



[Til forsiden af retsinformation.dk](#)

BEK nr 1037 af 09/08/2013 Gældende

Offentliggørelsesdato: 29-08-2013

Miljøministeriet



[Vis mere...](#)

Senere ændringer til forskriften

Lovgivning forskriften vedrører

- [LBK nr 587 af 27/05/2013](#)

Ændrer i følgende forskrifter

- [CIR nr 48 af 29/06/2007](#)

Yderligere dokumenter:

- [Alle cirkulærer, vejledninger m.v. til denne bekendtgørelse](#)
- [Afgørelser truffet i henhold til denne retsforskrift](#)
- [Beretninger fra ombudsmanden, der anvender denne retsforskrift](#)

Oversigt (indholdsfortegnelse)

Kapitel 1	Hovedstadsområdet
Kapitel 2	Hovedstruktur
Kapitel 3	Det indre storbyområde (Fingerbyens håndflade)
Kapitel 4	Det ydre storbyområde (Byfingrene)
Kapitel 5	De grønne kiler
Kapitel 6	Det øvrige hovedstadsområde
Kapitel 7	Tværgående emner
Kapitel 8	Ikrafttræden
Kortbilag A	De 4 geografiske delområder
Kortbilag A.O	De 4 geografiske delområder
Kortbilag A.1	Ydre del af Helsingør-fingeren
Kortbilag A.2	Ydre del af Hillerød-fingeren og Farum-fingeren
Kortbilag A.3	Ydre del af Frederikssund-fingeren
Kortbilag A.4	Ydre del af Roskilde-fingeren
Kortbilag A.5	Ydre del af Køge-fingeren
Kortbilag A.6	Indre storbyområde
Kortbilag A.7	Ring 3-korridoren
Kortbilag A.8	Rækkefølge for arealer til byudvikling tidligst efter 2021
Kortbilag A.9	Ændrede afgrænsninger af byområdet og storbyområdets landområde
Kortbilag A.9a	Ændrede afgrænsninger af byområdet og storbyområdets landområde
Kortbilag A.9b	Ændrede afgrænsninger af byområdet og storbyområdets landområde
Kortbilag A.9c	Udvidelse af Roskildefingeren (Ydre Storbyområde)
Kortbilag A.10	Nye Ændrede afgrænsninger af de grønne kiler
Kortbilag A.10a, A.10b og A.10c	Nye Ændrede afgrænsninger af de grønne kiler
Bilag B	Stationer og knudepunktstationer
Kortbilag B.1	Linjeføring og stationer på kommende letbane på Ring 3
Kortbilag C	Områder til virksomheder med særlige beliggenhedskrav og til transport- og distributions erhverv

Kortbilag D	Grønne bykiler
Kortbilag E	Område til Containerterminal mv. i Københavns ydre Nordhavn
Kortbilag F	Arealer som Københavns Kommune kan overføre til byzone
Kortbilag G	Mulige placeringer af friluftsanlæg i grønne kiler
Kortbilag H	Forskerpark og DTU Risø Campus
Kortbilag I	Reservation til transportkorridor
Kortbilag II	Revision af transportkorridor
Kortbilag J	Reservationer til overordnede kollektive trafik anlæg
Kortbilag K	Reservationer til overordnede vejanlæg
Kortbilag L	Reservationer til overordnede transport/pendlercykelstier, herunder cykelsuperstier
Kortbilag M	Reservationer til overordnede rekreative stier
Kortbilag N	Reservationer til overordnede energiforsyningsanlæg
Kortbilag NI	Ændring af trace for naturgashovedtransmissionsledning
Kortbilag O og P	Restriktionsområder ved Københavns Lufthavn, Kastrup og støjzone ved Københavns Lufthavn, Kastrup
Kortbilag Q og R	Afgrænsning af Roskilde Lufthavns område og støjzone ved Roskilde Lufthavn, Tune

Den fulde tekst

Bekendtgørelse om hovedstadsområdets planlægning (Fingerplan 2013)

I medfør af § 3, stk. 1, og § 5 j, stk. 4, i lov om planlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 587 af 27. maj 2013, fastsættes:

Kapitel 1

Hovedstadsområdet

§ 1. Hovedstadsområdet omfatter kommunerne i

Region Hovedstaden (bortset fra Bornholms Kommune) samt Greve, Køge, Lejre, Roskilde, Solrød og Stevns kommuner.

§ 2. Hovedstadsområdet er opdelt i 4 geografiske områdetyper:

- 1) det indre storbyområde,
- 2) det ydre storbyområde (byfingrene),
- 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

Hovedstruktur

§ 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 udlægning 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 forventet nybyggeri i hovedstadsområdet i planperioden og en balanceret udvikling mellem de forskellige egne i hovedstadsområdet, og

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 ledsages af en redegørelse med en vurdering af de trafikale og miljømæssige konsekvenser.

Kapitel 3

Det indre storbyområde (Fingerbyens håndflade)

§ 5. Afgrænsning 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 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. Tæt boligbyggeri kan placeres i byområdet også uden for de stationsnære områder,

3) at byfunktioner af regional karakter fortrinsvist lokaliseres stationsnært ved knudepunktsstationer,

4) at stationsnære områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed. Ved knudepunktsstationer skal tilstræbes, at en del af de stationsnære byggemuligheder forbeholdes regionale funktioner, herunder kontor erhverv,

5) at de områder, som er nævnt i stk. 6, fastholdes som lokaliseringsmuligheder for virksomheder med særlige beliggenhedskrav, 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 lokalisering af virksomheder med særlige beliggenhedskrav og sikre eksisterende virksomheder udviklingsmuligheder. Zonerne fastlægges i den kommunale planlægning efter forudgående aftale mellem kommunen og staten. Zonerne indarbejdes i en efterfølgende revision af Fingerplanen, og

6) at de områder, som er nævnt i stk. 7, fastlægges som grønne bykiler af regional betydning. Områderne skal overvejende forbeholdes alment tilgængelige frilufts- og fritidsformål, idet de fredede områder kan anvendes i overensstemmelse med fredningerne. Under forudsætning af at fredningsbestemmelserne respekteres, 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 kilerne karakter af grønt område og almene tilgængelighed. Områderne kan anvendes til klimatilpasning, hvis det er foreneligt med hovedanvendelsen og fredningsbestemmelserne.

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. I bilag B er angivet de stationer, som er udgangspunkt for afgrænsning af stationsnære områder

og stationsnære kerneområder, herunder de stationer som er udpeget som knudepunktsstationer. Når der er truffet politisk beslutning om nye stationer på det overordnede banenet optages de i bilag B. 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 principielle 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. Byfunktioner, som på grund af arealudnyttelse, arbejdspladstæthed eller besøgs mønstre har en intensiv karakter, omfatter bl.a. kontor- og serviceerhverv, beskæftigelsesintensive produktionserhverv, offentlige institutioner, udstillings- og kongrescentre, større idrætsanlæg og multianvendelige anlæg til fritidsformål, hoteller, tæt boligbebyggelse o.l. Byfunktioner af regional karakter omfatter de byfunktioner blandt ovenstående, som henvender sig til et regionalt opland, dvs. et opland som rækker ud over kommunen og nabokommunerne.

Stk. 4. 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 f.eks. 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) kommunen fastlægger normer for maksimalt antal parkeringspladser, som afhænger af stationens beliggenhed i fingerbystrukturen: I centralkommunerne (København og Frederiksberg Kommune) højst 1 parkeringsplads pr. 100 m² etageareal erhvervsbyggeri, uden for centralkommunerne højst 1 parkeringsplads pr. 75 m² etageareal erhvervsbyggeri ved en knudepunktsstation, og højst 1 parkeringsplads pr. 50 m² etageareal erhvervsbyggeri ved øvrige stationer, eller
- 3) det drejer sig om udvidelse af eksisterende kontorejendomme opført før 1. januar 2007.

Stk. 5. Allerede etablerede regionshospitalet kan udvides til hospitalsformål, uanset om de ligger uden for de stationsnære områder.

Stk. 6. Områder som er udpeget som egnede lokalisering muligheder for virksomheder med særlige beliggenhedskrav (klasse 6 og klasse 7 virksomheder): Delområder på Refshaleøen (på og ved Renseanlægget Lynetten), på Amagerværket/Amager Forbrænding, Nordhavn og på Prøvestenen (alle i Københavns Kommune). I Nordhavn kan området nærmest den første etape og efterfølgende anden etape for byudvikling i Nordhavn zoneret til virksomheder i lavere miljøklasser. På Nordhavn og Prøvestenen kan lokaliseres havnerelaterede transporterhverv. Områderne er vist på kortbilag C.

Stk. 7. 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, Nørrebroparken, Assistens Kirkegaard, Bispebjerg-Ryvangforløbet, Emdrup Sø, Kongens Have, Fælledparken, Valbyparken 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) samt Skaftet og Trekanten (Tårnby Kommune). Områderne er vist på kortbilag D.

Stk. 8. 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 E.

Stk. 9. I Københavns Kommune kan de arealer, som er vist på kortbilag F, 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 friluft- 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, og
- 6) at de grønne bykiler i videst muligt omfang er alment tilgængelige for friluftsliv.

Stk. 3. De i kommuneplanerne fastlagte grønne bykiler i Ring 3-korridoren indarbejdes i en efterfølgende revision af Fingerplan 2013.

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 efter forudgående aftale mellem staten og kommunen.

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, når det respekterer overordnede interesser, herunder reglerne i § 11 og § 15.

§ 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 områder 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. Tæt boligbyggeri kan placeres i byområdet også uden for de stationsnære områder,
- 3) at byfunktioner af regional karakter fortrinsvist lokaliseres stationsnært ved knudepunktsstationer,
- 4) at stationsnære områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed. Ved knudepunktsstationer skal tilstræbes, at en del af de stationsnære byggemuligheder forbeholdes regionale funktioner, herunder kontorerhverv,
- 5) at ny byudvikling tilrettelægges, således at der skabes sammenhæng med de eksisterende byområder og en klar

grænse mellem by og land,

6) at de områder, som er nævnt i stk. 5, fastholdes som lokaliseringsmuligheder for virksomheder med særlige beliggenhedskrav, 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 zonerings af områderne i forskellige miljøklasser, hvis det bidrager til at sikre fremtidige muligheder for lokalisering af virksomheder med særlige beliggenhedskrav og sikrer eksisterende virksomheders udviklingsmuligheder. Zonerings fastlægges efter forudgående aftale mellem kommunen og staten. Zonerings indarbejdes i en efterfølgende revision af Fingerplanen, og

7) at de områder, som er nævnt i stk. 6, forbeholdes virksomheder inden for transport- og distributionserhverv. Den kommunale planlægning kan anvende zonerings af områderne i forskellige miljøklasser, hvis det bidrager til at sikre fremtidige muligheder for lokalisering af virksomheder med særlige beliggenhedskrav og sikrer eksisterende virksomheders udviklingsmuligheder. Zonerings fastlægges efter forudgående aftale mellem kommunen og staten. Zonerings indarbejdes i en efterfølgende revision af Fingerplanen. Der kan i forbindelse med transport- og distributionsvirksomheder 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. I bilag B er angivet de stationer, som er udgangspunkt for afgrænsning af stationsnære områder og stationsnære kerneområder, herunder de stationer som er udpeget som knudepunktsstationer. Når der er truffet politisk beslutning om nye stationer på det overordnede banenet, optages de i bilag B. 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 principielle 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. Byfunktioner, som på grund af arealudnyttelse, arbejdspladstæthed og besøgs mønstre har en intensiv karakter, omfatter bl.a. kontor- og serviceerhverv, beskæftigelsesintensive produktionserhverv, kulturinstitutioner, udstillings- og kongrescentre, større idrætsanlæg, multianvendelige anlæg til fritidsformål, hoteller, tæt boligbebyggelse o.l. Byfunktioner af regional karakter omfatter de byfunktioner blandt ovenstående, som henvender sig til et regionalt opland, dvs. et opland, som rækker ud over kommunen og nabokommunerne.

Stk. 4. 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 f.eks. 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) kommunen fastlægger normer for maksimalt antal parkeringspladser, som afhænger af stationens beliggenhed i fingerbystrukturen: højst 1 parkeringsplads pr. 50 m² etageareal erhvervsbyggeri ved knudepunktsstation, og højst 1 parkeringsplads pr. 40 m² etageareal erhvervsbyggeri ved øvrige stationer, eller
- 3) det drejer sig om udvidelse af eksisterende kontorejendomme opført før 1. januar 2007.

Stk. 5. Områder som er udpeget som egnede lokaliseringsmuligheder for virksomheder med særlige beliggenhedskrav (klasse 6 og 7 virksomheder): Avedøre Holme (Hvidovre Kommune), Rørtang (Helsingør Kommune), og Hedehusene Vest (Høje-Taastrup Kommune). Områderne er vist på kortbilag C.

Stk. 6. Områder som er udpeget som egnede lokaliseringsmuligheder for virksomheder inden for transport- og distributionserhverv: Avedøre Holme (Hvidovre Kommune), Greve Main (Greve Kommune), Kildebrønne Syd og

Ventrupparken (Greve Kommune), nyt Trekantområde (Ishøj Kommune), Kvistgaard Nord og Oldensvej Erhvervsområde (Helsingør Kommune), Hedehusene Vest ved Nymølle og Høje-Taastrup TransportCenter (Høje-Taastrup Kommune) og Nordhøj (Køge Kommune). Områderne er vist på kortbilag C.

Stk. 7. Allerede etablerede regionshospitaller kan udvides, uanset om de ligger uden for de stationsnære områder.

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, og
- 6) at de grønne bykiler i videst muligt omfang er alment tilgængelige for friluftsliv.

Stk. 3. De i Kommuneplaner 2013 fastlagte grønne bykiler i Ring 3-korridoren indarbejdes i en efterfølgende revision af Fingerplan 2013.

DTU-området og Scion-DTU / Forskerparken

§ 13. I DTU-området (Lyngby-Taarbæk Kommune) og Scion-DTU / Forskerparken (Rudersdal Kommune) kan den allerede lokalplanlagte restrummelighed udnyttes, herunder til større byggeri over 1.500 etagemeter til forsknings-, undervisnings- og kontorformål.

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 etableres 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 A. 9c og Kortbilag H.

Rækkefølge

§ 15. 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 efter forudgående forhandling mellem staten og kommunen.

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. Udlægning af ny byzone i landområderne i ydre Hillerødfinger 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 Fingerplan 2013.

Kapitel 5

De grønne kiler

§ 16. Afgrænsning af de grønne kiler fremgår af kortbilag A. 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.

§ 17. 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 jordbrugsmæssig 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, og
- 6) at arealanvendelse og anlæg til friluftformål, herunder støjfølsom anvendelse, ikke er en hindring for udnyttelsen af de overordnede reservationer til transportkorridorer, trafik- og forsyningsformål, som angivet på kortbilag I, J, K, L, M og N.

Stk. 2. I følgende lokaliseringsområder kan der uanset reglerne i stk. 1, nr. 1-5, placeres specifikke fritidsanlæg: Vestamager (Københavns Kommune), Øst for Byvej (Hvidovre Kommune), Hjortespringskilen (Egedal Kommune), Vestskoven, (Ballerup Kommune), Albertslund Golfbane (Høje-Taastrup Kommune). Områderne er vist på kortbilag G.

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 grønne kiler, som ikke er omfattet af arealreservationerne til transportkorridorer, jf. § 23, etableres anlæg til klimatilpasning forudsat, at det i videst muligt omfang styrker natur og vilkår for friluftsliv.

§ 18. Kommuneplanlægningen i de ydre grønne kiler skal sikre,

- 1) at områderne forbeholdes overvejende almen, ikke bymæssig friluftsanvendelse med mulighed for jordbrugsmæssig 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, og

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 I, J, K, L, M og N.

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

Stk. 3. Der kan i de dele af de grønne kiler, som ikke er omfattet af arealreservationerne til transportkorridorer, jf. § 23, etableres anlæg til klimatilpasning forudsat, at det i videst muligt omfang styrker natur og vilkår for friluftsliv.

Kapitel 6

Det øvrige hovedstadsområde

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

§ 20. Der kan i den kommunale planlægning udlægges ny byzone, når det respekterer overordnede interesser, herunder regler i § 21 og § 22.

§ 21. 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 der ikke udlægges ny byzone i områder inden for den 4. grønne ring,

5) at de områder, som er nævnt i stk. 4, fastholdes som lokaliseringsmuligheder for virksomheder med særlige beliggenhedskrav, 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 i områderne i zoner for forskellige miljøklasser, hvis det bidrager til at sikre lokaliseringsmulighederne for virksomheder med særlige beliggenhedskrav og sikrer eksisterende virksomheders udviklingsmuligheder. Zoneringen fastlægges efter forudgående aftale mellem kommunen og staten. Zoneringen indarbejdes i en efterfølgende revision af Fingerplanen, og

6) at de områder, som er nævnt i stk. 5, forbeholdes virksomheder inden for transport- og distributions erhverv. Den kommunale planlægning kan anvende zoner i områderne i forskellige miljøklasser, hvis det bidrager til at sikre fremtidige muligheder for lokalisering af virksomheder med særlige beliggenhedskrav og sikrer eksisterende virksomheders udviklingsmuligheder. Zoneringen fastlægges efter forudgående aftale mellem kommunen og staten. Zoneringen indarbejdes i en efterfølgende revision af Fingerplanen.

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 udpeget som egnede lokaliseringsmuligheder for virksomheder med særlige beliggenhedskrav (klasse 6 og 7 virksomheder): Vassingerød (Allerød Kommune) og Gadstrup Erhvervspark (Roskilde Kommune). Områderne er vist på kortbilag C.

Stk. 5. Områder som er forbeholdt transport- og distributions erhverv: Bjæverskov Vest (Køge Kommune), nyt Vassingerød Nordøst (Allerød Kommune). Udlæg af nyt Vassingerød Nordøst forudsætter, at Allerød Kommune i kommuneplanlægningen har afvejet arealinteresserne, herunder hensynet til grundvandsinteressen. Områderne er

vist på kortbilag C.

Rækkefølge for byudvikling

§ 22. Kommuneplanlægningen i det øvrige hovedstadsområde skal sikre, at der for ny byudvikling fastlægges rækkefølge. Rækkefølgeangivelserne skal bidrage 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 fastlægges efter forudgående forhandling mellem staten og kommunen.

Kapitel 7

Tværgående emner

Transportkorridor

§ 23. Den kommunale planlægning skal sikre,

- 1) at den langsigtede reservation af transportkorridorer til fremtidig overordnet trafik infrastruktur og tekniske anlæg fastholdes,
- 2) at transportkorridorenes landzonearealer friholdes for yderligere permanent bebyggelse og anlæg, bortset fra bebyggelse og anlæg, som er nødvendig for driften af landbrugsejendomme, og
- 3) at udnyttelse af byzonearealer i transportkorridorene ikke intensiveres eller sker i strid med konkrete infrastrukturformål, jf. § 24, § 25 og § 28.

Stk. 2. Transportkorridorerne er vist på kortbilag I.

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

Overordnede arealreservationer til trafik- og forsyningsanlæg

§ 24. Den kommunale planlægning skal respektere følgende mulige, fremtidige overordnede kollektive trafikanlæg:

- 1) Baneforbindelse mellem København-Ringsted via Køge.
- 2) En Metrocityring (Københavns og Frederiksberg kommuner).
- 3) En skinnebåren kollektiv trafikforbindelse fra Lundtofte til Ishøj med mulig afgrening mod Brøndby Strand (Lyngby-Tårnbæk, Gladsaxe, Herlev, Glostrup, Brøndby, Vallensbæk og Ishøj kommuner).
- 4) Dobbeltspor på banestrækningen Lejre-Vipperød (Lejre Kommune).
- 5) Overhalingsspor på S-banen mellem Ny Ellebjerg og Hundige (Københavns, Hvidovre, Brøndby, Vallensbæk, Ishøj og Greve kommuner).
- 6) Overhalingsspor på S-banen mellem Hellerup og Holte (Københavns, Gentofte, Lyngby-Tårnbæk og Rudersdal kommuner).
- 7) S-togsstation Køge Nord (Køge Kommune).
- 8) S-togsstation Vinge (Frederikssund Kommune).
- 9) S-togsstation Hillerød Syd - Overdrevsvejen (Hillerød Kommune).
- 10) S-togsstation Priorparken (Brøndby Kommune).
- 11) S-togsstation Trylleskoven (Solrød Kommune).

12) Station Køge Nord på København – Ringsted (Køge Kommune).

13) Metroafgrening til Nordhavn – Østerport – Ved Orient Kaj (Københavns Kommune).

14) Metroafgrening fra København H over Sydhavnen til Ny Ellebjerg.

Stk. 2. Anlæggenes forløb er vist på kortbilag J.

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

1) Udvidelse af Køge Bugt Motorvejen, Greve Syd - Sydmotorvej til 8 spor (Greve, Solrød og Køge kommuner).

2) Frederiksundsmotorvejen med forudsatte lokale forbindelsesveje (Albertslund, Ballerup, Egedal, Roskilde og Frederikssund kommuner).

3) Udvidelse af Helsingørmotorvejen Øverød-Isterød til 6 spor (Rudersdal og Hørsholm kommuner).

4) Udvidelse af Motorringvej 4 Holbækmotorvej-Frederikssundmotorvej til 6 spor (Albertslund Kommune).

5) Vejforbindelse Københavns Nordhavn-Lyngbyvej (Københavns Kommune).

6) Ring 5, Tværvej mellem Holbækmotorvejen og Måløv (Høje-Tåstrup 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-Humlebæk (Hillerød og Fredensborg kommuner).

12) Ring 7, Tunnel/bro over Roskilde Fjord med forbindelse til Frederikssundsmotorvej og vejnettet i Hornsherred (Frederikssund Kommune).

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) Slangerup-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 (Solrød og Køge kommuner).

22) Omfartsvej Borup (Møllevej-Ryeskovvej), (Køge Kommune).

23) Forlægning af Billesborgvej nord om Herfølge (Køge Kommune).

24) Forlægning øst om Strøby Egede (Stevns Kommune).

25) Udbygning af Hillerødmotorvejen fra 4-6 spor mellem Motorringvej 3 og Værløse (Gladsaxe og Furesø kommuner).

26) 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).

Stk. 2. Vejanlæggenes forløb vist på kortbilag K er oversigtlig og kan være af principiel karakter.

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

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

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

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

§ 28. Den kommunale planlægning skal respektere 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:

a) Kompressorstation på Avedøre Holme (Hvidovre Kommune).

b) Transmissionsledning fra Helsingør til Lyngby (Helsingør, Fredensborg og Allerød kommuner).

c) Transmissionsledning fra Køge til Sonnerup (Køge Kommune).

Stk. 2. Anlæggene er vist på kortbilag N.

§ 29. 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 kompressorstationen som vist på Kortbilag N-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 eller gives tilladelse til byggeri eller anlæg.

b) Inden for de 200 m må der ikke planlægges for eller 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.

Støjkonsekvensområder ved Københavns Lufthavn, Kastrup og Roskilde Lufthavn, Tune

§ 30. Den kommunale planlægning skal respektere støjzoner ved Københavns Lufthavn, Kastrup og ved Roskilde Lufthavn, Tune, som er vist på kortbilag O, P, Q og R.

Københavns Lufthavn, Kastrup

§ 31. Københavns Lufthavns arealer i Kastrup er vist med tæt skravering på kortbilag O. 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.

Roskilde Lufthavn, Tune.

§ 32. I støjkonsekvensområdet ved Roskilde lufthavn, der er vist på kortbilag R, er der i landzone nedenstående begrænsninger på arealanvendelsen, medmindre det kan sandsynliggøres, at der ikke er væsentlige miljømæssige problemer forbundet hermed:

- 1) Hvis støjbelastningen overstiger 50 dB, kan der ikke gives tilladelse til udlæg af rekreative områder med overnatning. Ved opførelse af ny boligbebyggelse bør det sikres, at det indendørs støjniveau fra lufthavnen ikke overstiger følgende grænseværdier i soverum: LAeq, 24h = 30dB og LAmx = 45 dB.
- 2) Hvis støjbelastningen overstiger 55 dB, kan der ikke gives tilladelse til opførelse af ny boligbebyggelse. Undtaget er boliger med tilknytning til landbrugs og skovdrift. Endvidere kan der ikke gives tilladelse til etablering af rekreative områder. Støjfølsomme institutioner må vurderes i hvert enkelt tilfælde. Industrivirksomheder samt offentlig og private institutioner, der ikke er specielt støjfølsomme, kan normalt opføres.
- 3) Hvis støjbelastningen overstiger 60 dB, kan der ikke gives tilladelse til opførelse af (spredt) bebyggelse i det åbne land.
- 4) Inden for området med særlige restriktioner omkring Roskilde Lufthavn, som er vist ved lodret skravering på kortbilag R, kan der som hovedregel ikke gives tilladelse til opførelse af ny boligbebyggelse. Undtaget er boliger med tilknytning til landbrugs og skovdrift. Støjfølsomme institutioner må vurderes i hvert enkelt tilfælde. Industrivirksomheder samt offentlige og private institutioner, der ikke er specielt støjfølsomme, kan normalt opføres.

Kapitel 8

Ikrafttræden

§ 33. Landsplandirektivet træder i kraft den 30. august 2013.

Stk. 2. Cirkulære nr. 48 af 29. juni 2007 om Regler i Fingerplan 2007 ophæves.

Miljøministeriet, den 9. august 2013

Ida Auken

Kortbilag A

De 4 geografiske delområder



Kortbilag A.O

De 4 geografiske delområder



Kortbilag A.1

Ydre del af Helsingør-fingeren



Kortbilag A.2

Ydre del af Hillerød-fingeren og Farum-fingeren



Kortbilag A.3

Ydre del af Frederikssund-fingeren



Kortbilag A.4

Ydre del af Roskilde-fingeren



Kortbilag A.5

Ydre del af Køge-fingeren



Kortbilag A.6

Indre storbyområde



Kortbilag A.7

Ring 3-korridoren

Kortbilag A.8

Rækkefølge for arealer til byudvikling tidligst efter 2021

Kortbilag A.9

Ændrede afgrænsninger af byområdet og storbyområdets landområde

Kortbilag A.9a

Ændrede afgrænsninger af byområdet og storbyområdets landområde

Kortbilag A.9b

Ændrede afgrænsninger af byområdet og storbyområdets landområde

Kortbilag A.9c

Udvidelse af Roskildefingeren (Ydre Storbyområde)

Kortbilag A.10

Nye Ændrede afgrænsninger af de grønne kiler

Kortbilag A.10a, A.10b og A.10c

Nye Ændrede afgrænsninger af de grønne kiler

Bilag B

Stationer og knudepunktstationer



Kortbilag B.1

Linjeføring og stationer på kommende letbane på Ring 3



Kortbilag C

Områder til virksomheder med særlige beliggenhedskrav og til transport- og distributionserhverv



Kortbilag D

Grønne bykiler



Kortbilag E

Område til Containerterminal mv. i Københavns ydre Nordhavn



Kortbilag F

Arealer som Københavns Kommune kan overføre til byzone



Kortbilag G

Mulige placeringer af friluftsanlæg i grønne kiler



Kortbilag H

Forskerpark og DTU Risø Campus



Kortbilag I

Reservation til transportkorridor



Kortbilag I1

Revision af transportkorridor



Kortbilag J

Reservationer til overordnede kollektive trafik anlæg



Kortbilag K

Reservationer til overordnede vejanlæg



Kortbilag L

Reservationer til overordnede transport/pendlercykelstier, herunder cykelsuperstier



Kortbilag M

Reservationer til overordnede rekreative stier



Kortbilag N

Reservationer til overordnede energiforsyningsanlæg



Kortbilag N1

Ændring af trace for naturgashovedtransmissionsledning



Kortbilag O og P

Restriktionsområder ved Københavns Lufthavn, Kastrup og støjzone ved Københavns Lufthavn, Kastrup



Kortbilag Q og R

Afgrænsning af Roskilde Lufthavns område og støjzone ved Roskilde Lufthavn, Tune

