

Ministerium: Erhvervs- og Vækstministeriet  
Journalnummer: Miljømin.,  
Naturstyrelsen, j.nr. NST-119-00012

Senere ændringer til forskriften  
Ingen

## Vejledning om administration af transportkorridorerne i hovedstadsområdet

### *Indledning - baggrunden for vejledningen*

#### *Den hidtidige planlægning*

Princippet om at holde visse korridorer i landskabet fri for byudvikling og placering af byfunktioner for at kunne placere fremtidige større trafik- og forsyningsanlæg blev introduceret i hovedstadsområdets planlægning i Regionplan 1973. Begrundelsen var de særlige problemer i hovedstadsområdet med at fremføre nye overordnede veje, baner og ledningsanlæg på grund af omfattende bymæssig bebyggelse og byudviklingsinteresser. I Hovedstadsrådets Regionplantillæg 1982 blev princippet detaljeret til en konkret arealreservation og dermed gjort bindende for kommune- og lokalplanlægningen. Fra 1990 indgik transportkorridorerne først i amternes og siden i Hovedstadens Udviklingsråds regionplaner. Efter kommunalreformen i 2006 er arealreservationen videreført i landsplandirektivet, Fingerplan 2007, og kommunerne har overtaget administrationen af korridorarealerne i både landzone og byzone.

#### *Vejledningens formål*

Både de tidligere amters og de nuværende kommuners administration har undertiden været forskellig. Det har i visse tilfælde skabt en vis usikkerhed hos kommuner og grundejere. Naturstyrelsen er ansvarlig statslig myndighed for landsplandirektivet, Fingerplan 2007 og for planlægning af reservationer til overordnede infrastrukturanlæg. Styrelsen ønsker med denne vejledning at skabe grundlag for en mere ensartet administration af transportkorridorerne fremover. Det sker først og fremmest gennem en indsats for at gøre oplysninger om transportkorridorens afgrænsning og betydning mere kendte og tilgængelige for kommunerne, grundejere og ejendomshandlere.

Arealreservationerne til transportkorridorer er en del af den overordnede fysiske planlægning og har hjemmel i planloven. Det betyder, at de begrænsninger, som de respektive grundejere er pålagt i den sammenhæng, er at betragte som en erstatningsfri planlægningsmæssig regulering.

#### *Oversigt over vejledningens indhold*

##### Indledning – baggrunden for vejledningen

1. Formålet med transportkorridorerne
2. Erfaringerne med transportkorridorerne hidtil
3. Reglerne – hvad står der i Fingerplanen?
4. Administrationen af transportkorridorerne
  - 4.1 Landzonearealer
  - 4.2 Byzonearealer

- 4.3 Råstofinteresser
- 4.4 Rekreative interesser
- 4.5 Beskyttelsesinteresser vedr. landskabs-, natur- og kulturværdier
- 4.6 Skovrejsningsinteresser
- 4.7 Andre interesser
- 5. Information om transportkorridorens afgrænsning mm.
  - 5.1 Information om transportkorridoren efter kommunerne har indberettet oplysninger om reservationen i deres vedtagne kommuneplaner
  - 5.2 Information om transportkorridoren inden kommunerne har indberettet oplysninger om reservationen i deres vedtagne kommuneplaner

### *1. Formålet med transportkorridorerne*

Transportkorridoren er en reservation af areal til fremføring af mulige fremtidige, overordnede infrastrukturanlæg. Det vil sige regionale, nationale og internationale trafik- og forsyningsanlæg og lign., der har betydning for hele hovedstadsområdet udvikling. Reservationen er først og fremmest tænkt som en reservation til fremtidige strækningsanlæg, der kan blive behov for på længere sigt, men som ikke er kendt eller besluttet detaljeret endnu. Reservationen rummer imidlertid også eksisterende motorvejsstrækninger, hvor den fungerer som en støjdempende afstandszone til støjfølsom bebyggelse, samt naturgas- og højspændingsledninger med sikkerhedszone omkring. Transportkorridorerne har en strategisk beliggenhed nord-syd og øst-vest midt gennem hovedstadsområdet, og kan derfor betjene hele fingerbystrukturen trafikalt og energimæssigt.

Hensigten med at holde korridorer fri for byudvikling og byanlæg er at sikre passagemulighed for fremtidige trafik- og forsyningsanlæg på steder, hvor ny bymæssig bebyggelse ellers ville blive en barriere. Derved kan de samfundsmæssige omkostninger til ekspropriation af nyopførte huse samt indgrebene i bymiljø og landskab minimeres. Ved i visse tilfælde at samle infrastrukturanlæg i transportkorridoren, kan påvirkningen af landskaber og natur andre steder undgås.

Reservationen skal sikre, at transportkorridorarealerne holdes fri for udlæg af ny byzone i kommune- og lokalplanlægningen, og at landzoneadministrationen inden for reservationen undgår placering af ny bebyggelse til byfunktioner, der ikke har naturlig tilknytning til det åbne land, dvs. bebyggelse, der ikke har med landbrug, skovbrug og lign. at gøre.

### *2. Erfaringer med administrationen af transportkorridoren*

#### *Transportkorridorens bredde*

I årene siden arealreservationen blev fastlagt i regionplanlægningen for hovedstadsområdet, har flere kommuner haft ønske om at reducere korridorernes bredde af hensyn til lokale byudviklingsinteresser. Det er blevet fremført, at korridoren må kunne indskrænkes til de linjeføringer og anlægsbredder, der reelt vil blive brug for til fremtidige trafikale eller tekniske anlæg. Imidlertid er de fremtidige anlægs udform-

ning, udstrækning og tracé som regel ikke kendt med tilstrækkelig nøjagtighed, og korridorenes bredde skal netop derfor sikre en vis fleksibilitet i mulighederne for at fastlægge en konkret linjeføring. Da transportkorridoren er en overordnet og langsigtet reservation, er det af betydning, at den ligger fast og ikke ændres hyppigt.

### *Anvendelsen af transportkorridorerne*

En række eksisterende motorvejsstrækninger samt højspændings- og naturgasledninger ligger allerede placeret i transportkorridoren. Senest blev en del af arealreservationen brugt til anlægget af Øresundsforbindelsens motorvej og bane over Amager. Bagefter kunne reservationen aflyses, da den var fuldt udnyttet. Reservationen indgår aktuelt til strækninger af den planlagte nye bane København-Ringsted via Køge. Endvidere kan der på længere sigt måske blive brug for den nord-sydgående reservation gennem hovedstadsområdet i forbindelse med en evt. fast forbindelse Helsingør-Helsingborg, hvis der beslutes en overordnet trafikforbindelse herfra og sydpå.

### *Behov for effektiv oplysning*

Arealreservationen til transportkorridorer har længe været en del af den overordnede regionplanlægning. Siden 1982 har den været en obligatorisk del af kommuneplanerne, der efter planloven ikke må være i strid med regionplanen (nu Fingerplan 2007). Samtidig skulle kommunerne tage hensyn til reservationen i såvel kommune- og lokalplanlægningen som landzoneadministrationen. I nogle tilfælde har borgere og grundejere imidlertid følt, at de ikke er blevet oplyst tilstrækkeligt om transportkorridoren og konsekvenserne af arealreservationen, fordi de ikke ved ejendomskøb o.a. er blevet gjort opmærksomme på de begrænsninger, som reservationen medfører for ikke-landbrugsmæssigt byggeri. Der er således behov for en tydelig og let adgang til oplysninger om transportkorridorens afgrænsning og betydning.

### *3. Reglerne – hvad står der i Fingerplanen?*

Arealreservationerne til transportkorridorer har baggrund i planlovens § 5 j Stk. 3, der fastlægger, at ”kommuneplanlægningen i hovedstadsområdet skal sikre overordnede arealreservationer til trafikale infrastruktur, tekniske anlæg, støjkonsekvensområder og lign. af betydning for udviklingen i området som helhed.” Lovens regler er konkretiseret og uddybet i landsplandirektivet, Fingerplan 2007, hvor transportkorridorerne er afgrænset geografisk på kortbilag.

Landsplandirektivet Fingerplan 2007 fastlægger:

»§ 21. Den kommunale planlægning skal sikre,

- 1) at den langsigtede reservation af transportkorridorer til fremtidig overordnet trafikale 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,
- 3) at udnyttelsen af byzonearealer i transportkorridoren ikke intensiveres eller sker i modstrid med konkrete infrastrukturformål, jf. § 22, § 23 og § 24.

Stk. 2. Transportkorridorerne er vist på kortbilag E

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

Af bemærkningerne til Fingerplan 2007 fremgår det blandt andet, at ”midlertidige bygninger og anlæg kan placeres i transportkorridoren, når der i forbindelse med landzonetilladelsen tinglyses fjernelsesvilkår for det pågældende anlæg, så anlægget kan fjernes uden udgift for det offentlige, hvis korridoren tages i brug.«

Kortbilag E, som indgår i Fingerplanen, viser transportkorridorenes afgrænsning. Denne afgrænsning skal fremgå af det til kommuneplanens retningslinjer hørende kortbilag. I særlige tilfælde, hvor der på

grund af målestoksforhold eller anden usikkerhed er tvivl om transportkorridorens beliggenhed, tager Naturstyrelsen Roskilde stilling til den konkrete afgrænsning.

Ændring af transportkorridorens afgrænsning, som den er angivet i Fingerplan 2007, kan kun ske ved, at miljøministeren udsteder et nyt landsplandirektiv, der supplerer eller ændrer Fingerplan 2007.

*Hvilke kommuner er berørt af arealreservationen til transportkorridor?*

I alt 18 af hovedstadsområdet kommuner har arealer, der er reserveret til transportkorridor (Allerød, Ballerup, Brøndby, Dragør, Egedal, Fredensborg, Greve, Helsingør, Hillerød, Hvidovre, Høje-Tåstrup, Ishøj, Køge, Lejre, Roskilde, Solrød, Tårnby og Vallensbæk kommuner). Kommunerne er forpligtet til at lade transportkorridoren indgå som en landsplanmæssig interesse i kommune- og lokalplanlægning samt landzoneadministration.

#### *4. Administrationen af transportkorridorerne*

Administrationen af transportkorridorerne omfatter både landzonearealer og byzonearealer.

##### *4.1 Landzonearealer*

Langt størstedelen af arealreservationerne til transportkorridorer omfatter arealer i landzone, og reservationen giver ikke anledning til ændring af zonestatus.

Transportkorridorarealerne er reserveret til trafik- og forsyningsanlæg og lign. og skal friholdes for yderligere bebyggelse. Herfra er dog undtaget byggeri og anlæg, som er nødvendig for driften af landbrugs- eller skovbrugsejendomme og andre erhverv, som er funktionelt knyttet til det åbne land, fx råstofindvinding. For at sikre at arealerne kan anvendes til evt. fremtidige infrastrukturanlæg er det nødvendigt, at der ikke udlægges nye byområder, der indskrænker transportkorridorerne og dermed mulighederne for at placere større trafikale eller tekniske anlæg.

Arealreservationerne til transportkorridorer er en del af den overordnede fysiske planlægning i hovedstadsområdet og de begrænsninger, de medfører, betragtes som erstatningsfri planmæssig regulering. Efter dansk ret vil det imidlertid være således, at såfremt en grundejer i et konkret tilfælde rammes atypisk hårdt, vil administrationen af arealreservationerne efter omstændighederne kunne fraviges, se herom under afsnittet nedenfor om byggeri og anlæg, der kræver landzonetilladelse (fjernelsesvilkår).

##### *Byggeri og anlæg, der ikke kræver landzonetilladelse*

Reservationerne administreres efter planlovens landzonebestemmelser (§§ 35-38). Det vil sige, at bestemmelserne om byggeri, anlæg og arealanvendelse, der er undtaget fra kravet om landzonetilladelse (§§ 36 og 37), også gælder for landzonearealer inden for transportkorridorerne. Der kan således ikke stilles krav om landzonetilladelse og skærpede vilkår i tilfælde, der er omfattet af undtagelsesbestemmelserne. Fingerplanens krav om hensyntagen til transportkorridoren tilsidesætter altså ikke planlovens almindelige undtagelsesbestemmelser, der gælder for landzone.

Reservationerne til transportkorridorer er ikke til hindring for, at ledigblevne landbrugsbygninger genanvendes i overensstemmelse med planlovens §§ 36 og 37.

##### *Byggeri og anlæg, der kræver landzonetilladelse*

I tilfælde, hvor der kræves landzonetilladelse til genanvendelse af ledigblevne bygninger, må der ikke være tale om så omfattende ombygning, at der er tale om total nedrivning og nybyggeri. I tilfælde af brand kan der gives tilladelse til genopførelse med samme bygningsomfang som oprindeligt. Ombygning må ikke medføre en udvidelse af det eksisterende etageareal eller en væsentlig anvendelsesændring.

Midlertidige bygninger og anlæg kan undtagelsesvis tillades i transportkorridoren i landzone, hvis der i landzonetilladelsen indføres et fjernelsesvilkår, der tinglyses på ejendommen. Vilkåret skal fastsætte, at

ejereren accepterer, at bygningen/anlægget fjernes uden udgift for det offentlige, hvis korridoren senere tages i brug for at gennemføre et overordnet infrastrukturanlæg. Der kan også være tale om midlertidige rekreative anvendelser, som ikke rummer bygninger eller andre omkostningstunge anlæg, fx en knallertbane eller boldbane.

Det er ikke i overensstemmelse med transportkorridorens formål, at der inden for arealreservationen meddeles landzonetilladelse til ny permanent bebyggelse og anlæg, der har en ikke-landbrugsmæssig funktion. Hvis sådanne permanente og omkostningstunge anlæg, som ikke har midlertidig karakter, pålægges fjernelsesvilkår, må grundejeren påregne ikke at få erstatning og dermed at miste en betydelig værdi, hvis ejendommen senere udnyttes til infrastrukturanlæg.

Ved afgørelsen af om nybyggeri, anlæg eller ændret arealanvendelse har midlertidig karakter kan der blandt andet lægges vægt på følgende forhold:

- at anvendelsen/bebyggelsen kun skal eksistere i en nærmere bestemt tidsbegrænset periode, der er fastsat som et vilkår i landzonetilladelsen,
- at bebyggelsen/anlægget er en let, og mindre omkostningsfuld konstruktion, der relativt nemt kan fjernes,
- at der er tale om en anvendelse, hvor et areal holdes fri for faste anlæg såsom et grønt område, en boldbane eller boldfælder, et golfbaneanlæg uden bygninger, et beplantningsbælte.

*Eksempler på administration af transportkorridoren i landzone:*

- Hvis et nybyggeri / nyanlæg ikke kræver landzonetilladelse (fx på grund af planlovens §§ 36 og 37), kan kommunen meddele byggetilladelse, hvis det er nødvendigt ifølge byggeloven. Spørgsmålet om erstatning ved senere gennemførelse af et infrastrukturanlæg vil i givet fald blive behandlet efter reglerne herom.
- Hvis et nybyggeri / nyanlæg er midlertidigt og pålagt et fjernelsesvilkår i landzonetilladelsen, kan kommunen meddele byggetilladelse, hvis det er nødvendigt ifølge byggeloven. Fjernelse skal i givet fald ske uden udgift for det offentlige.
- Hvis et byggeri ikke kræver byggetilladelse og/eller landzonetilladelse, anbefales det, at kommunen i alle tilfælde giver oplysning om arealreservationen til transportkorridor. Spørgsmålet om erstatning ved senere gennemførelse af et infrastrukturanlæg vil i givet fald blive behandlet efter reglerne herom.

Fjernelsesvilkåret bør kun anvendes ved byggeri og anlæg, som er opført med lette konstruktioner og materialer, og som forholdsvis nemt kan demonteres og fjernes. Det kan for eksempel være garager, carporte, overdækkede terrasser, drivhuse, udhuse og lignende bygninger, som er over 50 m<sup>2</sup>, og derfor kræver tilladelse efter byggeloven. Byggeri med tunge konstruktioner og ydermure betragtes ikke som midlertidige.

Omkring byggeforbuddet og byggeri med fjernelsesvilkår skal opmærksomheden henledes på, at der er tale om en erstatningsfri regulering, jf. indledningen til denne vejledning. Det kan imidlertid ikke udelukkes, at det i sjældne tilfælde kan forekomme, at forbuddet i landzone er så indgribende i forhold til ejerens udnyttelse af sin ejendom, at landzonetilladelsen vil blive givet efter reglerne herom uden vilkår om fjernelse. Kommunens afgørelse af, hvorvidt et konkret tilfælde vil være et af de sjældne tilfælde eller ej i forbindelse med ansøgning om landzonetilladelse, kan indbringes for Naturklagenævnet af de i planlovens § 59 omtalte parter og i sidste instans for domstolene.

#### 4.2 Byzonearealer

Enkelte steder i transportkorridoren forekommer der arealer, som ifølge vedtagne kommuneplaner er eksisterende byzone eller landzone, der er planlagt til fremtidig byzone. Nogle af disse arealer er i lokalplaner udlagt som ubebyggede arealer, støjdæmpende bælte mm., andre er fastlagt til mere bymæssig arealanvendelse med bebyggelse og anlæg. Byzonearealernes anvendelse må ikke ved bebyggelse og lign. in-

tensiveres mere end det, der er forudsat i allerede gældende lokalplaner. Byggeretten efter allerede gældende lokalplaner kan derfor fortsat udnyttes. Dog vil der ikke kunne dispenseres til mere intensiv udnyttelse.

Der kan ikke udarbejdes lokalplaner, der intensiverer byggemulighederne eller hindrer senere etablering af overordnede infrastrukturanlæg inden for arealer reserveret til transportkorridor. Intensiveret arealanvendelse vil i denne sammenhæng sige opførelse af bygninger, konstruktioner etc., der kræver byggetilladelse. Man kan altså godt opføre bygninger, konstruktioner etc., som ikke kræver byggetilladelse i den del af transportkorridoren, der ligger i byzone.

I byzone gives der ikke landzonetilladelse. Der kan derfor ikke tinglyses fjernelsesvilkår for bygninger, anlæg, konstruktioner etc., der opføres i den del af transportkorridoren, der ligger i byzone.

#### *4.3 Råstofinteresser*

I en række kommuner (Allerød, Egedal, Fredensborg, Høje Tåstrup, Roskilde) omfatter reservationen til transportkorridor arealer, der i de vedtagne råstofplaner for Region Hovedstaden og for Region Sjælland er fastlagt til råstofindvinding på grund af sten-, grus- og sandforekomster eller lerforekomster. Uudnyttede råstofforekomster bør så vidt muligt udnyttes, før der placeres ny infrastruktur. Al indvinding af råstoffer i transportkorridor dybere ned end 1 m over grundvandsspejl\*) er som udgangspunkt ikke forenelig med senere etablering af større overordnede infrastrukturanlæg.

Kommunen skal, inden der gives gravetilladelse og godkendelse af efterbehandlingsplaner, altid foretage en konkret afvejning mellem råstofinteresser, transportkorridorens anvendelse til evt. fremtidig infrastruktur og øvrige interesser efter råstoflovens § 3.

Kommunen skal ved stillingtagen til ansøgninger om gravetilladelse være opmærksom på forbuddet om tilførsel af jord til råstofgrave, og på at Region Hovedstaden og Region Sjælland, navnlig i områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD) og i områder med drikkevandsinteresser (OD), sjældent giver dispensation herfra.

Hvis der ansøges om tilladelse til gravning i transportkorridoren og især i OSD- og OD-områder ned til et niveau, der ligger meget tæt på eller under grundvandsspejl, skal kommunen være opmærksom på den overordnede interesse i anvendelse af transportkorridoren til evt. fremtidige infrastrukturanlæg, da sådanne anlæg umuliggøres eller vanskeliggøres kraftigt, såfremt der er gravet under grundvandsspejl. Det skal derfor sikres, at der til enhver tid undgås råstofgravning dybere end 1m over grundvandsspejl, og at der bevares passagemulighed for fremtidige infrastrukturanlæg i et sammenhængende tracé med et jævnt forløb i trafikkorridorens længderetning, jf. den konkrete afvejning efter råstoflovens § 3.

Inden kommunen meddeler gravetilladelse eller godkendelse af efterbehandlingsplaner for råstofgrave i transportkorridoren, høres Naturstyrelsen Roskilde samt de statslige sektor- og anlægsmyndigheder vedr. de statslige interesser i transportkorridoren. Der skal ligeledes foretages høring af de statslige myndigheder i forbindelse med evt. forslag til lokalplaner for råstofgravning og efterbehandling inden for transportkorridorer.

De statslige myndigheder (eksempelvis Vejdirektoratet, Banedanmark og Trafikstyrelsen) har interesse i, at placering af såvel kendte som endnu ikke kendte og besluttede / planlagte fremtidige overordnede infrastrukturanlæg i transportkorridoren ikke vanskeliggøres eller fordyres unødigt på grund af råstofgravning og efterbehandling i graveområdet.

NOTE: \*) Med grundvandsspejl menes kote for højeste vandspejl for det øverste grundvandsmagasin, som kan være anvendeligt til vandforsyningsformål (under hensyntagen til magasinforholdene).

#### 4.4 Rekreative interesser

I en række kommuner (Allerød, Ballerup, Brøndby, Dragør, Egedal, Greve, Hvidovre, Ishøj, Høje Tåstrup, Roskilde, Tårnby) omfatter transportkorridoren dele af Fingerplanens grønne kiler, der har regional rekreativ betydning. Reservationen betyder i dette tilfælde, at der i givet fald kan placeres samfundsmæssigt nødvendige infrastrukturanlæg, såsom overordnede baner og veje, i de grønne kiler, men at der så vidt muligt skal tages hensyn til de rekreative interesser og stiforløb, når anlægget gennemføres.

Ny permanent bebyggelse til fritidsformål er ikke forenelig med hensigten om at holde transportkorridorerne fri for yderligere bebyggelse og anlæg, der vanskeliggør eller fordyrer brugen af korridorerne til fremtidig infrastruktur. Der er dog mulighed for at opføre midlertidigt byggeri i lette materialer mod pålæg af vilkår om fjernelse uden udgift for det offentlige, hvis korridoren tages i brug til infrastrukturanlæg.

#### 4.5 Beskyttelsesinteresser vedr. landskabs-, natur og kulturværdier

I størstedelen af kommunerne er der beskyttelsesinteresser vedr. landskabs-, natur- og kulturværdier i det åbne land inden for transportkorridorerne. Evt. overordnede eller kommunale infrastrukturanlæg skal i videst muligt omfang placeres og udformes under hensyntagen til beskyttelsesinteresserne. Det vil ofte kræve dispensation fra regler i f.eks. naturbeskyttelsesloven eller skovloven eller dispensation fra fredninger at realisere anlæggene.

For de internationale naturbeskyttelsesområder (Natura 2000) gælder helt særlige regler for projekter og planer, herunder planlægning af infrastrukturanlæg efter planloven. Disse regler har været gældende siden 1995 og fremgår af den såkaldte habitatbekendtgørelse (jf. bkg. 408 af 01/05/2007 om udpegning og administration af internationale beskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter), hvortil der er udarbejdet en vejledning (Skov- og Naturstyrelsen 2001). Efter bekendtgørelse 408 er der forbud mod at planlægge for bl.a. større vejanlæg i Natura 2000-områderne.

Desuden skal alle planer (herunder planer for veje) og evt. tilknyttede tilladelser, der kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt, forud for vedtagelse, vurderes med hensyn til evt. konsekvenser for de arter og naturtyper, som området er udpeget for at beskytte, jf. § 6 i bkg. 408. Planer og projekter kan kun vedtages, hvis det kan dokumenteres, at anlægget ikke skader de udpegede områder, uanset om anlægget sker inden for eller uden for områderne.

Kun i helt særlige tilfælde, hvor der foreligger bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsmæssige interesser, dvs. nationale interesser, og der ikke er alternativer, kan der gennemføres planer, der skader, og da kun mod kompenserende foranstaltninger, jf. § 10 i bkg. 408. Forud for evt. vedtagelse af en plan, der kan skade, skal der indhentes en udtalelse fra Naturstyrelsen.

#### 4.6 Skovrejsningsinteresser

Transportkorridorerne blev i Regionplan 2005 for hovedstadsområdet fastlagt som negativområde, hvor skovrejsning er uønsket. Negativområderne er videreført i kommuneplanerne. Det betyder, at der ikke kan gives offentligt tilskud til skovrejsning efter skovloven i disse områder. Hvis en privat grundejer planter skov inden for transportkorridoren på eget initiativ uden offentlig støtte, kan der ikke påregnes erstatning, hvis den skovtilplantede del af reservationen senere skal ryddes og anvendes til overordnede infrastrukturanlæg. Det er kommunernes ansvar, at der ikke meddeles tilladelse til skovrejsning i transportkorridorerne, hvor skovrejsning er uønsket (jf. bkg. 637 af 10/06/2010 om jordressourcens anvendelse til dyrkning og natur).

#### 4.7 Andre interesser

Transportkorridorerens arealreservationer kan udnyttes til tekniske anlæg, der er direkte knyttet til overordnede eksisterende eller fremtidige infrastrukturanlæg. Nye småsøer i forbindelse med naturgenopret-

ning kan etableres i transportkorridoren. Anlægget vil dog kræve landzonetilladelse og pålæg af fjernesvilkår. Tilsvarende gælder jordvolde, der etableres, fx i forbindelse med støjbeskyttelse langs overordnede veje. Det er en betingelse, at jordvolden ikke tjener som deponering af forurenede jord. Regnvandsbassiner, som har bymæssig karakter med fx befæstning og tekniske anlæg, kan ikke etableres i korridoren, da det afgørende vil vanskeliggøre senere infrastrukturanlæg. Etablering af foranstaltninger i korridoren vedr. klimatilpasning, herunder diger og oversvømmelsesområder, bør tilrettelægges, så de ikke hindrer senere infrastrukturanlæg, og i samarbejde med de berørte statslige myndigheder.

#### 5. *Oplysninger om transportkorridorens afgrænsning mm.*

For at arealreservationen til transportkorridorer skal fungere efter hensigten og af hensyn til retssikkerheden, er det afgørende, at borgere, grundejere og ejendomshandlere på nem måde kan skaffe sig kendskab til reservationens eksistens og betydning – herunder dens geografiske placering. Miljøministeriet har som overordnet myndighed for fysisk planlægning set det som en vigtig opgave at opbygge et samlet informationssystem, hvor alle, der har med ejendomme at gøre, kan hente oplysning om en given ejendom i forhold til gældende planer, herunder transportkorridorerne. Naturstyrelsen er i færd med at udbygge PlansystemDK, som er det officielle sted, hvor borgerne, ejendomsmæglere og alle andre nu henter oplysning om lokalplaner m.m., efter at tinglysningen af disse planer er afskaffet.

Fingerplanens regler, hvori transportkorridorerne indgår, er gældende for kommuner i hovedstadsområdet og udgør de overordnede rammer for kommuneplanlægningen. Kommunerne skal efter planloven indarbejde Fingerplanens bestemmelser, herunder transportkorridorerne, i kommuneplanerne. Den overordnede infrastruktur og arealreservationen til transportkorridorer skal indgå som retningslinjer i kommuneplanerne, og reservationerne skal afgrænses entydigt på kortbilag. Det er disse retningslinjer, der (når PlansystemDK er fuldt udbygget) skal indberettes i PlansystemDK ([www.plansystem.dk](http://www.plansystem.dk)). Oplysningerne vil typisk også være at finde på kommunens hjemmeside.

Der er i visse tilfælde konstateret mindre forskelle mellem transportkorridorens afgrænsning i de digitale kommuneplaner og i Fingerplanens afgrænsning. Dette skyldes forskelle i digitaliseringsgrundlag. Kommuneplanerne er ofte digitaliseret detaljeret på grundlag af matriklen, mens Fingerplanen bygger på en digitalisering af amternes mere oversigtlige kortgrundlag. Når der foreligger digitaliserede kommuneplaner for alle hovedstadsområdets kommuner, vil det være muligt at sikre fuldstændig overensstemmelse.

##### 5.1 *Information om transportkorridoren efter kommunerne har indberettet oplysninger om reservationen i deres vedtagne kommuneplaner*

Miljøministeriet vil indrette PlansystemDK, således at kommunerne i forbindelse med kommuneplanerne skal indberette oplysninger blandt andet om transportkorridorerne. Der vil blive udarbejdet en vejledning til kommunerne om digital registrering af transportkorridorerne, der sikrer, at registreringerne sker på samme måde i alle kommuner. Via Plansystemets kortvisning (<http://kort.plansystem.dk/>) vil informationer om transportkorridorerne blive stillet til rådighed for alle, når der foreligger vedtagne kommuneplaner, der er indberettet til systemet. Fx vil det være muligt at søge på matrikel eller adresse og finde oplysninger om en given ejendoms beliggenhed i forhold til transportkorridoren og om de begrænsninger, reservationen medfører. Oplysningerne vil på samme måde kunne ses på den fælles offentlige internetportal, ”Danmarks Miljøportal”, der online trækker oplysninger fra blandt andet Plansystemet.

##### 5.2 *Information om transportkorridoren inden kommunerne har indberettet oplysninger om reservationen i deres vedtagne kommuneplaner*

I perioden indtil kommunerne har indberettet retningslinjerne vedrørende transportkorridorerne vil det tilsvarende på både PlansystemDK og Miljøportalen være muligt at se og søge i Fingerplanens afgrænsning af transportkorridorerne.



Direkte links til kortene over transportkorridorerne på både PlansystemDK og Miljøportalen vil være at finde på Naturstyrelsens hjemmeside (www.nst.dk) gennem følgende link:

[http://www.naturstyrelsen.dk/Planlaegning/Planlaegning\\_i\\_byer/Hovedstadsomraadet/kommuner\\_med\\_transportkorridor/](http://www.naturstyrelsen.dk/Planlaegning/Planlaegning_i_byer/Hovedstadsomraadet/kommuner_med_transportkorridor/)

Kommunerne, som behandler plan- og byggesager har også en meget vigtig informationsopgave, fordi man har den hyppige og direkte kontakt med borgerne om ejendomsspørgsmål. Det er allerede i dag muligt for kommunerne på eget initiativ at supplere BBR- registret med oplysninger om transportkorridorerne, så borgeren også kan få besked i sin egen kommune.

I konkrete tilfælde, hvor der er tvivl om afgrænsning af transportkorridoren eller forståelsen af reglerne, kan henvendelse rettes til Naturstyrelsen Roskilde, telefon 7254 3000, email [ros@nst.dk](mailto:ros@nst.dk)

*Naturstyrelsen, den 24. juni 2011*

