. En tilsvarende konklusion fremgår af den til forslag til Fingerplan 2019 hørende miljøvurdering. Kommunen finder

derfor ikke, at standsningssteder for BRT bør give grundlag for udpegning af stationsnære kerneområder. Betegnelsen forsøgsordning findes misvisende, for hvis de muliggjorte virksomheder først er etableret og det siden viser sig, at BRT-løsningen ikke giver højere grad af kollektiv transportbenyttelse eller BRT-driften helt opgives, vil tilstanden være permanent. Der kan derved være skabt op til ni nye arbejdspladsintensive erhvervslokaliseringer, der ikke er stationsnære. Der savnes en konsekvensvurdering af et sådant forsøg.

I forhold til de ovennævnte lempelser og ændringer savnes der samlede analyser af, hvordan den fremtidige regionale transportstruktur kan understøtte mindre trængsel og grønne transportformer, således at miljø- og klimabelastning reduceres. Den udarbejdede miljøvurdering peger klart på problemerne, men ses ikke at foreslå afværgeforanstaltninger, ligesom miljøvurderingens anbefaling vedr. overvågning af de negative trafikale effekter er forholdsvis ukonkret. Københavns Kommune skal opfordre til, at den foreslåede overvågning og evaluering gennemføres, og at det konkretiseres, hvornår den skal finde sted.

Grønne kiler og såkaldte bykiler

Fingerplanens bestemmelser for de grønne kiler er med deres vægt på almen rekreation uden væsentlige faciliteter begrænsende for den rekreative anvendelse, herunder øget kapacitet til nye brugere. Københavns Kommune ønskede i 2017, at bestemmelserne for de grønne kiler justeres i retning af et bredere rekreationsbegreb end den almene rekreation, så de også kan rumme nye organiserede rekreationsformer og understøtte friluftsliv, der fordrer visse rekreative faciliteter. Dette er ikke imødekommet, idet ændringer vedr. grønne kiler ikke forholder sig nytænkende til deres funktion som rekreative områder, men vedrører andre forhold (støjvolde, bygninger i landzone).

Der er store forskelle i befolkningens rekreative præferencer og over tid udvikler borgernes behov sig. De grønne kiler har et omfang og en funktion i regionen, så de skal kunne opfylde vigtige rekreative behov for alle, og dermed også for grupper, der i mindre grad tiltrækkes af almen rekreation uden faciliteter. De grønne kiler indeholder en række rekreative faciliteter (foreningsfaciliteter, baner til sport mv.), der er etableret før Fingerplanen, men siden er blevet omfattet af dens bestemmelser, som kan hindre forbedringer, kapacitetsudvidelse mv., når borgernes efterspørgsel udvikler sig.

Københavns Kommune efterlyste i 2017 og savner fortsat en bredere analyse og drøftelse, hvor kommuner og andre parter, og herunder ikke mindst både brugere og potentielle brugere inddrages, så de grønne kiler kan fremtidssikres, differentieres, udvikles etc. og blive til gavn for så bred en kreds af brugere, som det oprindeligt var tanken

med at udpege dem. Samtidig er det vigtigt, at Fingerplanen alene regulerer de regionale interesser i kilerne, så der bliver bedre adgang til, at lokale interesser og lokalt engagement også kan præge dem.

Københavns Kommune hilser velkomment, at hovedstadsudspillet varsler såvel et strategiarbejde for hovedstadens parker som en analyse af behov for nye idrætsfaciliteter i hovedstadsområdet. Efter kommunens vurdering er det imidlertid vigtigt ikke at se på de aktivitetsbetonede rekreative formål og de naturmæssige hensyn isoleret fra hinanden. Fingerplanens markante funktionsopdeling af byen har historiske rødder. Det må dog overvejes, om dette er tidssvarende i dag, hvor grøn klimatilpasning, bynatur på og omkring bygninger etc. i stigende grad præger byen, mens de grønne kilers potentiale for styrket sundhed, naturoplevelser og -formidling etc. ikke i alle tilfælde kan understøttes med relevante faciliteter med de gældende vilkår. Der er behov for et bedre samspil mellem områderne, og i lyset heraf også for at vurdere, om de nuværende udpegninger i alle tilfælde tjener de ønskede formål.

Amager Strandpark

Konkret oplever Københavns Kommune en situation, hvor et rekreativt anlæg på grund af tolkningen af Fingerplanens § 18 ikke kan opfylde sin funktion som tiltænkt. Erhvervsstyrelsen har nedlagt veto mod forslag til ny lokalplan for Amager Strandpark, da det var i offentlig høring i efteråret 2018. Lokalplanforslaget muliggør en opjustering af byggemuligheden fra 5.000 m² til 8.700 m² på den nye strandø. Erhvervsstyrelsen finder, at den foreslåede udvidelse af byggemuligheden er i strid med § 18's krav om at friholde de grønne kiler for bebyggelse og anlæg til bymæssige fritidsformål, samt ønsket om at fastholde områderne til almen, ikke bymæssig friluftsanvendelse.

Amager Strandpark er anlagt som en kunstig, bymæssig strand i byzone med faciliteter for et stort antal brugere. Den nye strandpark blev fredet i 2004 (ved afgørelse i Naturklagenævnet). Fredningen muliggør begrænset byggeri på den oprindelige strand, og at der på strandøen kan etableres byggeri til alle strandparkens formål indenfor tre udlagte byggefeltter samt etableres tre strandstationer uden for byggefeltterne. Fredningen for Amager Strandpark fastlægger byggefeltter, men ikke det konkrete etageareal for byggeri i området. Lokalplanforslaget er således i overensstemmelse med fredningen.

Ved udarbejdelse af lokalplanen forud for strandøens anlæggelse var udgangspunktet for behov for bebyggelse jo bl.a. det daværende indbyggertal i kommunen og i parkens regionale opland. Alene i kommunen er dette tal siden da steget fra ca. 500.000 til over 620.000, dvs. med ca. 25 %. Strandparken er blevet en meget stor succes, og det har skabt behov for at revurdere de forventninger, der lå til grund

for det oprindelige etageareal, så den kan servicere brugerne på en hensigtsmæssig måde. Det skal bemærkes, at strandøen har et areal på ca. 340.000 m² sammenholdt med en forøget byggemulighed på 3.700 m².

Det foreslåede yderligere byggeri skal alene tjene strandparkens funktioner som rekreativt område og servicere dens publikum. Det indeholder ikke "bymæssige fritidsanlæg" sådan som disse defineres i vejledning til forslag til Fingerplan 2019 (sportshaller, hotellignende overnatningsanlæg samt institutioner). Samme vejledning udelukker dog anlæg, der kræver lokalplan, hvilket det planlagte byggeri gør alene af den årsag, at der allerede er en lokalplan for strandparken.

Efter anlæggelse og fredning af den nye strandpark blev den omfattet af Fingerplan 2007 og følgende revisioner som grøn kile. Her kom bestemmelser, der forbød inddragelse til byzone, anvendelse til bymæssige fritidsformål mv., dvs. som ikke harmonerede med strandparkens faktiske status som lokalplanlagt bystrand med naturprægede og bebyggede områder. Det var dog kommunens forventning, at forhold som var tilladt i fredningen, fortsat ville være mulige, og at landplandirektivet ikke ville gribe ind i de muligheder, der var blevet udstukket efter en grundig og stærkt lokalt forankret proces og siden bekræftet af Naturklagenævnet som højeste myndighed på fredningsområdet.

Vejledningen til forslag til Fingerplan 2019 omtaler det forhold, at mange områder i de indre grønne kiler (inkl. kystkiler) er fredede med deraf en følgende nærmere regulering af deres rekreative anvendelse, der går forud for Fingerplanens tilblivelse. Men vejledningen forholder sig ikke til spørgsmålet om, hvorvidt landsplandirektivet skal tilsidesætte muligheder, der allerede er givet i fredningerne.

Staten spillede i sin tid en positiv rolle i etableringen af den nye strandpark, og de statslige interesser i Amager Strandpark blev varetaget og fastlagt med fredningen for området. Kommunen modsatte sig ikke den senere udpegning af strandparken som grøn kile, da man nærede tillid til, at fredningen fortsat ville være styrende for områdets udvikling, herunder dets planlægning i lokalplan.

Det nedlagte veto imod udvikling af strandparken har ændret forudsætningerne for strandparken og dens fremtidige brug. I denne sammenhæng skal det bemærkes, at de nationale interesser i kommuneplanlægningen blev indsnævret og fokuseret med aftalen om den moderniserede planlov i 2017. Hensigten var at give kommunalbestyrelserne større frihed og klarere rammer for den fysiske planlægning. Med det udgangspunkt bør Fingerplanen muliggøre, at den grønne kile for Amager Strandpark kan udnyttes i

overensstemmelse med fredningen for området, der allerede udgør en klar og bindende regulering.

København Kommune foreslår, at det indsættes i § 18, at alle fredede arealer (jf. naturbeskyttelsesloven) i de grønne kiler uanset bestemmelserne i stk. 1 kan udnyttes i overensstemmelse med fredningernes indhold.

Hvis dette ikke imødekommes, foreslår kommunen, at der indsættes en ny bestemmelse for Amager Strandpark (parallelt med bestemmelsen for Køge Bugt Strandpark i §18 a), der fastslår at der her muliggøres udvikling af strandparken, herunder ny bebyggelse, indenfor rammerne af den gældende fredning af Amager Strandpark.

Afgrænsning af grøn kile ved kommunegrænsen til Hvidovre

Københavns Kommune er blevet opmærksom på et forhold, som kommunen må betragte som en fejl i afgrænsningen af den grønne kile (kystkile) ved kommunegrænsen mellem København og Hvidovre. Her er den grønne kile tegnet langs et område, der ved lokalplan er udlagt til tekniske anlæg (lokalplan nr. 199 ”Damhusåen” bekendtgjort 20. december 1991). Men på en delstrækning går udpegningen ind over dette område til tekniske anlæg, således at der er et overlap på ca. 1 ha (ca. 140 x 70 meter). Det er uvist, hvordan dette overlap er opstået. Området var ikke udpeget som grøn kile i regionplanerne (dvs. før 2007).

Området tilhører forsyningsselskabet HOFOR og ønskes af dette fortsat udnyttet til energiproduktion. Arealet er ikke fredet, er ikke og har ikke været tilgængeligt for offentligheden eller på anden måde genstand for rekreativ anvendelse. P.t. er der opstillet vindmøller, men der ønskes i fremtiden opstillet solceller. Denne anlægstype er ikke eksplicit indeholdt i lokalplanen, da det ikke var relevant i 1991, hvorfor kommunen agter at udarbejde et tillæg. Kystdirektoratet har i 2018 meddelt dispensation fra strandbeskyttelseslinjen til solcelleanlægget.

For at forebygge en planmæssig uoverensstemmelse skal Københavns Kommune opfordre til, at afgrænsningen af den grønne kile tilpasses grænsen for lokalplanens udpegning til tekniske anlæg også på denne korte delstrækning, så det bliver muligt at lokalisere yderligere CO₂-neutral energiproduktion i kommunen. Københavns Kommune medvirker gerne til at rette fejlen ved at stille kort til rådighed.

Bykiler

Planloven opdeler Fingerplanens gyldighedsområde i fire underområder, det indre hhv. ydre storbyområde, de grønne kiler og det øvrige storbyområde. Dette er i tråd med de mange forudgående års planlægning i hovedstadsområdet, herunder regionplanerne. Men i

2013 indfører Fingerplan 2013 uden noget særskilt grundlag i planloven eller begrundelse de såkaldte bykiler. Disse parker, søer, kolonihaveområder, kirkegårde, idrætsanlæg mv. i de indre dele af hovedstadsområdet er ellers jf. planloven fastlagt som ”det indre storbyområde” og jf. kortbilag også fortsat del heraf, men nu med egne bestemmelser.

Københavns Kommune fastholder sit forslag om, at § 6, stk. 1, punkt 6, og § 6, stk. 9 udgår i deres helhed, subsidiært at udpegninger i § 6, stk. 9, beliggende i Københavns Kommune udgår. Dette vil skabe klarhed om, at områder og interesser af regional betydning varetages i Fingerplanen, mens disse små områder, der ikke har regional betydning, varetages i den kommunale forvaltning af fredninger mv. samt i den kommunale planlægning med respekt for de generelle formål i planloven og i Fingerplanen. Der er ikke i Fingerplanen redegjort for hjemlen til eller behovet for at foretage en detaljeret statslig regulering af byparker, kirkegårde, kolonihaver mv. Reguleringen har primært betydet, at forvaltningen af disse områder, der allerede er reguleret af kommuneplanen, for de flestes vedkommende af fredninger, for nogle af lovgivningen om kirkegårde, af bygningsfredning, af lokalplaner mv., har fået et yderligere lag af administrative bestemmelser og en yderligere berørt myndighed. Dette komplicerer en sagsbehandling, der i forvejen i fuldt tilstrækkelig grad varetager beskyttelseshensynene.

Københavns Kommune skal særligt understrege behovet for, at Tivoli udtages af § 6, stk. 9. § 6, stk. 1, punkt 6, lægger vægt på bykilernes almene tilgængelighed og på at byggeri skal ske til friluft- og fritidsformål. Tivoli er dog en privat virksomhed. Området er ikke og har ikke været alment tilgængelig, ligesom byggeriet i området overvejende rummer forskellige publikumsrettede serviceerhverv. Udpegningen i § 6, stk. 9, forekommer derfor uden mening og bestemmelserne i § 6, stk. 1, punkt 6, er i praksis uanvendelige.

Prøvestenen og nyttiggørelse af overskudsjord

Københavns Kommune vil gerne kvittere for, at forslag til Fingerplan 2019 tydeliggør kommunens adgang til at planlægge for en zonerings af virksomhedstyper på Prøvestenen (klasse 6 og 7 samt transport- og distributionserhverv i lavere miljøklasser). Jf. erhvervsministerens forord til forslag er der enighed mellem staten og kommune om målet, nemlig ”at Københavns Kommune kan gennemføre en zonerings af industriområdet på Prøvestenen på Amager, så der åbnes op for udvikling af de nærliggende arealer i forlængelse af regeringens principaftale med kommunen om etablering af Lynetteholmen.”

I denne sammenhæng er det imidlertid vigtigt for kommunen at gentage det i 2017 fremsatte forslag om at muliggøre, at kommunen kan planlægge for et nyt areal på ca. 12 ha. tilvejebragt ved

nyttiggørelse af overskudsjord, bag den såkaldte Oliepier yderst mod øst på Prøvestenen, så et sådant yderligere areal kan indgå som en del af løsningen. Arealet skal tjene til at skabe sikkerhed for, at også virksomheder med de største afstandskrav kan udvikle sig i det område, hvor de allerede har anlæg. Men for at sikre denne yderligere kapacitet til de særligt udfordrende virksomheder og oplag, som Prøvestenen er udpeget som hjemsted for, skal kommunen have mulighed for at overføre et areal til byzone.

Dette ønske er ikke imødekommet i forslag til Fingerplan 2019, og det indgår heller ikke i hovedstadsudspillet. Det kan imidlertid vise sig som en væsentlig brik i en samlet plan for udviklingen af Østamager i tilknytning til Lynetteholmen. Københavns Kommune vil derfor understrege, at det fortsat findes meget vigtigt og aktuelt, at denne mulighed indgår i Fingerplan 2019.

Københavns Kommune vil i øvrigt kvittere for, at staten i principaftalen om Lynetteholmen mv. har taget kommunens opfordring til at medvirke til at løse de langsigtede regionale udfordringer med overskudsjord alvorligt og banet vej for løsninger med langtrækkende virkning. Der er fortsat en akut udfordring med overskudsjord i perioden indtil disse store projekter igangsættes, men kommunen nærer tillid til, at staten vil medvirke til at løse dette, i det omfang statslige myndigheders kompetencer er berørt.

Område til virksomheder med særlige beliggenhedskrav på Refshaleøen

Københavns Kommune har foreslået, at området på Refshaleøen udtages som reservation til lokalisering af virksomheder i klasse 6 og 7. Området rummer i dag ikke erhverv af denne art, men alene et rensningsanlæg. Det er ikke af betydning for rensningsanlægget, at området er udpeget, det kan uden problemer håndteres i den kommunale planlægning og miljøforvaltning, uden at der er behov for at udlægge omgivelserne til stærkt forurenende virksomheder.

I lyset af principaftalen for Lynetteholmen og behovet for sammenhæng med de tilstødende byområder finder kommunen det urealistisk at forestille sig at lokalisere klasse 6 og 7-virksomheder på Refshaleøen. Etableringen af Lynetteholmen er et langsigtet projekt og en byomdannelse af Refshaleøen fordrer infrastruktur, der heller ikke etableres på kort sigt. Men udpegningen udgør i den mellemliggende tid en hindring for (midlertidig) anvendelse til andre aktiviteter, der ville begrænse muligheden for at lokalisere virksomheder i klasse 6 eller 7. Det er en unødigt begrænsning, når der reelt ikke er eller vil komme virksomheder af denne art i området.

Kystbeskyttelse, herunder stormflodssikring

Siden kommunen i 2017 havde lejlighed til at fremsætte forslag til Fingerplanens forestående revision, er der gennemført omfattende ændringer af lovgivningen om kystbeskyttelse. Ansvaret ligger nu hos kommunerne, og lovgivningen har samlet en række kompetencer, så gennemførelsen af de vigtige sikringsprojekter kan blive så enkel og hurtig som muligt.

Københavns Kommune ønskede adgang til at kystbeskytte jf. lovgivningen samt en bedre, ikke-bindende regional koordinering. Her vil kommunen kvittere for, at der i hovedstadsudspillet er bebudet et dialogforum for kommunerne og staten, herunder store statslige grund- og infrastrukturejere. Dette medvirker kommunen gerne til. Det er også positivt, at der foreslås nedsat en arbejdsgruppe om klimasikring i de grønne kiler, og at denne skal afrapportere i indeværende år.

Ovenstående ændrer dog ikke ved, at kystbeskyttelse fortsat ikke er omtalt i Fingerplanen og det er uklart, om den er umiddelbart mulig i de grønne kiler. Vejledningen til § 18, stk. 5, omtaler alene klimasikring imod regn. Det ønskes tydeliggjort i Fingerplanens bestemmelser og bemærkninger, at kommunernes planlægning for og anlæg af kystbeskyttelse, stormflodssikring etc. (med hjemmel i lov om kystbeskyttelse) er umiddelbart forenelig med Fingerplanen og kan etableres, hvor den giver den ønskede effekt, uanset hvilken udpegning det pågældende areal måtte have i Fingerplanen.

For København er det særlig vigtigt, at dette også kan ske i transportkorridoren. Kommunens Stormflodsplan 2017 peger netop på dette sted som det mest effektive til en sikring af kommunen (og Hvidovre Kommune) imod stormflod fra syd. En revurdering af transportkorridoren må derfor også afklare, at den ikke skal være til hinder for, at kommunerne kan løse deres omfattende opgave med kystbeskyttelse.