



Lovtidende A

2019

Udgivet den 29. marts 2019

28. marts 2019.

Nr. 312.

Bekendtgørelse om hovedstadsområdets planlægning

(Fingerplan 2019 – landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning)

I medfør af § 3, stk. 1, og § 5 j, stk. 4, i lov om planlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 287 af 16. april 2018, fastsættes:

Kapitel 1

Hovedstadsområdet

§ 1. Hovedstadsområdet omfatter kommunerne i Region Hovedstaden (bortset fra Bornholms Kommune) samt Greve, Køge, Lejre, Roskilde, Solrød og Stevn kommuner.

§ 2. Hovedstadsområdet er opdelt i 4 geografiske områdetyper:

- 1) det indre storbyområde,
- 2) det ydre storbyområde,
- 3) de grønne kiler, og
- 4) det øvrige hovedstadsområde.

Stk. 2. Afgrænsningen af de 4 områdetyper er vist på kortbilag A. Der gælder særlige regler for den kommunale planlægning i hver af de 4 områdetyper, jf. kapitlerne 3-6.

Kapitel 2

Hovedstrukturen

§ 3. Kommuneplanlægningen skal ske på grundlag af en vurdering af udviklingen i hovedstadsområdet som helhed. Kommuneplanlægningen skal sikre, at hovedprincipperne i den overordnede fingerbystruktur videreføres. Kommuneplanlægningen skal derfor sikre:

- 1) At byudvikling og byomdannelse af regional betydning sker i det indre og ydre storbyområde.
- 2) At byudvikling og byomdannelse af regional betydning koordineres med udbygning af hovedstadsområdets overordnede infrastruktur med særlig hensyntagen til den kollektive trafikbetjening.
- 3) At udlæg af ny byzone begrænses.
- 4) At rækkefølgebestemmelser bidrager til at sikre, at byudvikling og byomdannelse koordineres med den overordnede trafikale infrastruktur og den kollektive trafikbetjening, et rigeligt og varieret udbud af planlagte byggemuligheder, som dog ikke væsentligt overstiger det forventede behov for nybyggeri i hovedstadsområdet i planperioden og en balanceret udvikling mellem de forskellige egne i hovedstadsområdet.

- 5) At der ikke udlægges nye sommerhusområder.

§ 4. Forslag til kommuneplaner skal ledsages af en redegørelse med oplysninger, der gør det muligt at vurdere planerne og deres konsekvenser i forhold til hovedstadsområdets udvikling som helhed og samspillet med hovedstrukturen. Forslag til kommuneplaner skal ligeledes ledsages af en redegørelse med en vurdering af de trafikale og miljømæssige konsekvenser.

Kapitel 3

Det indre storbyområde (fingerbyens håndflade)

§ 5. Afgrænsningen af det indre storbyområde fremgår af kortbilag A.

§ 6. Kommuneplanlægningen i det indre storbyområde skal sikre:

- 1) At byudvikling, byomdannelse og lokalisering af byfunktioner sker inden for den eksisterende byzone og med hensyntagen til mulighederne for at styrke den kollektive trafikbetjening.
- 2) At byfunktioner, som på grund af arealudnyttelse, arbejdspladstæthed, størrelse eller besøgs mønstre har en intensiv karakter, placeres inden for stationsnære områder og fortrinsvis inden for de stationsnære kerneområder. Erhvervsbygninger af mindre omfang og lokal karakter, dvs. mindre end 1.500 etagemeter, kan placeres i byområdet uden for de stationsnære områder. Større, tæt boligbyggeri kan ligeledes placeres i byområdet uden for de stationsnære områder. Endelig kan større, offentlige institutioner, der overvejende betjener kommunens borgere, også placeres i byområdet uden for de stationsnære områder.
- 3) At stationsnære områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed.
- 4) At de områder, som er nævnt i stk. 7, forbeholdes virksomheder med særlige beliggenhedskrav (miljøklasse 6 og 7), og at der ikke gives tilladelse til at placere virksomheder, der begrænser den fremtidige lokalisering af virksomheder med særlige beliggenhedskrav. Den kommunale planlægning kan anvende zoner af områderne i forskellige miljøklasser, hvis det bidrager til

at sikre fremtidige muligheder for denne type virksomheder og sikre eksisterende virksomheders udviklingsmuligheder.

- 5) At det område, som er nævnt i stk. 8. (Prøvestenen), forbeholdes virksomheder med særlige beliggenhedskrav (miljøklasse 6 og 7) og transport- og distributionserhverv (miljøklasse 6 og 7 og lavere miljøklasser). Den kommunale planlægning kan anvende zoner af området i forskellige miljøklasser, hvis det bidrager til at sikre fremtidige muligheder for lokalisering af denne type virksomheder og sikrer eksisterende virksomheders udviklingsmuligheder.
- 6) At de områder, som er nævnt i stk. 9, fastlægges som grønne bykiler af regional betydning. Områderne skal overvejende forbeholdes alment tilgængelige frilufts- og fritidsformål. I grønne bykiler, der er omfattet af fredninger, kan der som udgangspunkt planlægges i overensstemmelse med fredningsbestemmelserne. I grønne bykiler, der ikke er omfattet af fredninger, kan der opføres mindre bygninger og anlæg, der er nødvendige for områdernes anvendelse til frilufts- og fritidsformål. Endvidere kan eksisterende bygninger anvendes til særlige formål, som er forenelige med kilernes karakter af grønt område og almene tilgængelighed. Områderne kan anvendes til klimatilpasning, hvis det er foreneligt med hovedanvendelsen og fredningsbestemmelserne. I Botanisk Have er der mulighed for en udbygning til museumsformål o.l. I Tivoli er opførelse af bebyggelse og anlæg til forlystelser mulig under forudsætning af, at områdets karakter af grønt område – forlystelseshave – bevares. Ved Bispebjerg-Ryvangsforløbet skal der kunne indpasses 2 genbrugsstationer. Ved Christianshavns Vold skal der være mulighed for at indrette boliger og erhverv i eksisterende bebyggelse og for at bibeholde særlige boliger i overensstemmelse med Københavns Kommuneplan 2015. I Amager Strandpark kan der planlægges for bygninger og anlæg, hvis det sker i overensstemmelse med områdets fredning, dog må den samlede bygningsmasse ikke overstige 7.300 m².

Stk. 2. Afgrænsningen af de stationsnære områder og de stationsnære kerneområder sker i den kommunale planlægning. Stationsnære områder og stationsnære kerneområder kan afgrænses omkring alle eksisterende og besluttede stationer på det overordnede banenet bestående af S-banerne, Kystbanen, Vestbanen, Øresundsbanen, metron og letbaner. Bilag G og H angiver de stationer, som er udgangspunkt for afgrænsning af stationsnære områder og stationsnære kerneområder. Når der er truffet politisk beslutning om nye stationer på det overordnede banenet optages de umiddelbart i bilag G eller H. Det stationsnære kerneområde skal afgrænses med udgangspunkt i maksimale gangafstande til stationer på 600 m. Afgrænsningen af det stationsnære område kan række ud over det stationsnære kerneområde og kan ske med udgangspunkt i et principielt 1.000 m cirkelslag. Lokalisering i de stationsnære områder skal bidrage til en trafikal adfærd, hvor væsentlig flere benytter kollektiv

transport end generelt til og fra byfunktioner i de ikke-stationsnære områder.

Stk. 3. Som led i en forsøgsordning kan erhvervsministeren og transport-, bygge- og boligministeren godkende, at der afgrænses stationsnære kerneområder omkring standsningssteder for BRT-linjer (Bus Rapid Transit) fordelt på op til i alt 3 BRT-linjer i det indre og/eller ydre storbyområde med op til 3 standsningssteder pr. linje. Når de nævnte ministre har truffet politisk beslutning om standsningssteder for BRT-linjer, og der er truffet bindende beslutninger om finansiering, placering, anlæg og drift af linjerne, optages standsningsstederne i bilag H.

Stk. 4. Byfunktioner, som på grund af arealudnyttelse, arbejdspladstæthed eller besøgs mønstre har en intensiv karakter, omfatter bl.a. større kontor- og serviceerhverv, større beskæftigelsesintensive produktionserhverv, større offentlige institutioner, udstillings- og konferencecentre, større idrætsanlæg, multianvendelige anlæg til fritidsformål, hoteller o.l.

Stk. 5. Såfremt den kommunale planlægning giver mulighed for at lokalisere kontorbyggeri med mere end 1.500 etagemeter i det stationsnære område, men uden for det stationsnære kerneområde, skal der redegøres for, hvordan der vil blive arbejdet med supplerende virkemidler med henblik på at sikre trafikale effekter svarende til i det stationsnære kerneområde. Det kan være et begrænset udbud af parkeringspladser suppleret med forskellige former for mobility management, som fx direkte tilbringerservice til og fra stationen, firmacykelordninger til og fra stationen mv. Der kan dog uden videre planlægges for større kontorbyggeri over 1.500 etagemeter i det stationsnære område i større afstand fra stationerne end de 600 m, hvis én af følgende situationer gør sig gældende:

- 1) Kommunen vurderer, at der ikke er tilstrækkeligt med byggemuligheder i det stationsnære kerneområde (600 m) i den pågældende egn (dvs. inklusive ved stationer i nabokommuner på samme banestrækning).
- 2) Eller kommunen fastlægger normer for maksimalt antal parkeringspladser, som afhænger af stationens beliggenhed i fingerbystrukturen: I centralkommunerne (København og Frederiksberg kommuner) højst 1 parkeringsplads pr. 100 m² etageareal erhvervsbyggeri, uden for centralkommunerne højst 1 parkeringsplads pr. 75 m² etageareal erhvervsbyggeri.
- 3) Eller det drejer sig om udvidelse af eksisterende kontorejendomme opført før 1. januar 2007.

Stk. 6. Allerede etablerede regionshospitalet kan udvides til hospitalsformål, uanset om de ligger uden for de stationsnære områder.

Stk. 7. Områder som er udpeget som egnede lokaliseringsmuligheder for virksomheder med særlige beliggenhedskrav: Delområder på Refshaleøen (på og ved Renseanlæg Lynetten) og på Amagerværket/Amager Forbrænding (alle i Københavns Kommune). På Prøvestenen kan der lokaliseres havnerelaterede transporterhverv. Områderne er vist på kort-bilag I.

Stk. 8. Område som er udpeget som egnede lokaliseringsmuligheder for virksomheder med særlige beliggenhedskrav og transport- og distributionserhverv: Prøvestenen (Køben-

havns Kommune). På Prøvestenen kan der lokaliseres havnerelaterede transporterhverv. Området er vist på kortbilag I.

Stk. 9. Områder, som er udpeget som grønne bykiler af regional betydning, omfatter: Kastellet, Østre Anlæg, Botanisk Have, H. C. Ørstedparken, Tivoli, Christianshavns Voldanlæg, Søerne, Kløvermarken, Grøndalsparken, Nørrebro-parken, Assistens Kirkegaard, Bispebjerg-Ryvangforløbet, Emdrup Sø, Kongens Have, Fælledparken, Valbyparken, Amager Strandpark og Kastrup Fort (alle Københavns Kommune), Frederiksberg Have og Søndermarken (Frederiksberg Kommune), Bellevue Strandpark, Bernstorffsparken, Charlottenlund Skov, Fort og Strandpark, Gentofte Sø og Brobæk Mose (Gentofte Kommune), Kagsåparken og Vandledningsstien (Gladsaxe Kommune) samt Skaftet og Trekanten (Tårnby Kommune). Områderne er vist på kortbilag F.

Stk. 10. I Københavns Kommune fastlægger lov nr. 632 af 14. juni 2011 anvendelsen af et nærmere angivet ca. 100 ha stort areal ved Ydre Nordhavn til henholdsvis containerterminal, rekreativ anvendelse mv. Loven overfører arealet til byzone, fastlægger anvendelsen i 3 delområder, og fastlægger at anvendelsen kun kan ændres ved lov. Området og de 3 delområder er vist på kortbilag J.

Stk. 11. I Københavns Kommune kan de arealer, som er vist på kortbilag K, overføres fra landzone til byzone.

Grønne bykiler langs Ring 3

§ 7. I Gladsaxe Kommune skal kommuneplanlægningen sikre, at der som led i omdannelsen af by- og erhvervsområder langs Ring 3 fastlægges grønne bykiler, som primært forbeholdes alment tilgængelige frilufts- og fritidsformål, jf. stk. 2.

Stk. 2. Plangrundlaget for de grønne bykiler skal bidrage til at sikre:

- 1) At der skabes sammenhængende grønne og blå forbindelser på tværs af kommunegrænserne i Ring 3-korridoren.
- 2) At det grønne og vandet integreres i byomdannelsen.
- 3) At der skabes sammenhængende grønne og blå forbindelser fra de nye tætte byområder til de eksisterende og eventuelt nye regionale friluftsområder ("grønne kiler") og grønne bykiler.
- 4) At hensyn til klimatilpasning i kommunen og på tværs af kommunegrænserne tilgodeses.
- 5) At der skabes god adgang til naturkvaliteter og landskabsoplevelser i kommunen og på tværs af kommunegrænserne.
- 6) At de grønne bykiler i videst muligt omfang er alment tilgængelige for friluftsliv.

Stk. 3. De i kommuneplanerne fastlagte grønne bykiler indarbejdes i en efterfølgende revision af Fingerplanen.

Rækkefølge

§ 8. Kommuneplanlægningen i det indre storbyområde skal sikre, at der fastlægges en rækkefølge for gennemførelsen af byudvikling og byomdannelse af regional betydning. Rækkefølgen skal fastlægges på grundlag af en vurdering af udviklingen i området som helhed.

Stk. 2. Ved fastlæggelse af rækkefølgen skal udbygning af de stationsnære arealer og omdannelse af byområder, som er velintegrerede i byen, fremmes.

Kapitel 4

Det ydre storbyområde (byfingrene)

§ 9. Afgrænsning af det ydre storbyområde fremgår af kortbilag A. Det ydre storbyområde består af et byområde og et landområde.

§ 10. Der kan i den kommunale planlægning udlægges ny byzone i det afgrænsede landområde i byfingrene, når det følger planlovens regler om byvækst og reglerne i § 11 og § 16, og der herudover foretages en afvejning mellem byudviklingsinteresser og øvrige overordnede arealinteresser.

§ 11. Kommuneplanlægningen i det ydre storbyområde skal sikre:

- 1) At byudvikling, byomdannelse og lokalisering af byfunktioner placeres under hensyntagen til den eksisterende og besluttede infrastruktur og til mulighederne for at styrke den kollektive trafikbetjening.
- 2) At byfunktioner, som på grund af arealudnyttelse, arbejdspladstæthed, størrelse eller besøgs mønstre har en intensiv karakter, placeres inden for de stationsnære kerneområder og fortrinsvist inden for de stationsnære kerneområder. Erhvervsbygninger af mindre omfang og lokal karakter, dvs. mindre end 1.500 etagemeter, kan placeres i byområdet uden for de stationsnære områder. Større, tæt boligbyggeri kan ligeledes placeres i byområdet uden for de stationsnære områder. Endelig kan større, offentlige institutioner, der overvejende betjener kommunens borgere, også placeres i byområdet uden for de stationsnære områder.
- 3) At stationsnære områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed.
- 4) At ny byudvikling sikrer sammenhæng med de eksisterende byområder og en klar grænse mellem by og land.
- 5) At de områder, som er nævnt i stk. 6, forbeholdes virksomheder med særlige beliggenhedskrav (miljøklasse 6 og 7), og at der ikke gives tilladelse til at placere virksomheder, der begrænser den fremtidige lokalisering af virksomheder med særlige beliggenhedskrav. Den kommunale planlægning kan anvende zoner af områderne i forskellige miljøklasser, hvis det bidrager til at sikre fremtidige muligheder for denne type virksomheder og sikre eksisterende virksomheders udviklingsmuligheder.
- 6) At de områder, som er nævnt i stk. 7, forbeholdes transport- og distributionserhverv (miljøklasse 6 og 7 og lavere miljøklasser). Den kommunale planlægning kan anvende zoner af områderne i forskellige miljøklasser, hvis det bidrager til at sikre fremtidige muligheder for lokalisering af denne type virksomheder og sikrer eksisterende virksomheders udviklingsmuligheder. Der kan i forbindelse med transport- og distributi-

onsvirksomheder med mere end 30.000 etagemeter etableres kontorlokaler med mere end 1.500 etagemeter til egen administration.

Stk. 2. Afgrænsning af de stationsnære områder og de stationsnære kerneområder sker i den kommunale planlægning. Stationsnære områder og stationsnære kerneområder kan afgrænses omkring alle eksisterende og besluttede stationer på det overordnede banenet bestående af S-banerne, Kystbanen, Vestbanen, Øresundsbanen, metroen og letbaner. Når der er truffet politisk beslutning om nye stationer på det overordnede banenet, optages de umiddelbart i bilag G eller H. Det stationsnære kerneområde skal afgrænses med udgangspunkt i maksimale gangafstande på 1.000 m omkring købstadsstationerne i Helsingør, Hillerød, Frederikssund, Roskilde og Køge og ved stationen i Høje-Taastrup. Ved alle øvrige stationer skal den afgrænses med udgangspunkt i maksimale gangafstande på 600 m. Afgrænsningen af det stationsnære område kan række ud over det stationsnære kerneområde og kan ske med udgangspunkt i et principielt 1.200 m cirkelslag. Lokalisering i de stationsnære områder skal bidrage til en trafikal adfærd, hvor væsentlig flere benytter kollektiv transport end generelt til og fra byfunktioner i de ikke-stationsnære områder.

Stk. 3. Som led i en forsøgsordning kan erhvervsministeren og transport-, bygge- og boligministeren godkende, at der afgrænses stationsnære kerneområder omkring standsningssteder for BRT-linjer (Bus Rapid Transit) fordelt på op til i alt 3 BRT-linjer i det indre og/eller ydre storbyområde med op til 3 standsningssteder pr. linje. Når de nævnte ministre har truffet politisk beslutning om standsningssteder for BRT-linjer, og der er truffet bindende beslutninger om finansiering, placering, anlæg og drift af linjer, optages standsningsstederne i bilag G.

Stk. 4. Byfunktioner, som på grund af arealudnyttelse, arbejdspladstæthed eller besøgs mønstre har en intensiv karakter, omfatter bl.a. større kontor- og serviceerhverv, større beskæftigelsesintensive produktionserhverv, større offentlige institutioner, udstillings- og conferencecentre, større idrætsanlæg, multianvendelige anlæg til fritidsformål, hoteller o.l.

Stk. 5. Hvis den kommunale planlægning giver mulighed for at lokalisere kontorbyggeri med mere end 1.500 etagemeter i det stationsnære område, men uden for det stationsnære kerneområde, skal der redegøres for, hvordan der vil blive arbejdet med supplerende virkemidler med henblik på at sikre trafikale effekter svarende til i det stationsnære kerneområde. Det kan være et begrænset udbud af parkeringspladser suppleret med forskellige former for mobility management, som fx direkte tilbringertjenester til og fra stationen, firmacykelordninger til og fra stationen mv. Der kan dog uden videre planlægges for større kontorbyggeri over 1.500 etagemeter i det stationsnære område, uden for det stationsnære kerneområde, hvis én af følgende situationer gør sig gældende:

1) Kommunen vurderer, at der ikke er tilstrækkeligt med byggemuligheder i det stationsnære kerneområde i den pågældende egn (dvs. inklusive ved stationer i nabokommuner på samme banestrækning).

2) Eller kommunen fastlægger normer for maksimalt antal parkeringspladser på højst 1 parkeringsplads pr. 50 m² etageareal erhvervsbyggeri.

3) Eller det drejer sig om udvidelse af eksisterende kontorejendomme opført før 1. januar 2007.

Stk. 6. Områder som er udpeget som egnede lokaliseringsmuligheder for virksomheder med særlige beliggenhedskrav: Avedøre Holme, Råstøfshavnen (Hvidovre Kommune), Rørtang (Helsingør Kommune), og Hedehusene Vest (Høje-Taastrup Kommune). Områderne er vist på kortbilag I.

Stk. 7. Områder som er udpeget som egnede lokaliseringsmuligheder for transport- og distributionserhverv: Greve Main (Greve Kommune), Kildebrønde Syd, Ventrupparken og Greve Olsbæk (Greve Kommune), nyt Trekantområde (Ishøj Kommune), Kvistgaard Nord (Helsingør Kommune), Hedehusene Vest ved Nymølle og Høje-Taastrup Transport Center og Baldersbuen (Høje-Taastrup Kommune), Nordhøj (Køge Kommune), Solrød (Solrød Kommune) og Teglbuen (Fredensborg Kommune). Områderne er vist på kortbilag I. Udpegningen forudsætter, at arealinteresserne, herunder grundvandsinteresser, afvejes i kommuneplanlægningen.

Stk. 8. Allerede etablerede regionshospitalet kan udvides, uanset om de ligger uden for de stationsnære områder.

Stk. 9. Kommunal planlægning for areal mellem Favreholm, Solrødgaard og Lyngvej (Hillerød Kommune, matr. 20, 6b, 6n, 34b, 34a Herlev By, Nr. Herlev samt vejlitra n samt del af: 7g, 66 og 1ln Herlev By, Nr. Herlev samt vejlitra u og b) skal sikre, at arealet forbeholdes særligt arealkrævende og strømforbrugende erhverv i miljøklasse 3-5 med tilhørende service-, administration-, logistik- og forsyningsfunktioner, som er nødvendige for driften.

Stk. 10. På det på kortbilag L viste areal på Avedøre Holme (Hvidovre Kommune) skal kommuneplanlægningen sikre, at der alene planlægges for produktionsvirksomheder, herunder transport- og logistikvirksomheder, som er omfattet af definitionen for produktionsvirksomheder, herunder transport- og logistikvirksomheder. Endvidere skal kommuneplanlægningen sikre, at eksisterende virksomheder med særlige beliggenhedskrav (miljøklasse 6 og 7) og eksisterende transport- og logistikvirksomheder kan fastholde deres aktiviteter.

Stk. 11. Efter aftale med staten kan der i den kommunale planlægning i helt særlige tilfælde udlægges ny byzone ved overordnede energiforsyningsanlæg i det ydre storbyområde. Det forudsættes, at sådanne udlæg er til særligt strømforbrugende og arealkrævende erhverv i miljøklasse 3-5 med tilhørende service-, administrations-, logistik- og forsyningsfunktioner, at placeringen ved et overordnet energiforsyningsanlæg er afgørende for erhvervets drift, og at udlægget ikke strider mod væsentlige nationale interesser i kommuneplanlægningen og planlovens byvækstregler.

Grønne bykiler langs Ring 3

§ 12. I Albertslund, Brøndby, Gladsaxe, Glostrup, Herlev, Hvidovre, Ishøj, Lyngby-Taarbæk, Rødovre og Vallensbæk kommuner skal kommuneplanlægningen sikre, at der som led i omdannelsen af by- og erhvervsområder langs Ring 3

fastlægges grønne bykiler, som primært forbeholdes alment tilgængelige frilufts- og fritidsformål, jf. stk. 2.

Stk. 2. Plangrundlaget for de grønne bykiler skal bidrage til at sikre:

- 1) At der skabes sammenhængende grønne og blå forbindelser på tværs af kommunegrænserne i Ring 3-korridoren.
- 2) At det grønne og vandet integreres i byomdannelsen.
- 3) At der skabes sammenhængende grønne og blå forbindelser fra de nye tætte byområder til de eksisterende og eventuelt nye regionale friluftsområder ("grønne kiler") og grønne bykiler.
- 4) At hensyn til klimatilpasning i kommunen og på tværs af kommunegrænserne tilgodeses.
- 5) At der skabes god adgang til naturkvaliteter og landskabsoplevelser i kommunen og på tværs af kommunegrænserne.
- 6) At de grønne bykiler i videst muligt omfang er alment tilgængelige for friluftsliv.

Stk. 3. Når der i kommuneplaner er fastlagt grønne bykiler i Ring 3-korridoren, indarbejdes de i en efterfølgende revision af Fingerplanen.

Scion-DTU / Forskerparken, Kvistgård, Nærum og Vallensbæk

§ 13. Ved Scion-DTU / Forskerparken (Rudersdal Kommune) kan den allerede lokalplanlagte restrummelighed udnyttes, herunder til større byggeri over 1.500 etagemeter til forsknings-, undervisnings- og kontorformål. I særlige lokaliseringsskemaer i Kvistgård, (Helsingør Kommune), Nærum (Rudersdal Kommune) og Vallensbæk (Vallensbæk Kommune) kan der placeres byfunktioner, der på grund af arealudnyttelse, arbejdspladstæthed, størrelse eller besøgs-mønstre har en intensiv karakter. De særlige lokaliseringsskemaer er vist på kortbilag M.1.

DTU Risø Campus og Forskerparken

§ 14. Forskerparken ved DTU Risø Campus (Roskilde Kommune) forbeholdes produktion, forskning og udvikling samt hertil knyttet administration inden for clean-tech med relationer til DTU Risø Campus. Der kan samlet for DTU Risø Campus og forskerparken maksimalt opføres 230.000 etagemeter, herunder større kontorbygninger med mere end 1.500 etagemeter inden for en ramme på op til 75.000 etagemeter til de anførte formål. Der kan etableres hertil knyttede fællesfaciliteter. Inden for en ramme på 30.000 etagemeter kan huses tilknyttede serviceerhverv og lignende, ligesom der kan etableres daginstitutioner for børn, boliger til gæsteforskere, kursus o.l. Den kommunale planlægning skal fastlægge en rækkefølge for udbygningen. Arealerne, som er omfattet af forskerparken, er vist på kortbilag M.2.

Sportsbyen Brøndby

§ 15. Sportsbyen (Brøndby Kommune) forbeholdes idrætsrelaterede byfunktioner, der har en intensiv karakter og betjener et regionalt opland. Disse idrætsrelaterede byfunktioner kan bl.a. omfatte idrætsrelateret kontorbyggeri

med over 1.500 etagemeter. Arealanvendelse, byggeri og rækkefølge for Sportsbyen skal præciseres og fastlægges på grundlag af en regional vurdering og efter forudgående aftale mellem kommunen og staten. De af Sportsbyens arealer, der er omfattet af nærværende bestemmelse, er placeret omkring det eksisterende Brøndby Stadion og vist på kortbilag M.3.

Rækkefølge

§ 16. Kommuneplanlægningen i det ydre storbyområde skal sikre, at der fastlægges en rækkefølge for gennemførelsen af byudvikling og byomdannelse af regional betydning. Rækkefølgen skal fastlægges på grundlag af en vurdering af udviklingen i området som helhed.

Stk. 2. Ved fastlæggelse af rækkefølgen skal udbygning af de stationsnære arealer og omdannelse af byområder, som er velintegrerede i byen, fremmes. Rækkefølge af nyudlæg skal bidrage til, at der skabes bymæssige sammenhænge inden for storbyområdet.

Stk. 3. Udlæg af ny byzone i landområderne i ydre Hille-rødfinger og ydre Frederikssundsfinger forudsætter, at de berørte kommuner i hver af de ydre byfingre med staten har aftalt et grundlag for at fastlægge afgrænsning og anvendelse af nye grønne kiler langs med og på tværs af byfingrene, som er koordineret på tværs af kommunegrænserne. Afgrænsning og anvendelse af de nye grønne kiler indarbejdes i en efterfølgende revision af Fingerplanen.

Kapitel 5

De grønne kiler

§ 17. Afgrænsning af de grønne kiler fremgår af kortbilag B. De grønne kiler består af de indre grønne kiler og kystkilerne i byfingrene (de "gamle" grønne kiler) og de ydre grønne kiler. Der gælder forskellige regler for placering af anlæg til fritidsformål i de indre og ydre kiler.

Indre grønne kiler og kystkiler

§ 18. Kommuneplanlægningen i de indre grønne kiler og i kystkilerne i byfingrene skal sikre:

- 1) At områderne forbeholdes overvejende almen, ikke bymæssig friluftsanvendelse med mulighed for jordbrugs-mæssig anvendelse.
- 2) At områderne ikke inddrages til byzone.
- 3) At områderne friholdes for bebyggelse og anlæg til bymæssige fritidsformål.
- 4) At områderne friholdes for yderligere etablering og udvidelse af store areal- og bygningskrævende anlæg til fritidsformål, herunder anlæg som har en lukket karakter i forhold til almen brug.
- 5) At der ikke placeres støjende friluftsanlæg, medmindre der er tale om allerede støjbelastede arealer, der ikke kan støjbeskyttes.
- 6) At arealanvendelse og anlæg til friluftsformål, herunder støjfølsom anvendelse, ikke er en hindring for udnyttelsen af de overordnede reservationer til transportkorridorer, trafik- og forsyningsformål, som angivet på kortbilag N, O, P, Q, R og S.

Stk. 2. I følgende områder kan der uanset reglerne i stk. 1, nr. 1-5, placeres specifikke fritidsanlæg: Vestamager (Københavns og Tårnby kommuner), Jægersborg Dyrehave og Hegn (Lyngby-Taarbæk og Rudersdal kommuner), Hjortespringkilen (Egedal Kommune), Vestskov (Ballerup Kommune), Albertslund Golfbane (Albertslund Kommune). På et areal ved Frederikssundmotorvejen (Glostrup Kommune) kan der, uanset reglerne i stk. 1, etableres kolonihaver. På et areal ved Holbækmotorvejen (Brøndby Kommune) kan der, uanset reglerne i stk. 1, etableres bygninger og anlæg til bymæssige fritidsformål. Alle de nævnte lokaliteter er markeret på kortbilag C.

Stk. 3. Der kan etableres mindre anlæg som støttepunkter til det almene friluftsliv og ske mindre udvidelser af eksisterende anlæg til det almene friluftsliv.

Stk. 4. Der kan undtagelsesvis ske udvidelser af eksisterende kulturinstitutioner, som allerede er placeret i kilerne.

Stk. 5. Der kan i de dele af de indre grønne kiler og kystkilerne, som ikke er omfattet af arealreservationerne til transportkorridorer, jf. § 24, etableres anlæg til klimatilpasning forudsat, at det ikke forringer og i videst muligt omfang styrker natur og vilkår for friluftsliv.

Stk. 6. Der kan i de dele af de indre grønne kiler og kystkilerne, som grænser op til støjende infrastrukturanlæg og ikke er omfattet af arealreservationerne til transportkorridorer, jf. § 24, etableres støjafskærmning med jordanlæg, forudsat:

- 1) At afskærmningen fortrinsvis placeres umiddelbart op til infrastrukturanlæg og i randen af grøn kile.
- 2) At afskærmningen kun placeres i områder, hvor det kan dokumenteres, at de vejledende grænseværdier for støj overskrides i et større, bagvedliggende byområde.
- 3) At afskærmningen bidrager til en væsentlig reduktion af støjbelastningen af både de tilgrænsende grønne kiler og større byområder med støjfølsom anvendelse. Begge disse forudsætninger skal opfyldes.
- 4) At afskærmningen forbedrer mulighederne for den almene, ikke bymæssige friluftsanvendelse af de kilearealer, som afskærmningen placeres i.
- 5) At øvrige statslige arealinteresser, herunder grundvandsinteresser, fredninger, landskabelige værdier mv., afvejes i forbindelse med planlægningen.

Stk. 7. Uanset reglerne i stk. 1, nr. 1 og 3, kan der i de dele af de indre grønne kiler og kystkiler, som ikke er omfattet af arealreservationer til transportkorridorer, jf. § 24, lokalplanlægges for ændret anvendelse af eksisterende bygninger forudsat:

- 1) At bygningerne repræsenterer en særlig samfundsmæssig, arkitektonisk og/eller kulturhistorisk værdi, hvis langsigtede fastholdelse vurderes at kræve en ændret planlægning.
- 2) At der er tale om eksisterende bygninger, der må anses egnede til det formål, som der planlægges for.
- 3) At der ikke foretages væsentlige om- eller tilbygninger til de eksisterende bygninger, og at eksisterende arkitektoniske og kulturhistoriske kvaliteter bevares.
- 4) At nye boligenheder ikke er omfattet af retten til at udvide til 500 kvadratmeter efter planlovens § 36, stk. 1,

nr. 10, og ikke kan overgå til anvendelse til fritidsboliger efter § 36, stk. 1, nr. 18.

- 5) At bygninger i landzone ikke må overføres til byzone.
- 6) At der på tilgrænsende arealer omkring bygningerne overvejende planlægges for grønne områder med almen friluftsanvendelse, og at offentlighedens fri adgang til disse grønne områder sikres.
- 7) At en ændret anvendelse af bygningerne ikke medfører en væsentlig forøget trafikbelastning og støj samt behov for nye vejanlæg.
- 8) At der ikke gives mulighed for udendørs oplag.

Stk. 8. 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.

Stk. 9. De på kortbilag E markerede arealer 1 og 2 ved Byvej (Hvidovre Kommune) kan tages ud af de indre grønne kiler og overføres til ydre storbyområde, landområde. En overførsel af arealerne til ydre storbyområde, byområde og byudvikling på arealerne forudsætter, at areal 3 permanent overgår fra jordbrugsformål til et grønt område til almen, ikke bymæssig friluftsanvendelse. Endvidere forudsætter en overførsel, at der sikres grønne forbindelser og stiforbindelser fra areal 3 vestpå i retning af de grønne kiler ved Vestvolden. De anførte forudsætninger vedr. areal 3 skal være opfyldt indenfor 48 måneder fra ikrafttræden af Fingerplan 2019. Ellers tilbageføres areal 1 og 2 til de indre grønne kiler.

Grøn kystkile ved Køge Bugt Strandpark

§ 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 et mindre antal årlige arrangementer af kortere varighed, at anlæggene pla-

ceres og arrangementerne afvikles under udstrakt hensyntagen til strandparkens landskab og natur, og at natur- og strandområderne i videst muligt omfang fremstår uberørte af anlæggene, når arrangementerne ikke finder sted.

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.

Stk. 6. På havneområderne kan der lokalplanlægges for mindre bymæssige fritidsanlæg, der understøtter det maritime friluftsliv og turisme, for mindre restauranter, cafeer, kiosker o.l. og for mindre overnatningsfaciliteter.

Stk. 7. Der kan lokalplanlægges for overførsel af Greve Marina til byzone.

Ydre grønne kiler

§ 19. Kommuneplanlægningen i de ydre grønne kiler skal sikre:

- 1) At områderne forbeholdes overvejende almen, ikke bymæssig friluftsanvendelse med mulighed for jordbrugs-mæssig anvendelse.
- 2) At områderne ikke inddrages til byzone.
- 3) At områderne friholdes for bebyggelse og anlæg til bymæssige fritidsformål.
- 4) At areal- og bygningskrævende friluftsanlæg kan placeres eller udvides under hensyntagen til stedets landskabs-, natur- og kulturværdier.
- 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.
- 6) At arealanvendelse og anlæg til friluftsmål, herunder støjfølsom anvendelse, ikke er en hindring for udnyttelsen af de overordnede reservationer til transportkorridorer, trafik- og forsyningsformål, som angivet på kortbilag N, O, P, Q, R og S.

Stk. 2. I følgende områder kan der uanset reglerne i stk. 1, nr. 1-5, placeres specifikke fritidsanlæg: Hedeland (Roskilde og Høje-Taastrup kommuner), Farum Kasernes øvelsesteræn (golfbane) og Flyvestation Værløse, begge i Furesø Kommune. Områderne er vist på kortbilag C.

Stk. 3. Der kan i de dele af de ydre grønne kiler, som ikke er omfattet af arealreservationerne til transportkorridorer, jf. § 24, etableres anlæg til klimatilpasning forudsat, at det ikke forringer og i videst muligt omfang styrker natur og vilkår for friluftsliv.

Stk. 4. Der kan i de dele af de ydre grønne kiler, som grænser op til støjende infrastrukturanlæg og ikke er omfattet af arealreservationerne til transportkorridorer, jf. § 24, etableres støjafskærmning med jordanlæg, forudsat:

- 1) At afskærmningen fortrinsvis placeres umiddelbart op til infrastrukturanlæg og i randen af grøn kile.
- 2) At afskærmningen kun placeres i områder, hvor det kan dokumenteres, at de vejledende grænseværdier for støj overskrides i et større, bagvedliggende byområde.

- 3) At afskærmningen bidrager til en væsentlig reduktion af støjbelastningen af både de tilgrænsende grønne kiler og større byområder med støjfølsom anvendelse. Begge disse forudsætninger skal opfyldes.

- 4) At afskærmningen forbedrer mulighederne for den almen, ikke bymæssige friluftsanvendelse af de kilearealer, som afskærmningen placeres i.

- 5) At øvrige statslige arealinteresser, herunder grundvandsinteresser, fredninger, landskabelige værdier mv., afvejes i forbindelse med planlægningen.

Stk. 5. Uanset reglerne i stk. 1, nr. 1 og 3, kan der i de dele af de ydre grønne kiler, som ikke er omfattet af arealreservationerne til transportkorridorer, jf. § 24, lokalplanlægges for ændret anvendelse af eksisterende bygninger forudsat:

- 1) At bygningerne repræsenterer en særlig samfundsmæssig, arkitektonisk og/eller kulturhistorisk værdi, hvis langsigtede fastholdelse vurderes at kræve en ændret planlægning.
- 2) At der er tale om eksisterende bygninger, der må anses egnede til det formål, som der planlægges for.
- 3) At der ikke foretages væsentlige om- eller tilbygninger til de eksisterende bygninger, og at eksisterende arkitektoniske og kulturhistoriske kvaliteter bevares.
- 4) At nye boligenheder ikke er omfattet af retten til at udvide til 500 kvadratmeter efter planlovens § 36, stk. 1, nr. 10, og ikke kan overgå til anvendelse til fritidsboliger efter § 36, stk. 1, nr. 18.
- 5) At bygninger i landzone ikke må overføres til byzone.
- 6) At der på tilgrænsende arealer omkring bygningerne overvejende planlægges for grønne områder med almen friluftsanvendelse, og at offentlighedens fri adgang til disse grønne områder sikres.
- 7) At en ændret anvendelse af bygningerne ikke medfører en væsentlig forøget trafikbelastning og støj samt behov for nye vejanlæg.
- 8) At der ikke gives mulighed for udendørs oplag.

Stk. 6. Der kan i de ydre grønne kiler 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.

Stk. 7. Der kan i to konkrete ydre grønne kiler ved Greve (Greve Kommune) og Hillerød (Hillerød Kommune) efter aftale med staten etableres én vejforbindelse gennem grøn kile, forudsat at øvrige statslige arealinteresser afvejes i forbindelse med planlægningen.

Kapitel 6

Det øvrige hovedstadsområde

§ 20. Afgrænsning af "det øvrige hovedstadsområde" fremgår af kortbilag A.

§ 21. Der kan i den kommunale planlægning udlægges ny byzone i det øvrige hovedstadsområde, når det følger planlovens regler om byvækst og reglerne i § 22 og § 23, og der herudover foretages en afvejning mellem byudviklingsinteresser og øvrige overordnede arealinteresser.

§ 22. Kommuneplanlægningen i det øvrige hovedstadsområde skal sikre:

- 1) At byudvikling er af lokal karakter og sker i tilknytning til kommunecentre eller som afrunding af andre bysamfund.
- 2) At eksisterende sommerhusområder fastholdes som rekreative områder til ferieformål.
- 3) At bymæssige fritidsanlæg placeres i byzone.
- 4) At de områder, som er nævnt i stk. 4, forbeholdes virksomheder med særlige beliggenhedskrav (miljøklasse 6 og 7), og at der ikke gives tilladelse til at placere virksomheder, der begrænser den fremtidige lokalisering af virksomheder med særlige beliggenhedskrav. Den kommunale planlægning kan anvende zoner af områderne i forskellige miljøklasser, hvis det bidrager til at sikre fremtidige muligheder for denne type virksomheder og sikre eksisterende virksomheders udviklingsmuligheder.
- 5) At det område, som er nævnt i stk. 5, forbeholdes transport- og distributionserhverv (miljøklasse 6 og 7 og lavere miljøklasser). Den kommunale planlægning kan anvende zoner af områderne i forskellige miljøklasser, hvis det bidrager til at sikre fremtidige muligheder for lokalisering af denne type virksomheder og sikrer eksisterende virksomheders udviklingsmuligheder.
- 6) At de områder, som er nævnt i stk. 6, forbeholdes virksomheder med særlige beliggenhedskrav (miljøklasse 6 og 7) og transport- og distributionserhverv (miljøklasse 6 og 7 og lavere miljøklasser). Den kommunale planlægning kan anvende zoner af områderne i forskellige miljøklasser, hvis det bidrager til at sikre fremtidige muligheder for lokalisering af denne type virksomheder og sikrer eksisterende virksomheders udviklingsmuligheder.

Stk. 2. Kommunecentre udpeges i den kommunale planlægning.

Stk. 3. Ved byudvikling af lokal karakter forstås udvikling med erhverv og byfunktioner, som betjener et opland, der omfatter kommunen og nabokommuner, men ikke et regionalt opland svarende til større dele af hovedstadsområdet. Tilsvarende skal boligudbygning begrundes i lokale behov.

Stk. 4. Områder som er forbeholdt virksomheder med særlige beliggenhedskrav (klasse 6 og 7 virksomheder): Gadstrup Erhvervspark (Roskilde Kommune) og Uvelse (Hillerød Kommune). Områderne er vist på kortbilag I. Området i Uvelse består af to arealer (matr. 12d og 12a) i Uvelse By. For begge arealer gælder, at de alene må anvendes til behandling af bygningsaffald samt affald med en klar relation til bygningaaffald. Til dette formål samt dertil knyttede kontor- og fællesfaciliteter, må der på det ene areal (matr.12d) maksimalt være et samlet bygningsareal svarende til de eksisterende knap 14.000 etagemeter, mens der på det andet areal (matr.12a) maksimalt må opføres 7.000 etagemeter. Sidstnævnte må alene ske med henblik på udvidelse af den eksisterende virksomhed i området. Udpegningen forudsætter, at arealinteresserne, herunder grundvandsinteressen og interesser med hensyn til trafik, afvejes i kommuneplanlægningen. Områderne er vist på kortbilag I.

Stk. 5. Område som er forbeholdt transport- og distributionserhverv: Bjæverskov Vest (Køge Kommune). Området er vist på kortbilag I.

Stk. 6. Område som er forbeholdt virksomheder med særlige beliggenhedskrav og transport- og distributionserhverv: Vassingerød og Ny Vassingerød Nordøst/Farremosen (begge Allerød Kommune). Områderne er vist på kortbilag I.

Stk. 7. Eksisterende sommerhusområde, der ligger i kystnærhedszonen og i umiddelbar tilknytning til eksisterende byzone, hvor kommunen har mulighed for ved lokalplan at overføre området til byzone: Strøby Egede (Stevns Kommune). En eventuel overførsel skal være gennemført senest 6 måneder efter ikrafttrædelsen af Fingerplan 2019. Området er vist på kortbilag V.

Stk. 8. I det øvrige hovedstadsområde, landzone, kan der efter aftale med staten åbnes mulighed for etablering af et arresthus.

Stk. 9. Efter aftale med staten kan der i den kommunale planlægning i helt særlige tilfælde udlægges ny byzone ved overordnede energiforsyningsanlæg i det øvrige hovedstadsområde. Det forudsættes, at sådanne udlæg er til særligt strømforbrugende og arealkrævende erhverv i miljøklasse 3-5 med tilhørende service-, administrations-, logistik- og forsyningsfunktioner, at placeringen ved et overordnet energiforsyningsanlæg er afgørende for erhvervets drift, og at udlægget ikke strider mod væsentlige nationale interesser i kommuneplanlægningen og planlovens byvækstregler.

Rækkefølge for byudvikling

§ 23. Kommuneplanlægningen i det øvrige hovedstadsområde skal sikre, at der for ny byudvikling fastlægges rækkefølge. Rækkefølgeangivelserne skal medvirke til, at byudviklingen i det øvrige hovedstadsområde alene har lokal karakter, at der skabes sammenhæng med de eksisterende byområder, og at byudviklingen bidrager til at fastholde en skarp grænse mellem by og land. Rækkefølgen skal fastlægges på grundlag af en vurdering af udviklingen i området som helhed.

Kapitel 7

Tværgående emner

Transportkorridorer

§ 24. Den kommunale planlægning skal sikre:

- 1) At den langsigtede reservation af transportkorridorer til fremtidig overordnet trafik infrastruktur og tekniske anlæg fastholdes.
- 2) At transportkorridorerne landzonearealer friholdes for yderligere permanent bebyggelse og anlæg, bortset fra bebyggelse og anlæg, som er nødvendig for driften af landbrugsejendomme.
- 3) At udnyttelse af byzonearealer i transportkorridorerne ikke intensiveres eller sker i strid med konkrete infrastrukturformål, jf. § 25, § 26 og § 29.

Stk. 2. Transportkorridorerne er vist på kortbilag N.

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

*Overordnede arealreservationer til trafik- og
forsyningsanlæg*

§ 25. Den kommunale planlægning skal respektere følgende mulige, fremtidige overordnede kollektive trafik anlæg:

- 1) En skinnebåren kollektiv trafikforbindelse fra Lundtofte til Ishøj med mulig afgrening mod Brøndby Strand (Lyngby-Taarbæk, Gladsaxe, Herlev, Rødovre, Glostrup, Brøndby, Vallensbæk og Ishøj kommuner).
- 2) S-togsstation Favrholm (Hillerød Kommune).
- 3) S-togsstation Priorparken (Brøndby Kommune).
- 4) S-togsstation Trylleskoven (Solrød Kommune).
- 5) Overhalingsspor på S-bane mellem Hellerup og Holte (Københavns, Gentofte, Lyngby-Taarbæk og Rudersdal kommuner).
- 6) S-togsstation Vinge (Frederikssund Kommune).
- 7) Anden etape af metrobetjeningen af Nordhavn til stationerne Levantkaj og Krydstogtskaj (Københavns Kommune).
- 8) Vigespor mellem Dybbølsbro St. og Ny Ellebjerg St.

Stk. 2. Anlæggenes placering og forløb er principielle og vist på kortbilag O.

§ 26. Den kommunale planlægning skal medtage arealreservation til følgende mulige fremtidige overordnede vejanlæg:

- 1) Forlægning af Billesborgvej nord om Herfølge (Køge Kommune).
- 2) Frederikssundssmotorvejen med forudsatte lokale forbindelsesveje (Egedal, Roskilde og Frederikssund kommuner).
- 3) Udvidelse af Helsingørmotorvejen Øverød-Isterød til 6 spor (Rudersdal og Hørsholm kommuner).
- 4) Forlægning vest om Strøby Egede (Stevns Kommune).
- 5) Udbygning af Hillerødmotorvejen fra 4-6 spor mellem Motorringvej 3 og Værløse (Gladsaxe og Furesø kommuner).
- 6) Ring 5, Tværvej mellem Holbækmotorvejen og Måløv (Høje-Taastrup, Ballerup og Egedal kommuner).
- 7) Ring 5, Tværvej mellem Frederikssundsvej og Nymøllevej (Ballerup, Egedal og Allerød kommuner).
- 8) Ring 5, Nymølle-Isterødvej, kapacitets- og sikkerhedsforbedringer (Allerød og Hørsholm kommuner).
- 9) Ring 5, Isterød-Helsingørmotorvejen (Hørsholm Kommune).
- 10) Isterødvej, 3 spor (Hørsholm, Fredensborg og Hillerød kommuner).
- 11) Ring 6, Overdrevsvejens forlængelse, Hillerød-Humblebæk (Hillerød og Fredensborg kommuner).
- 12) Udbygning af Hillerødmotorvejen fra motortrafikvej til 4 sporet motorvej mellem Allerød og Hillerød (mellem Nymøllevej ved Allerød og Isterødvejen ved Hillerød – Allerød og Hillerød kommuner).
- 13) Frederiksværk-Hillerød, 3 spor (Halsnæs og Hillerød kommuner).
- 14) Frederiksværk-Frederikssund, 3 spor (Halsnæs og Frederikssund kommuner).

- 15) Helsing-Gilleleje vejen (Gribskov Kommune).
- 16) Slangstrup-Værebros, 3 spor (Egedal og Frederikssund kommuner).
- 17) Ring 5, Tværvej mellem Tune Landevej og Sydvej (Greve, Høje-Taastrup og Ishøj kommuner).
- 18) Tune Landevej, udvidelse mellem Tværvej og Køge Bugt Motorvej (Greve Kommune).
- 19) Ny vej nord og øst om Trekroner (Roskilde Kommune).
- 20) Salløvkrydset-Solrød 2+1 vej (Solrød og Roskilde kommuner).
- 21) Omfartsvej Ll. Skensved (Køge og Solrød kommuner).
- 22) Omfartsvej Borup (Møllevej-Ryeskovvej), (Køge Kommune).
- 23) Omfartsvej fra det nordlige Stevns udenom Køge (Køge og Stevns kommuner).
- 24) Nordhavnstunnel og undersøgelse af Østlig Ringvej (København og Tårnby kommuner).
- 25) Undersøgelse af udvidelse af Amagermotorvejen mellem motorvejskryds Avedøre og Centrumforbindelsen (Brøndby, Hvidovre og Københavns kommuner).

Stk. 2. Anlæggenes forløb er principielle og vist på kortbilag P.

§ 27. Den kommunale planlægning skal medtage arealreservationer til overordnede cykelstinet for pendlere.

Stk. 2. Anlæggenes forløb er principielle og vist på kortbilag Q.

§ 28. Den kommunale planlægning skal medtage arealreservationer til overordnede, rekreative stinet.

Stk. 2. Anlæggenes forløb er principielle og vist på kortbilag R.

§ 29. Den kommunale planlægning skal respektere eksisterende og følgende mulige fremtidige, overordnede energiforsyningsanlæg:

- 1) Højspændingsanlæg:
 - a) 400 kV forbindelse fra Hovegaard til Bjæverskov (Egedal, Roskilde, Høje-Taastrup, Ishøj, Greve, Solrød og Køge kommuner).
 - b) 400 kV forbindelse fra H. C. Ørstedsværket mod Sverige via Amagerværket (København, Gladsaxe og Gentofte kommuner).
- 2) Naturgasanlæg: Kompressorstation på Avedøre Holme (Hvidovre Kommune). Denne arealreservation ophæves, når Landsplandirektiv for Baltic Pipe – Gastransmissionsledning med anlæg på eksisterende modtage-terminal Nybro i Varde Kommune og en kompressorstation i Næstved Kommune er trådt i kraft. Landsplandirektivet forventes at træde i kraft i 2. halvår 2019.

Stk. 2. Anlæggene er vist på kortbilag S.

§ 30. Vedr. naturgassystemet på Avedøre Holme ophæves § 7, § 11 og § 13, stk. 2, i Miljøministeriets cirkulære nr. 16 af 25. januar 2002 og erstattes af følgende:

- 1) Der udlægges areal til en kompressorstation på Avedøre Holme, Hvidovre Kommune, samt til en transmissionsledning fra Ventilstation Hvidovre til kompressor-

stationen som vist på Kortbilag S. 1. Ledningen dimensioneres som en dobbeltledning på 2x0,5 m, der både opfylder kravet til transmissionsledninger på 80 bar og fordelingsledninger på 19,6 bar.

- 2) Omkring kompressorstationen fastsættes følgende sikkerhedsafstande omkring 80 bar overjordiske trykbærende anlæg: En indre sikkerhedszone på 100 m og en ydre sikkerhedszone på 200 m.
 - a) Inden for de 100 m må der ikke planlægges for el-ler gives tilladelse til byggeri eller anlæg.
 - b) Inden for de 200 m må der ikke planlægges for el-ler gives tilladelse til boligbyggeri eller institutioner. Endvidere kan der ikke gives tilladelse til brandfarlig virksomhed eller oplagring af brandfarlige materialer.
 - c) Reglerne i pkt. 1 og 2 gælder ikke for anlæg, som er en del af Energinet.dk's og DONG Energy's samlede energianlæg på Avedøre Holme. Sikkerhedsforholdene for disse anlæg underkastes én samlet risikovurdering i henhold til risikobekendtgørelsen.
- 3) Der tinglyses servitutter for en sikkerhedszone på 40 m omkring ledningernes midte med forbud mod at opføre bygninger til ophold for mennesker samt fastsættes en planlægningszone på 400 m. Inden for denne zone skal Energinet.dk høres om planforslag.

Stk. 2. § 30 ophæves, når Landsplandirektiv for Baltic Pipe – Gastransmissionsledning med anlæg på eksisterende modtageterminal Nybro i Varde Kommune og en kompressorstation i Næstved Kommune er trådt i kraft. Landsplandirektivet forventes at træde i kraft i 2. halvår 2019.

Støjzone omkring Københavns Lufthavn, Kastrup

§ 31. Den kommunale planlægning i by- og landzone skal respektere støjzoner ved Københavns Lufthavn, Kastrup, som er vist på kortbilag T. 1 og T. 2.

§ 32. Københavns Lufthavns arealer i Kastrup er vist med tæt skravering på kortbilag T. 1. Arealerne skal anvendes til lufthavn, lufthavnsrelaterede erhvervs- og servicefunktioner og trafik anlæg, som fastlagt i Lov om udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup, samt til anlæg af spor- og stationsanlæg til Østamagerbanen. Området med åben skravering er arealer uden for lufthavnens område, hvor der er særlige restriktioner på grund af støj. Ny bebyggelse placeret på lufthavnens område skal i videst muligt omfang placeres således, at den bidrager til at beskytte boligområderne omkring lufthavnen mod støj. Inden for det med åben skravering viste område på kortet over lufthavnen og restriktionsområderne gælder følgende bestemmelser:

- 1) Der må ikke udlægges yderligere byzone eller sommerhusområder.
- 2) Byzonearealer, der ikke er bebygget med boligbebyggelse, må ikke i en kommuneplan eller i en lokalplan udlægges til boligbebyggelse.

- 3) Arealanvendelsesbestemmelserne for byfornyelsesområder og for større ubebyggede arealer, der i endeligt vedtagne eller godkendte planer er udlagt til bolig- og sommerhusbebyggelse, skal søges ændret, således at disse områder forbeholdes ikke-støjfølsom bebyggelse eller anvendelse samt servicefunktioner til forsyning af det nuværende bysamfund.

Støjzone omkring Københavns Lufthavn, Roskilde

§ 33. Den kommunale planlægning i by- og landzone skal respektere støjzonen omkring Københavns Lufthavn, Roskilde, som er vist på kortbilag U. Støjzonen omfatter et støjkonsekvensområde og et område med særlige restriktioner.

§ 34. Inden for støjkonsekvensområdet ved Københavns Lufthavn, Roskilde, i landzone, skal det i forbindelse med meddelelse af landzonetilladelse sikres, at vejledende grænseværdier for støj kan overholdes inden for de støjkurver, der er vist på kortbilag U, medmindre det efter en konkret vurdering kan sandsynliggøres, at der ikke er væsentlige miljømæssige problemer forbundet hermed.

§ 34 a. Inden for området med særlige restriktioner omkring Københavns Lufthavn, Roskilde, som er vist ved lodret skravering på kortbilag U, kan der som hovedregel ikke planlægges for ny boligbebyggelse eller anden støjfølsom anvendelse i by- eller landzone, medmindre det kan sandsynliggøres, at der ikke er væsentlige miljømæssige problemer forbundet hermed. Støjfølsomme institutioner må vurderes i hvert enkelt tilfælde. Der kan sædvanligvis planlægges for virksomheder, liberale erhverv (hoteller, kontorer m.v.) samt offentlige og private institutioner, der ikke er specielt støjfølsomme.

§ 34 b. Inden for området med særlige restriktioner omkring Københavns Lufthavn, Roskilde, som er vist ved lodret skravering på kortbilag U, kan der som hovedregel ikke gives tilladelse til opførelse af ny boligbebyggelse i landzone, medmindre det kan sandsynliggøres, at der ikke er væsentlige miljømæssige problemer forbundet hermed. Undtaget er boliger med tilknytning til landbrugs- og skovdrift. Støjfølsomme institutioner må vurderes i hvert enkelt tilfælde. Virksomheder, liberale erhverv (hoteller, kontorer m.v.) samt offentlige og private institutioner, der ikke er specielt støjfølsomme, kan normalt opføres.

Kapitel 8

Ikrafttræden

§ 35. Landsplandirektivet træder i kraft den 29. marts 2019. Landsplandirektivet gælder ikke for planforslag, som inden landsplandirektivets ikrafttræden er sendt i offentlig høring efter § 24 i lov om planlægning. Sådanne planforslag behandles efter det landsplandirektiv, som var gældende på det tidspunkt, kommunalbestyrelsen traf beslutning om planforslaget.

Stk. 2. Bekendtgørelse nr. 799 af 19. juni 2017 om hovedstadsområdets planlægning ophæves.

Erhvervsministeriet, den 28. marts 2019

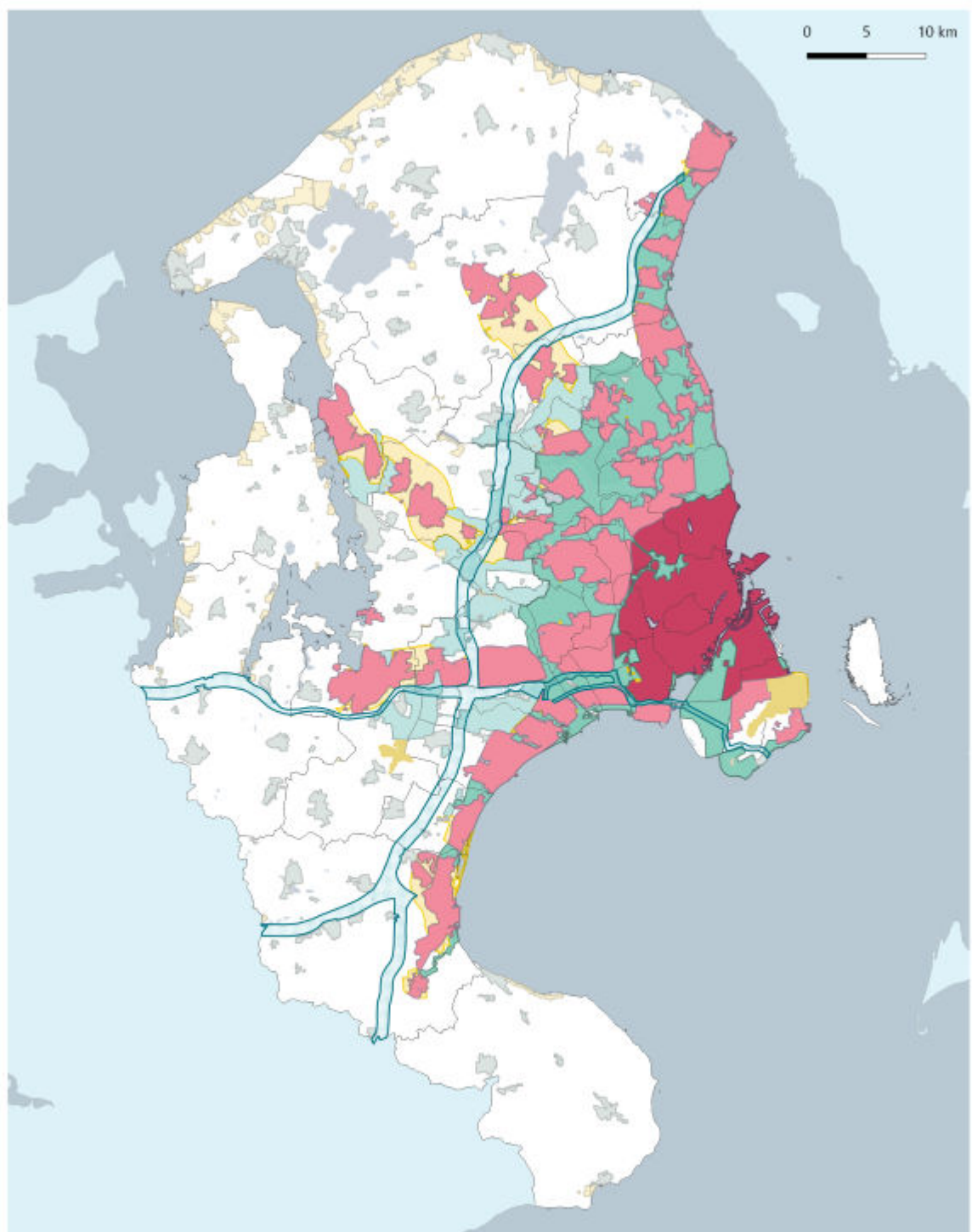
RASMUS JARLOV

/ Sigmund Lubanski

Bilag 1**Kortbilag**

A	Hovedstadsområdet og de fire geografiske områdetyper
B	Grønne kiler
C	Mulige placeringer af friluftsanlæg mv. i grønne kiler
D	Grøn kystkile ved Køge Bugt Strandpark
E	Grøn kile og byudvikling ved Byvej i Hvidovre
F	Grønne bykiler
G	Eksisterende og besluttede stationer – oversigt
H	Linjeføring og stationer på kommende letbane i Ring 3
I	Områder til virksomheder med særlige beliggenhedskrav og til transport- og distributions- erhverv
J	Område til containerterminal mv. i Københavns ydre Nordhavn
K	Arealer som Københavns Kommune kan overføre til byzone
L	Område på Avedøre Holme forbeholdt produktionsvirksomheder mv.
M. 1	Særlige lokaliseringsområder i Kvistgård, Nærum og Vallensbæk
M. 2	Forskerpark og DTU Risø Campus
M. 3	Sportsbyen Brøndby
N	Reservationer til transportkorridorer
O	Reservationer til overordnede kollektive trafik anlæg
P	Reservationer til overordnede vejanlæg
Q	Reservationer til overordnede cykelstier, herunder supercykelstier
R	Reservationer til overordnede rekreative stier
S	Reservationer til overordnede energiforsyningsanlæg
S. 1	Ændring af tracé for naturgashovedtransmissionsledning
T. 1	Restriktionsområder ved Københavns Lufthavn, Kastrup
T. 2	Støjzone ved Københavns Lufthavn, Kastrup
U	Støjzone ved Københavns Lufthavn, Roskilde
V	Sommerhusområde der kan overføres til byzone

Kortbilag A: Hovedstadsområdet og de fire geografiske områdetyper

**Det indre storbyområde**

Håndfladen

Det ydre storbyområde

Byfingre

Landområde

De grønne kiler

Indre kiler og kystkiler

Ydre kiler

Det øvrige hovedstadsområde

Byområde

Landområde

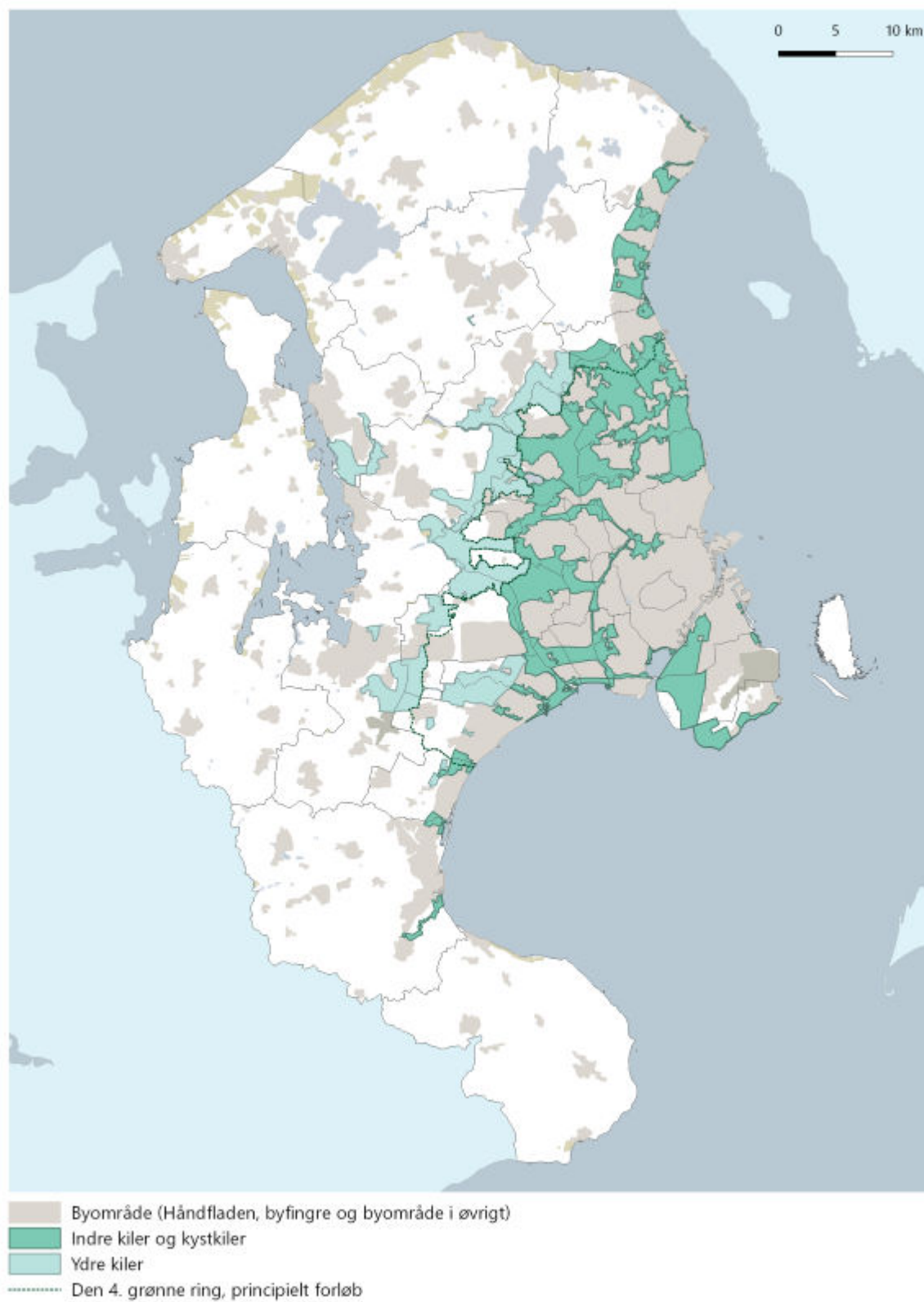
Sommerhusområder

Andet

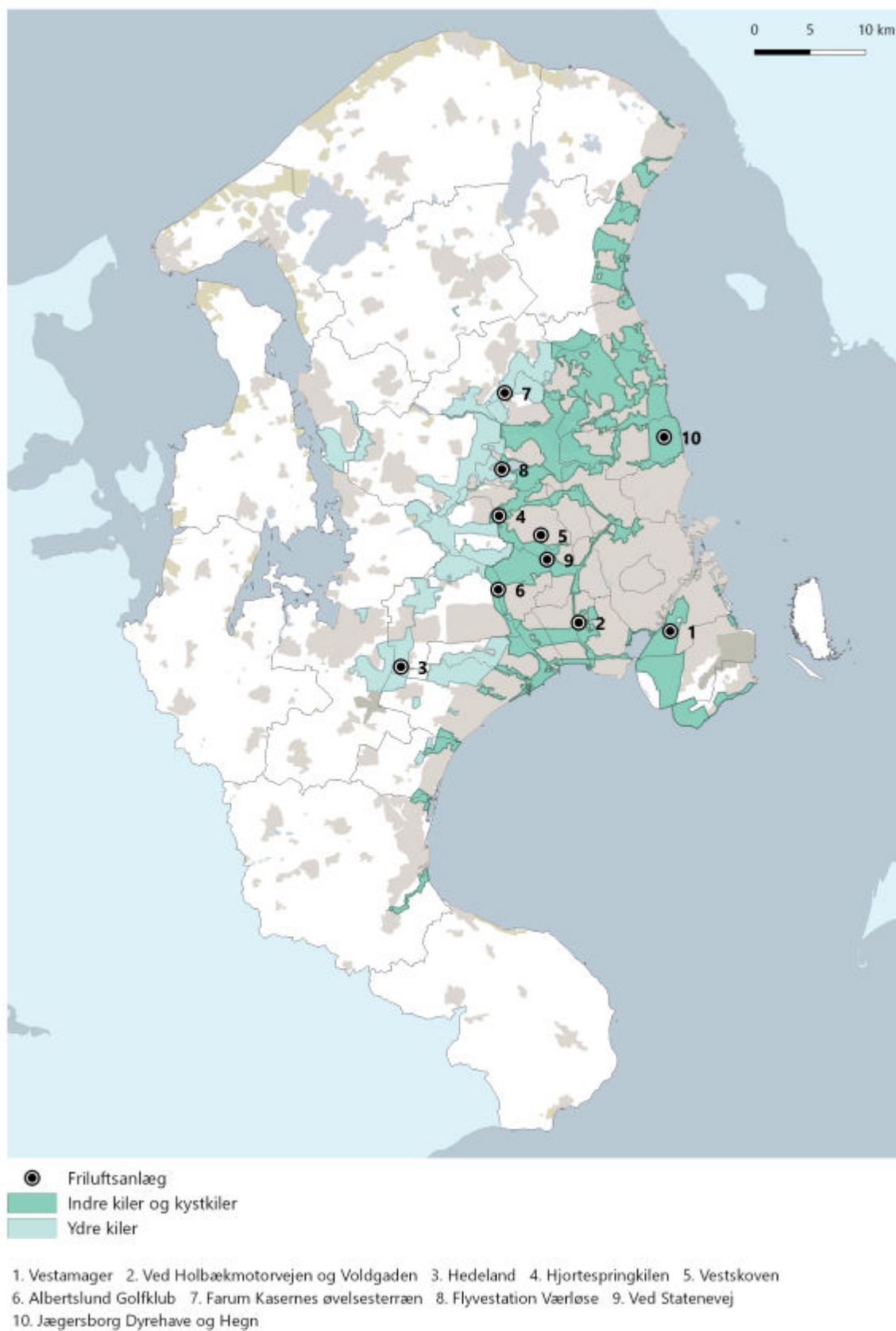
Transportkorridorer

Lufthavne

Kortbilag B: Grønne kiler – oversigtskort



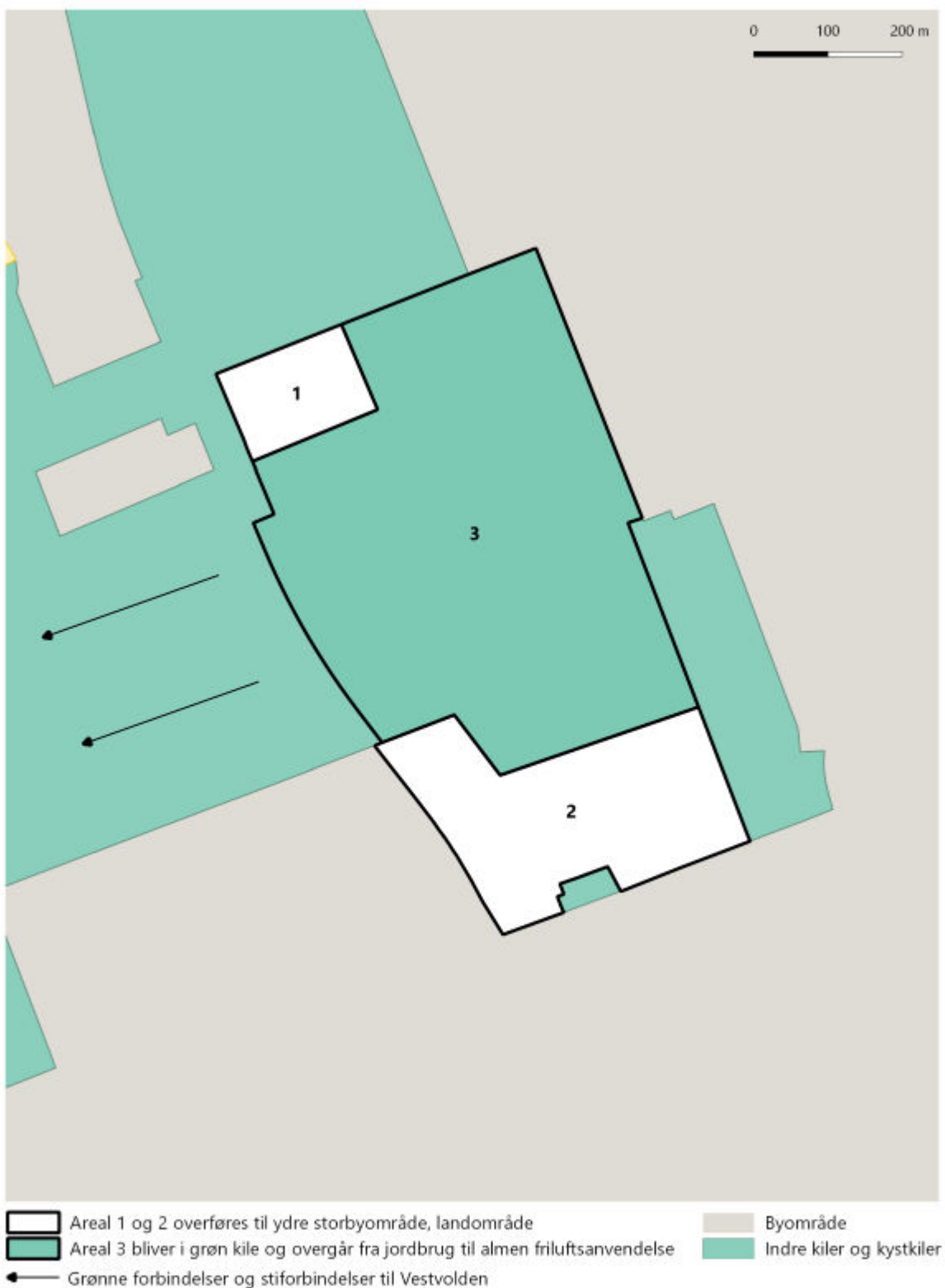
Kortbilag C: Mulige placeringer af friluftsanlæg mv. i grønne kiler



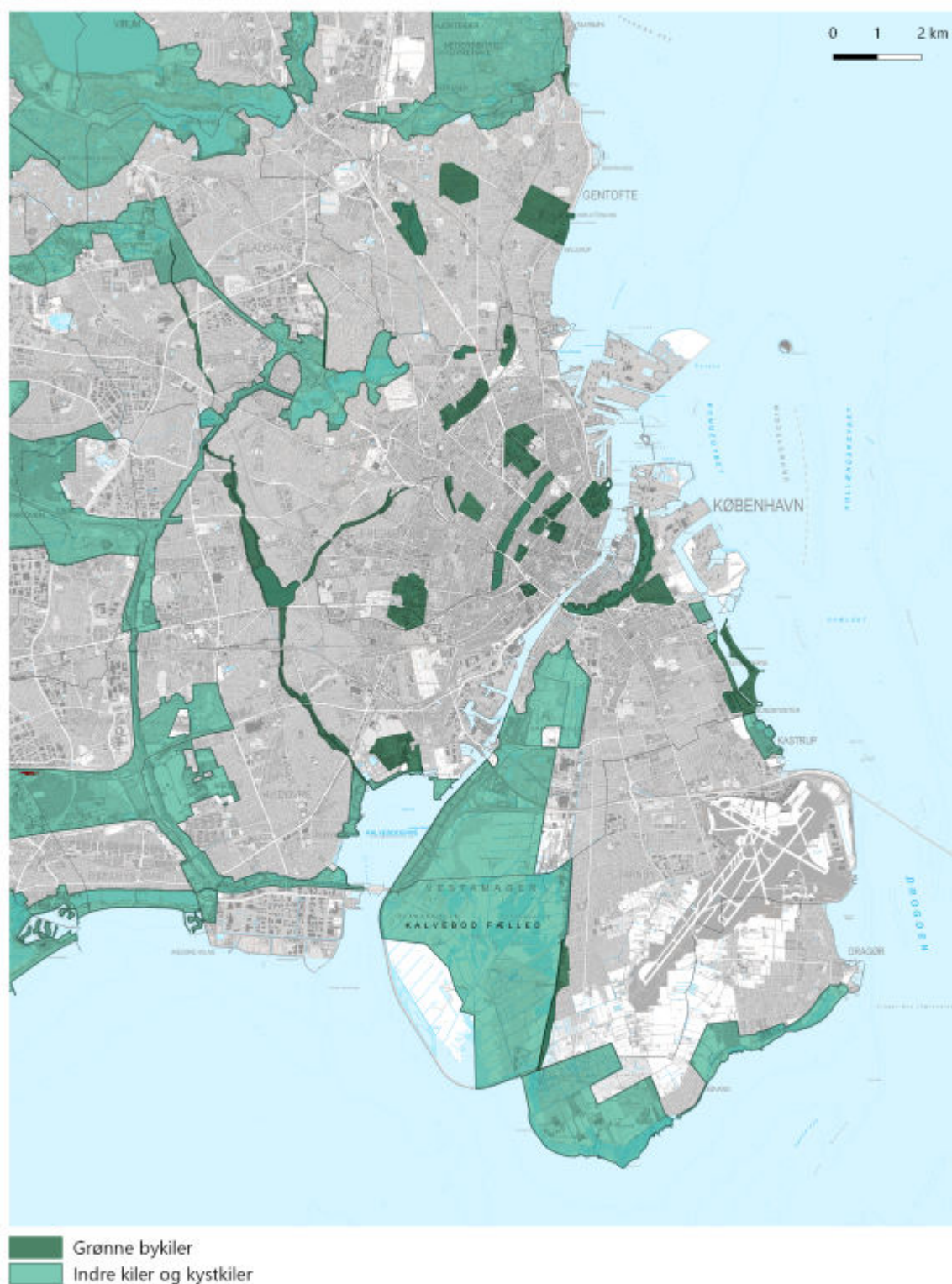
Kortbilag D: Grøn kystkile ved Køge Bugt Strandpark



Kortbilag E: Grøn kile og byudvikling ved Byvej i Hvidovre



Kortbilag F: Grønne bykiler



Bilag G: Eksisterende og besluttede stationer

Aksel Møllers Have	Herlev	Rødovre
Albertslund	Hillerød*	Rådhuspladsen
Allerød	Holte	Sjælør
Amager Strand	Humlebæk	Skjolds Plads
Amagerbro	Hundige	Skodsborg
Avedøre	Husum	Skovbrynet
Bagsværd	Hvidovre	Skovlunde
Ballerup	Høje-Taastrup*	Sluseholmen
Bella Center	Ishøj	Snekkersten
Bernstorffsvej	Islands Brygge	Solrød Strand
Birkerød	Islev	Sorgenfri
Bispebjerg	Jersie	Stengården
Brøndby Strand	Jyllingevej	Stenløse
Brøndbyøster	Jægersborg	Sundby
Buddinge	Karlsunde	Svanemøllen
Carlsberg	Kastrup ("Den Blå Planet")	Sydhavn
Charlottenlund	KB Hallen	Trekroner
Christianshavn	Kildebakken	Trianglen
Danshøj	Kildedal	Tårnby
DR Byen ("Universitetet")	Klampenborg	Taastrup
Dybbølsbro	Kokkedal	Valby
Dyssegård	Kongens Nytorv	Vallensbæk
Egedal	Krydstogtskaj	Vangede
Emdrup	København H	Vanløse
Enghave Brygge	Københavns Lufthavn	Vedbæk
Enghave Plads	Køge*	Veksø
Espergærde	Køge Nord	Vestamager
Farum	Langgade	Vesterport
Fasanvej (Solbjerg)	Lergravsparken	Vibenhushuset Runddel
Favrholm Station	Levantkaj	Vigerslev Allé
Femøren	Lindevang	Vinge Station
Flintholm	Lynghy	Virum
Forum	Malmparken	Værløse
Frederiksberg	Marmorkirken	Ølby
Frederiksberg Allé	Mozarts Plads	Ølstykke
Frederikssund*	Måløv Station	Ørestad
Friheden	Nivå	Øresund
Fuglebakken	Nordhavn	Østerport
Gammel Strand	Nuøks Plads	Ålholm
Gentofte	Ny Ellebjerg	Åmarken
Glostrup	Nørrebro	
Greve	Nørrebro Runddel	
Grøndal	Nørreport	
Hareskov	Ordrup	
Havneholmen	Orientkaj	
Hedehusene	Peter Bangsvej	
Hellerup	Poul Henningsens Plads	
Helsingør*	Roskilde*	
	Rungsted Kyst	
	Ryparken	
		Priorparken**

Note:

Navngivning og placering af standsningssteder på den kommende Ring 3-letbane fremgår af kortbilag H.

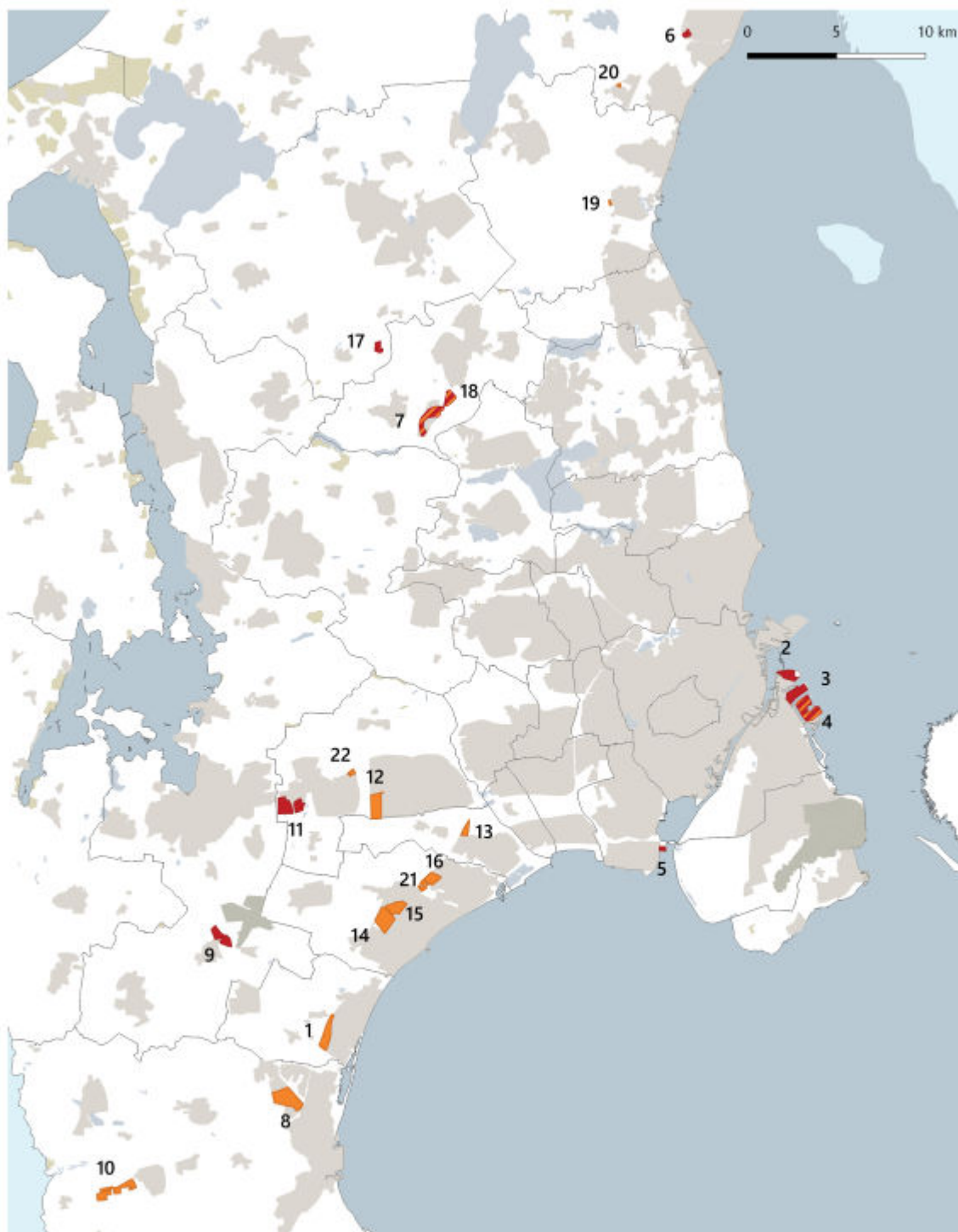
* Stationer med udvidet stationsnært kerneområde.

** Der er ikke truffet beslutning om anlæg af en eventuelt kommende station ved Priorparken.

Kortbilag H: Linjeføring og stationer på kommende letbane i Ring 3



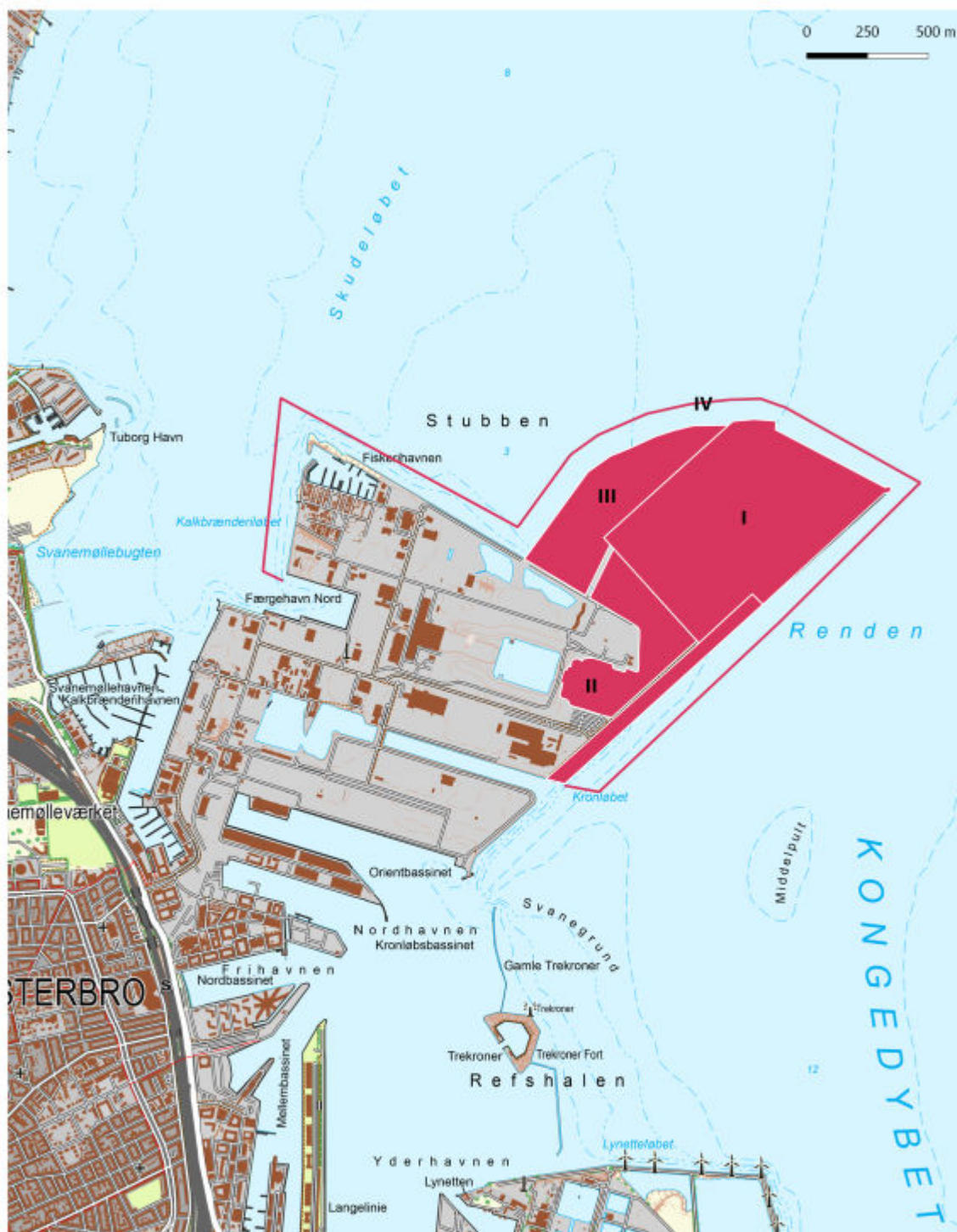
Kortbilag I: Områder til virksomheder med særlige beliggenhedskrav og til transport- og distributionserhverv



- Områder til virksomheder med særlige beliggenhedskrav (miljøklasse 6 og 7)
- Områder forbeholdt transport- og distributionserhverv
- Områder til virksomheder med særlige beliggenhedskrav (miljøklasse 6 og 7) og til transport- og distributionserhverv

1. Solrød 2. Refshaleøen 3. Amagerværket/Amagerforbrændingen 4. Prøvestenen 5. Avedøre Holme (Råstofhavn) 6. Rørtang
 7. Vassingerød 8. Nordhøj 9. Gadstrup Erhvervspark 10. Bjæverskov Vest 11. Hedehusene Vest
 12. Høje-Taastrup Transport Center 13. Ishøj 14. Greve Main 15. Venstrupparken 16. Kildebrønde Mark 17. Uvelse
 18. Ny Vassingerød Nordøst/Farremosen 19. Teglbuen 20. Kvistgård Nord 21. Greve Olsbæk 22. Høje-Taastrup Baldersbuen

Kortbilag J: Område til containerterminal mv. i Københavns ydre Nordhavn



Område til containerterminal mv. i Københavns ydre Nordhavn

I: Containerterminal

II: Service- og vedligeholdelsesfaciliteter mv. i forbindelse med havnedrift

III: Rekreativt område

IV: Område som ikke kan opfyldes

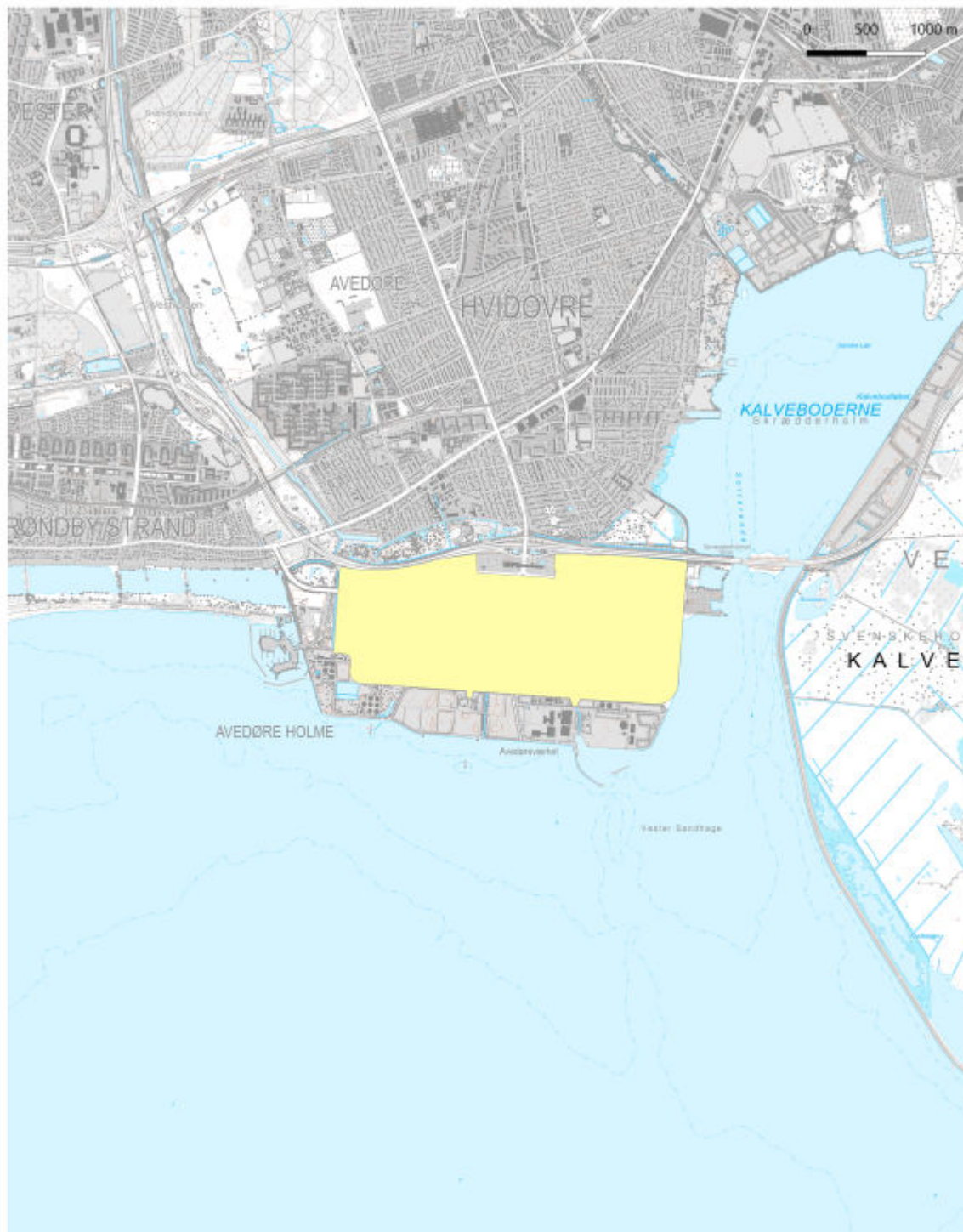
Kortbilag K: Arealer som Københavns Kommune kan overføre til byzone



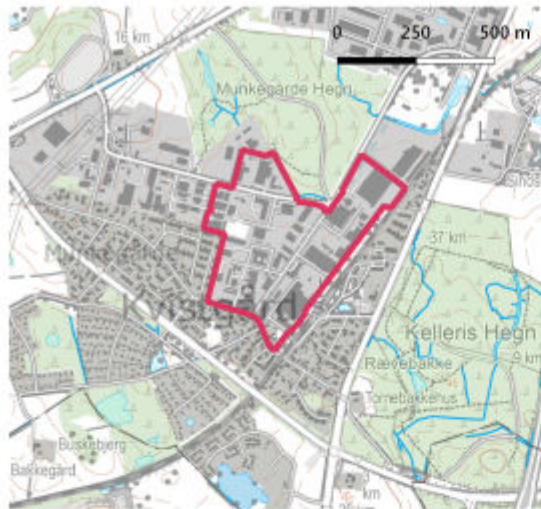
 Arealer som Københavns Kommune kan overføre til byzone

1. Krydstogtterminal 2. Opfyldt areal til Øresundsbanen 3. Kraftværkshalvøen

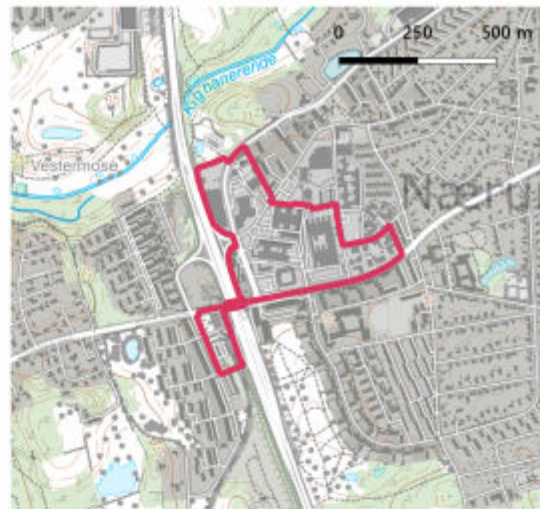
Kortbilag L: Område på Avedøre Holme forbeholdt produktionsvirksomheder mv.



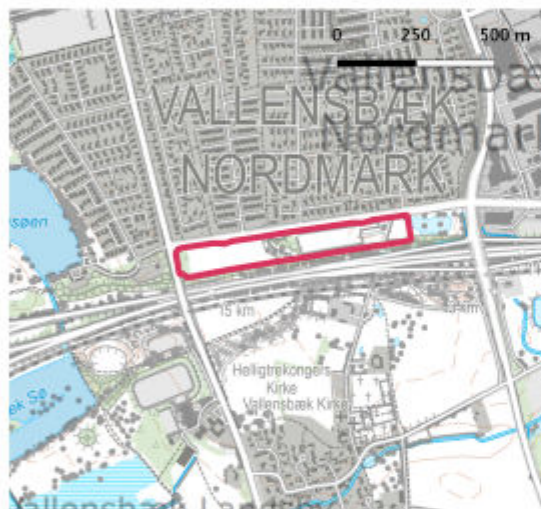
Forbeholdt produktionsvirksomheder og transport- og logistikvirksomheder

Kortbilag M.1: Særlige lokaliseringsområder i Kvistgård, Nærum og Vallensbæk


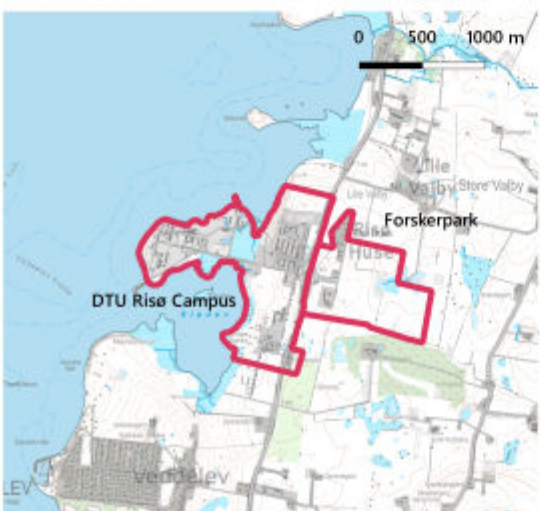
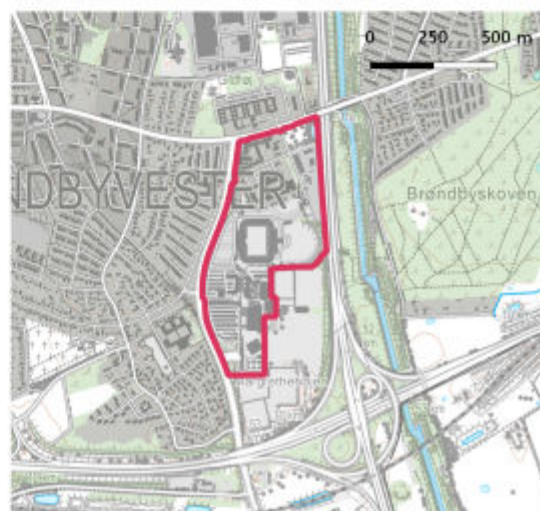
Kvistgård



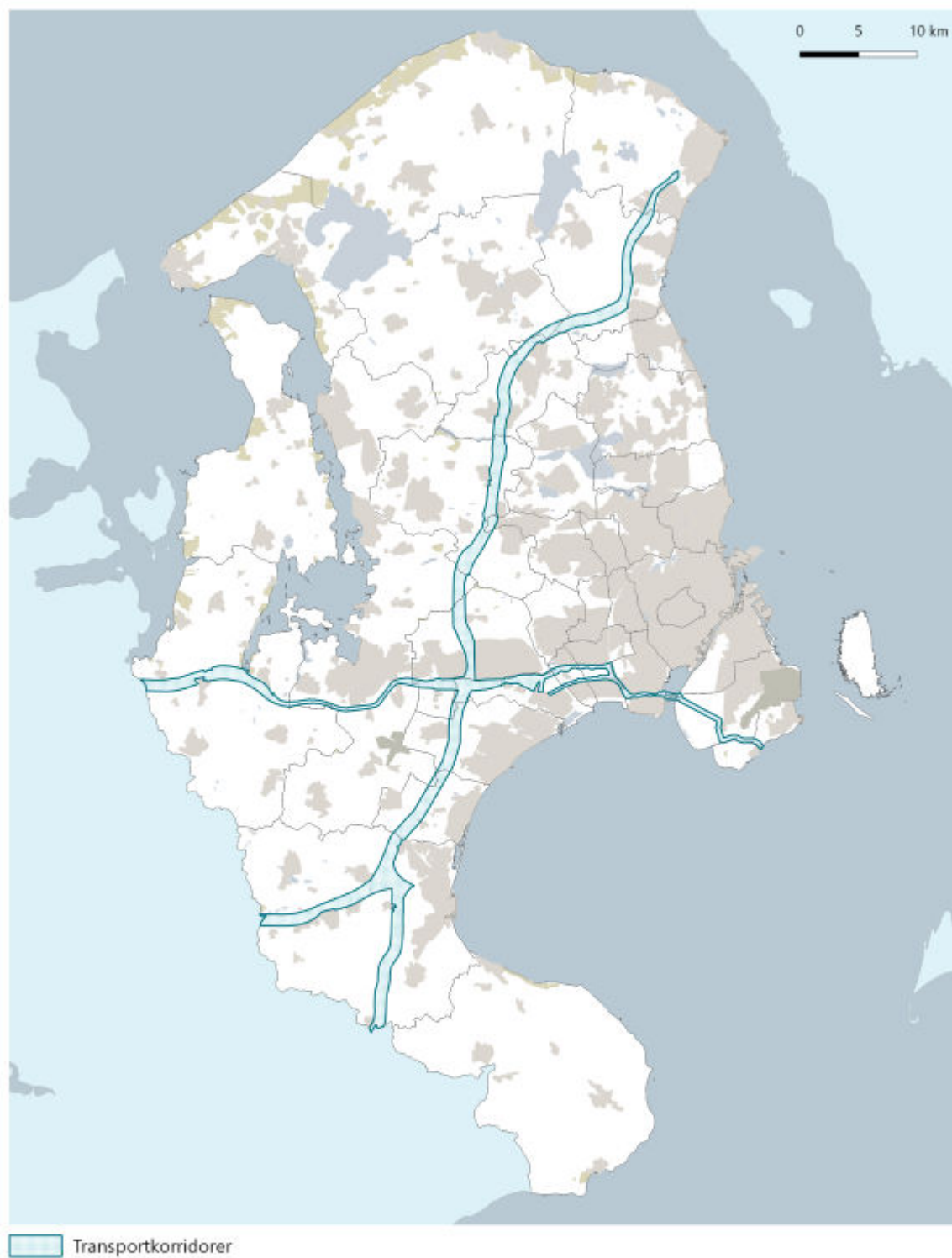
Nærum



Vallensbæk

Kortbilag M.2: Forskerpark og DTU Risø Campus

Kortbilag M.3: Sportsbyen Brøndby


Kortbilag N: Reservationer til transportkorridorer



Kortbilag O: Reservationer til overordnede kollektive trafikanlæg

**Eksisterende strækningsanlæg**

- Regionaltog, S-tog og Metro
- København - Ringsted
- - - S-tog (vigespor)

Reservation til nye anlæg

- Metro
- Letbane
- Transportkorridorer

Noter:

Numre på kortet henviser til liste over nyanlæg i § 25.

Baneanlæggenes forløb er vist oversigtligt og kan være af principiel karakter.

Kortbilag P: Reservationer til overordnede vejanlæg

**Eksisterende veje**

- Motorvej
- Øvrig overordnet vej

Reservation til nye anlæg

- Motorvej/motorvejsudvidelse
- Øvrig overordnet vej
- Transportkorridorer

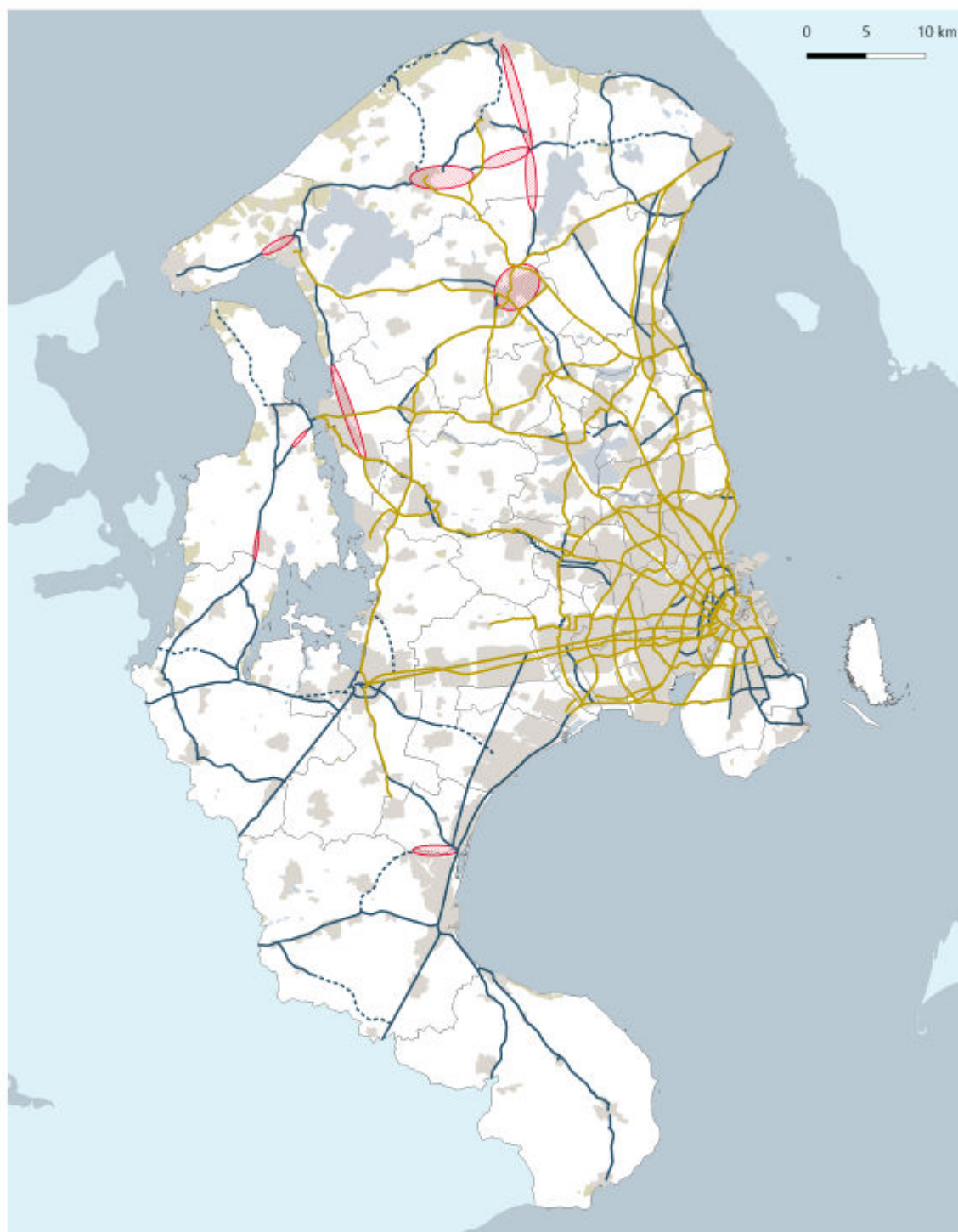
Igangværende undersøgelse

- HH - Forbindelse
- Østlig Ringvej

Noter:
Numre på kortet henviser til liste over nyanlæg i § 26.

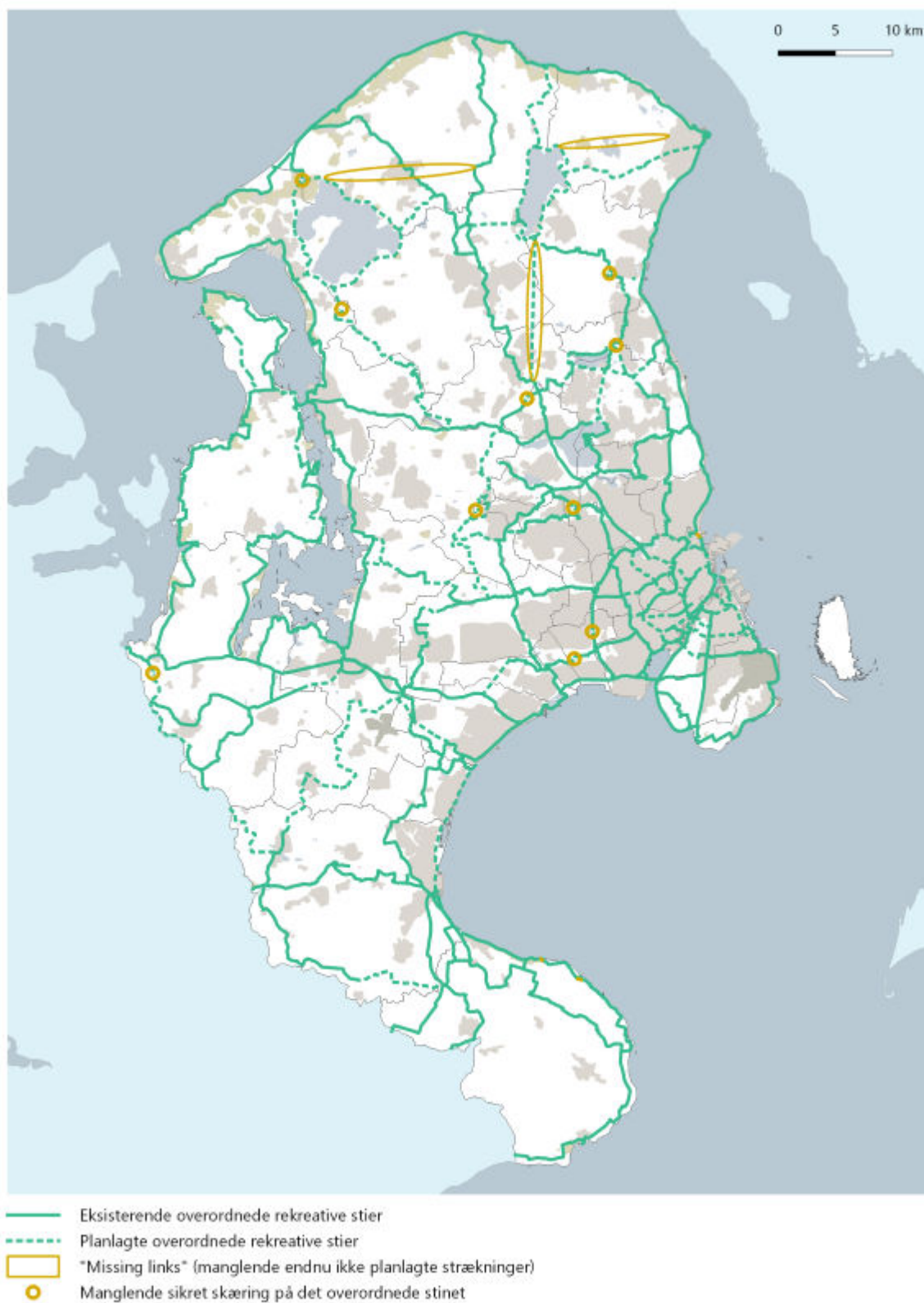
Vejanlæggenes forløb er vist oversigtligt og kan være af principiel karakter.

Kortbilag Q: Reservationer til overordnede cykelstier, herunder supercykelstier



- Eksisterende og planlagte supercykelstier
- Øvrige eksisterende overordnede cykelstier med regional betydning
- - - Planlagte overordnede cykelstier med regional betydning
- "Missing links" (manglende endnu ikke planlagte strækninger)

Kortbilag R: Reservationer til overordnede rekreative stier



Kortbilag S: Reservationer til overordnede energiforsyningsanlæg

**Eksisterende strækingsanlæg**

- Højspændingsluftledning 400 kV
- Højspændingsluftledning 132 kV
- Højspændingsjordkabel 400 kV
- Højspændingsjordkabel 220 kV
- Højspændingsjordkabel 132 kV
- 400 kV DC kabel
- Naturgastransmissionsledning

Reservation til nye anlæg

- - - Højspændingsjordkabel
- Naturgaskompressorstation
- Transportkorridorer

Noter:

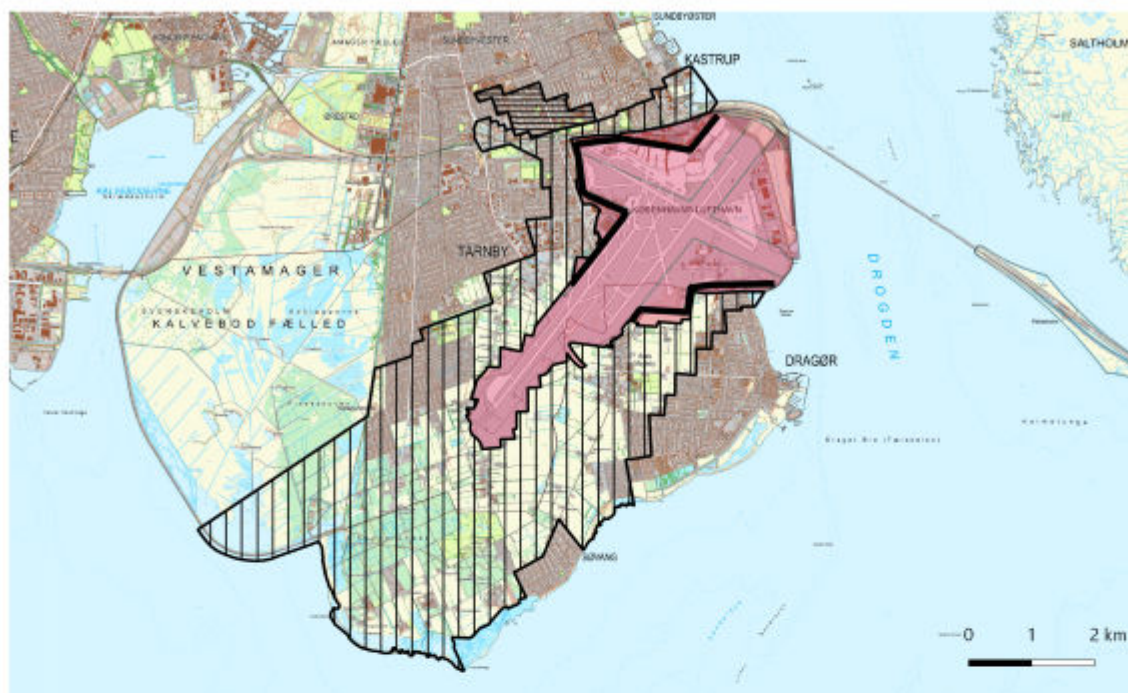
Numre på kortet henviser til liste over nyanlæg i § 29.

Strækingsanlæggenes forløb er vist oversigtligt og kan være af principiel

Kortbilag S.1: Ændring af tracé for naturgashovedtransmissionsledning



Kortbilag T.1: Restriktionsområder ved Københavns Lufthavn, Kastrup



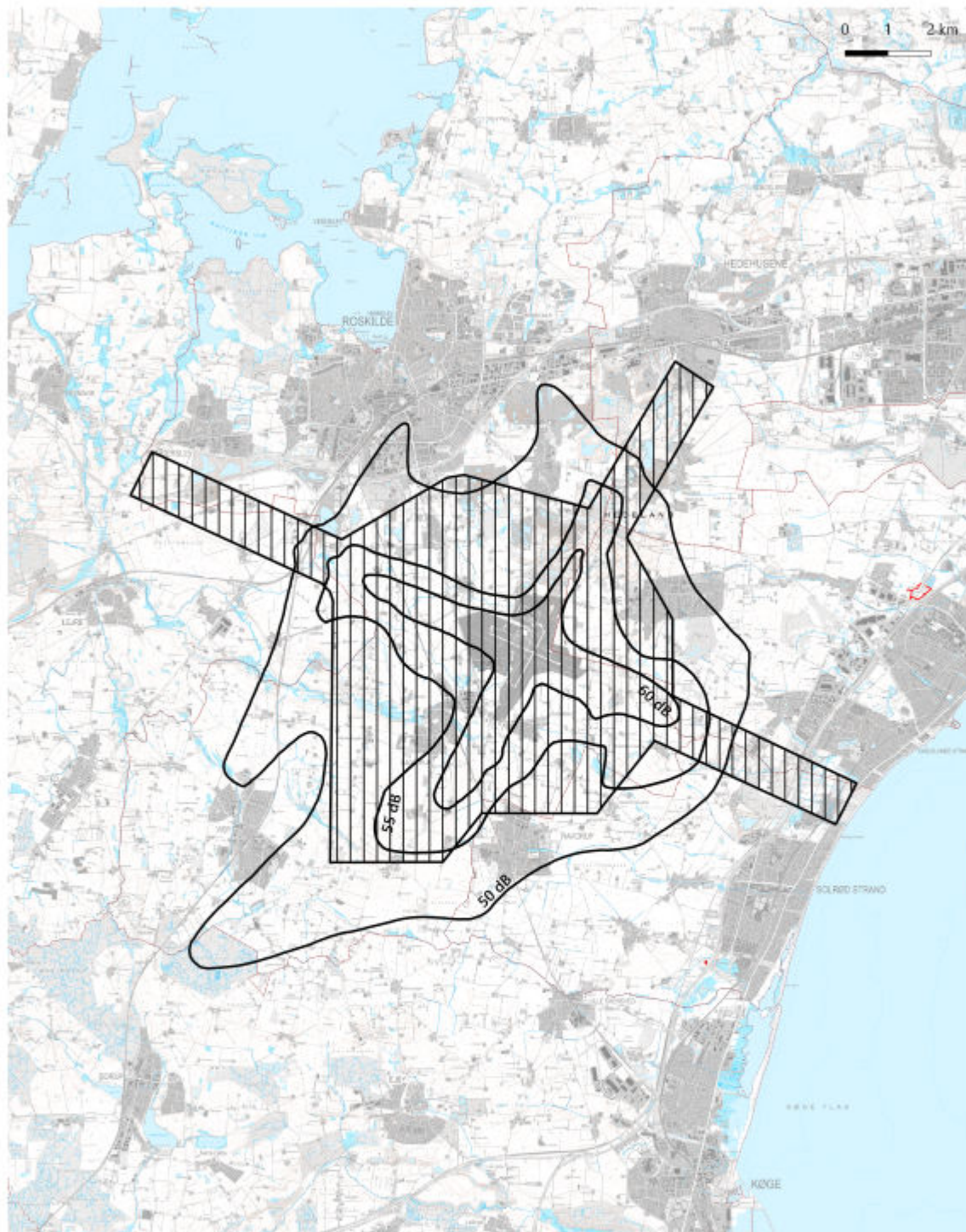
- Område til lufthavn, lufthavnsrelaterede erhvervs- og servicefunktioner samt trafik anlæg
- Område med restriktioner indtil drejning af tværbane
- Område uden for lufthavnen med restriktioner
- Zone for støjskærmning

Kortbilag T.2: Støjzone ved Københavns Lufthavn, Kastrup



- Støjzone
- Målestation
- Motorafprøvningsområde

Kortbilag U: Støjzone ved Københavns Lufthavn, Roskilde



-  Støjkonsekvensområde
-  Område med særlige restriktioner

Kortbilag V: Sommerhusområde der kan overføres til byzone

