

UDKAST TIL VEJLEDNING

Byer
J.nr. BLS-149-00426
Ref. jaeng
Dato: 10. januar 2010

VEJLEDNING OM ADMINISTRATION AF TRANSPORTKORRIDORERNE I HOVEDSTADSOMRÅDET**Baggrunden for vejledningen***Den hidtidige planlægning*

Princippet om at holde visse korridorer til fremtidige overordnede trafik- og forsyningsanlæg fri for byudvikling og placering af byfunktioner blev introduceret i hovedstadsområdet i planlægning i Regionplan 1973. Begrundelsen var de særlige problemer i hovedstadsområdet med at fremføre nye overordnede strækningsanlæg 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 amternes/HURs administration af korridorarealerne.

Vejledningens formål

Både de tidligere amters og de nuværende kommuners administration har i flere tilfælde været forskellig og derfor forbundet med en vis usikkerhed hos kommuner og grundejere. Som ansvarlig myndighed for landsplandirektivet Fingerplan 2007 og planlægning af den overordnede infrastrukturanlæg, der i givet fald skal placeres i transportkorridoren i hovedstadsområdet, ønsker By- og Landskabsstyrelsen med denne vejledning at skabe grundlag for en mere ensartet administration fremover. Det gælder først og fremmest gennem en indsats for at gøre oplysninger om transportkorridorens afgrænsning og betydning mere kendte og tilgængelige for kommunerne, grundejere og ejendomshandlere.

Det forudsættes, at arealreservationerne til transportkorridorerne er en del af den overordnede fysiske planlægning. Det betyder, at de begrænsninger, som de respektive grundejere vil være underlagt i den sammenhæng, er at betragte som erstatningsfri regulering.

Oversigt over vejledningens indhold

1. Formålet med transportkorridorerne
2. Erfaringerne med transportkorridorerne hidtil
3. Reglerne – hvad står der i Fingerplanen
4. Administrationen af transportkorridorerne
 - Landzonearealer
 - Byzonearealer
 - Råstofinteresser
 - Fingerbyens grønne kiler
 - Beskyttelsesinteresser vedr. landskabs-, natur- og kulturværdier
 - Skovrejsningsinteresser
5. Information om transportkorridorens afgrænsning mm.

1. Formålet med transportkorridorerne

Transportkorridoren er en reservation af areal til fremføring af mulige fremtidige infrastrukturelle anlæg, dvs. 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 endnu. Reservationen rummer imidlertid også eksisterende motorvejsstrækninger, hvor den fungerer som støjdæmpende afstandszone til bebyggelse, samt naturgas- og højspændingsledninger med sikkerhedsafstande omkring. Transportkorridorerne har en strategisk beliggenhed nord-syd og øst-vest midt gennem hovedstadsområdet og kan således sikre passage- og forsyningsmuligheder, der kan betjene hele regionen.

Hensigten med at holde korridorer fri for ny bymæssig bebyggelse og byanlæg er at sikre passagemulighed for fremtidige trafik- og forsyningsanlæg på steder, hvor sammenhængende byudvikling ellers ville blive en barriere. Derved kan de samfundsmæssige omkostninger 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. landbrug, skovbrug og lign.

2. Erfaringer med administrationen af transportkorridoren

Transportkorridorens bredde

I årene efter at arealreservationen blev fastlagt i Regionplantillæg 1982 for hovedstadsområdet, har flere kommuner haft ønske om at reducere korridorens bredde af hensyn til lokale byudviklingsinteresser. Flere kommuner har 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 udformning, udstrækning og tracé ikke kendt med tilstrækkelig nøjagtighed, og korridorens bredde skal netop derfor fastholdes for at sikre fleksible fremføringsmuligheder. Med enkelte undtagelser under amternes administration er transportkorridorerne blevet fastholdt, og derved er de potentielle samfundsmæssige omkostninger ved gennemførelse af fremtidige overordnede anlæg minimeret. Da transportkorridoren er en overordnet og langsigtet reservation, er det af betydning, at den ligger fast og ikke indskrænkes hyppigt ud fra overvejende lokale hensyn.

Anvendelse 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 en strækning 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 besluttet en overordnet trafikforbindelse herfra og sydpå.

Behov for effektiv oplysning

Arealreservationen til transportkorridor har været en del af den overordnede regionplanlægning, og 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 trans-

portkorridoren og konsekvenserne af arealreservationen, fordi de ikke ved ejendoms køb 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 trafikal 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 trafikal 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 trafik 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 Miljøcenter 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 Fingerplan 2007.

Hvilke kommuner er berørt af arealreservationen til transportkorridor?

I alt 18 af hovedstadsområdets 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 som landsplanmæssig interesse indgå i kommune- og lokalplanlægning samt landzoneadministrationen.

4. Administrationen af transportkorridorerne

Administrationen af transportkorridorerne omfatter både landzonearealer og byzonearealer.

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 hinder for, at ledigblevne bygninger 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 ejeren accepterer, at bygningen/anlægget fjernes uden udgift for det offentlige, hvis der senere gennemføres 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 boldfælleleder, 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, der 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 m², 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.

Byzonearealer

Enkelte steder i transportkorridoren forekommer der arealer, som ifølge vedtagne kommuneplaner er eksisterende byzone eller landzone, der et 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. intensiveres mere end det, der er forudsat i allerede gældende lokalplaner. 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.

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. Udnyttede råstofforekomster bør så vidt muligt udnyttes, før der placeres ny infrastruktur. Ved efterbehandling af råstofgrave i transportkorridoren kan det pålægges indvinderen at foretage en opfyldning af gravehuller til 1 m over grundvandsspejl. Opfyldningen må kun ske med uforurenede materialer, der i forvejen findes i råstofgraven. For færdiggravede råstofområder er det ikke muligt generelt at fastlægge, hvordan efterbehandling skal finde sted. Her må henvises til de gældende råstofplaner, graveplaner og indvindingstilladelser. I forbindelse med råstofgrave kan det på grund af rekreative interesser nogle steder være relevant at undlade opfyldning, mens det andre steder kan være hensigtsmæssigt at retablere ved opfyldning.

Fingerbyens grønne kiler

I en række kommuner (Allerød, Brøndby, Dragør, Egedal, Greve, Hvidovre, Ishøj, Høje Tåstrup, Roskilde, Tårnby) omfatter transportkorridoren dele af Fingerplanens grønne kiler, der har regional rekreativ interesse. 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 også skal tages hensyn til de rekreative interesser og stiforløb, når anlægget gennemføres.

Beskyttelsesinteresser vedr. landskabs-, natur og kulturværdier

I samtlige kommuner 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.

Enkelte steder berører transportkorridoren internationale naturbeskyttelsesområder, hvor der gælder særlige regler, som skal sikre, at naturtyper og levesteder for arter i områderne ikke forringes eller dyrearter forstyrres. Disse bestemmelser kan have afgørende betydning for, om og i givet fald hvordan anlægget kan gennemføres. Der gælder tillige særlige regler om, at yngle- eller rasteområder for visse beskyttede arter (bilag IV-arter) - også udenfor internationale naturbeskyttelsesområder - ikke må beskadiges eller ødelægges.

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. I loven åbnes dog mulighed for, at der i særlige tilfælde kan gives dispensation til privat skovrejsning. I dette tilfælde kan der ikke påregnes tilskud til skovplantning eller erstatning, hvis den skovtilplantede del af reservationen senere skal ryddes og anvendes til overordnede infrastrukturanlæg. Kompetencen til

at meddele dispensation er delegeret til kommunerne (jf. BEK nr. 460 af 13/06/2005 og LBK nr. 191 af 12/11/2009).

5. Oplysninger om transportkorridorens afgrænsning mm.

For at transportkorridorerne skal fungere efter hensigten, er det afgørende, at borgere og grundejere har kendskab til arealreservationens eksistens og betydning – herunder dens geografiske placering.

Planloven tager efter kommunalreformen sigte på, at også statslige reservationer såsom transportkorridorerne indarbejdes i kommuneplanen, som skal være borgerens indgang til hele plansystemet. Kommunerne i hovedstadsområdet er efter planloven forpligtet til at indarbejde oplysninger om transportkorridorer i kommuneplanen.

Information om transportkorridoren efter at kommunerne har indberettet oplysninger om reservationen i deres vedtagne kommuneplaner

Miljøministeriet vil indrette sit digitale register (www.plansystem.dk), 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 Miljøministeriets officielle internetportal, "Danmarks Miljøportal", der trækker oplysninger fra Plansystemet, vil informationer om transportkorridorerne blive stillet til rådighed for alle, når der foreligger vedtagne kommuneplaner, der er indberettet til Plansystemet. Det vil fx være muligt at søge på matrikel og adresse og finde oplysninger om en given ejendoms beliggenhed i forhold til transportkorridoren og om reservationens nærmere betydning.

Fingerplanens regler, hvori transportkorridorerne indgår, er gældende for kommuner i hovedstadsområdet og udgør rammerne for kommuneplanlægningen. Kommunerne skal som tidligere nævnt efter planloven indarbejde Fingerplanens bestemmelser, herunder transportkorridorerne, i kommuneplanerne.

Information om transportkorridoren i perioden indtil kommunerne har indberettet oplysninger om reservationen i deres vedtagne kommuneplaner

I den midlertidige periode indtil de nye kommuneplaner er endeligt vedtaget og indberettet til Plansystemet, er det muligt at finde oplysninger om transportkorridorerne på By- og Landskabsstyrelsens hjemmeside (<http://www.blst.dk>) på følgende link:

http://miljoegis.mim.dk/cbkort?profile=miljoegis_hovedstad02

I konkrete tilfælde, hvor der er tvivl om afgrænsning af transportkorridoren eller forståelsen af reglerne, kan henvendelse rettes til BLST, Miljøcenter Roskilde, telefon 7254 6500, email post@ros.mim.dk

Kortbilag E

