

8. JUNI 2011

# RAPPORT FRA UDVALGET OM TRANSPORTKORRIDORER I HOVEDSTADSOMRÅDET



# **INDHOLDSFORTEGNELSE**

## **A. INDLEDNING**

- 1. Resumé og anbefalinger**
- 2. Baggrund - udvalgets nedsættelse, kommissorium og arbejde**

## **B. BESKRIVELSE AF TRANSPORTKORRIDORERNE**

- 3. Transportkorridorerne før og i dag**
  - 3.1. Historisk baggrund for transportkorridorerne
  - 3.2. Hvad er en transportkorridor i dag?
  - 3.3. Fingerplanens reservationer til transportkorridorer
  - 3.4. Transportkorridorerne og erstatningsfri regulering
- 4. Arealanvendelse og byggeri i transportkorridorerne og skøn over deres effekt**
- 5. Transportkorridorerne i forhold til natur- og landskabsinteresser**

## **C. FORSLAG OG ØNSKER FRA TRANSPORTKORRIDORERNES INTERESSETER**

- 6. Borgerne som interessenter**
- 7. Kommunerne som interessenter**
- 8. Regionale interessenter**
- 9. Statslige interessenter**
  - 9.1. Transportministeriets interesser
  - 9.2. Klima- og Energiministeriets interesser
  - 9.3. Ministeriet for Videnskab, Teknologi og Udviklings interesser
  - 9.4. Miljøministeriets interesser

## **D. UDVALGETS VURDERINGER OG ANBEFALINGER OM TRANSPORTKORRIDORERNE**

- 10. Udvalgets vurderinger og anbefalinger vedr. interessenternes forslag**
  - 10.1. Vurderinger og anbefalinger vedr. borgernes interesser
  - 10.2. Vurderinger og anbefalinger vedr. kommunernes interesser
  - 10.3. Vurderinger og anbefalinger vedr. regionale interesser
  - 10.4. Vurderinger og anbefalinger vedr. statslige interesser

## 11. Vurderinger vedr. information om transportkorridorer og spørgsmål vedr. planloven

- 11.1. Information om transportkorridorenes beliggenhed i forhold til kommunal planlægning
- 11.2. Udvalgets vurderinger vedr. evt. ændring af planloven

### **BILAG<sup>1</sup>**

Bilag 1: Notat: Møderække med kommunerne om transportkorridorer, Transportministeriet

Bilag 2: Oversigtskort – Illustrationer af eventuelle justeringer af transportkorridoren, Transportministeriet

Bilag 3: Notat: Referater af interviews med de 18 kommuner, der er berørt af transportkorridorer – gennemført af konsulentfirmaet COWI til Udvalget om transportkorridorer

Bilag 4: Notat: Analyse af transportkorridorenes arealanvendelse, nybyggeri og effekt, Naturstyrelsen

Bilag 5: Notat: Udkast til vejledning om administration af transportkorridorerne i hovedstadsområdet, Naturstyrelsen

---

<sup>1</sup> Naturstyrelsen har til brug for arbejdet i udvalget ladet en række notater udarbejde ved eksterne konsulenter. Indholdet af disse notater udtrykker alene konsulenternes holdning. Notaterne kan ses på Naturstyrelsens hjemmeside [www.nst.dk](http://www.nst.dk)

## A. INDLEDNING

### 1. Resumé og anbefalinger

#### Rapportens hovedkonklusion

Udvalget har gennemgået og vurderet synspunkterne fra borgere, kommuner og Folketinget vedr. transportkorridorerne. På den baggrund har udvalget analyseret brugen af og behovet for transportkorridorer i hovedstadsområdet. Udvalget er enig i, at der kan være god grund til at se på behovet for justeringer, der skal undersøges og overvejes i den kommende revision af det gældende landsplandirektiv, Fingerplan 2007, der fastlægger de overordnede arealreservationer til infrastruktur i hovedstadsområdet. Udvalgets rapport omhandler hovedsageligt de emner, som fremgår af kommissoriet.

På baggrund af kommunernes ønsker og forslag om konkrete justeringer af de nuværende reservationer, anbefaler udvalget, at en række forslag til lokale justeringer, som med sikkerhed ikke vil bryde med Fingerplanens overordnede principper og Transportministeriets vurdering af mulige langsigtede behov for trafikal udbygning, indgår i arbejdet med den kommende revision af Fingerplan 2007. Den konkrete afgrænsning skal dog foretages i forbindelse med revisionen af Fingerplanen.

Det er således udvalgets vurdering, at det vil være muligt at ophæve reservationen af lokale delområder af transportkorridoren i en række af de berørte kommuner, da arealerne ikke vurderes at skulle blive anvendt til infrastrukturformål. En ophævelse af reservationen i disse områder vil give nye muligheder for udvikling..

Udvalget anbefaler samtidig, at reservationen af transportkorridorer gøres gennemsigtig for borgere, kommuner og andre ved, dels at udbygge mulighederne for at få information via nettet og dels ved at udsende Naturstyrelsens vejledning om administration af transportkorridorerne på Retsinformation for at gøre administrationen i kommunerne lettere og mere ensartet.

Det er udvalgets vurdering, at der generelt vil være behov for at opretholde transportkorridorerne med en bredde, der giver den fornødne fleksibilitet i mulige linjeføringer af fremtidige overordnede infrastrukturanlæg, primært større veje og jernbaner. Opretholdelsen af transportkorridorerne er blandt andet begrundet i, at betydelige fremtidige statslige omkostninger til ekspropriation skønnes at kunne undgås ved, at reservationen holder transportkorridorens arealer fri for ny byudvikling og ikke-landbrugsmæssig bebyggelse. Udvalget finder det nødvendigt at fastholde en bredde på principielt 1 km som den nuværende transportkorridor, hvis reservationen skal give fleksible linjeføringsmuligheder for fremtidige infrastrukturanlæg. Hertil kommer, at det ved opretholdelse af transportkorridoren kan det undgås, at mange mennesker får deres ejendom eksproprieret. Udvalget finder således, at en udnyttelse af reservationerne til fremtidige overordnede trafikalanlæg kan blive aktuel på længere sigt. I de strategiske analyser, som Transportministeriet arbejder med som led i den brede politiske aftale fra 2009 om "En grøn transportpolitik", indgår bl.a. en belysning af en evt. fremtidig Ring 5 og en Kattegat-forbindelse. Derudover følger danske myndigheder svenske undersøgelser af en evt. HH-forbindelse.

Udvalgets samlede anbefalinger gennemgås sidst i dette kapitel på grundlag af udvalgets vurderinger i kapitel 10 og 11.

#### Resumé af hvert kapitel:

##### Resumé og anbefalinger

Udvalget anbefaler, at transportkorridoren principielt fastholdes med den nuværende bredde, men at en række konkrete forslag til lokale justeringer fra kommuner og andre interessenter indgår i vurderingen i forbindelse med den kommende revision af landsplandirektivet Fingerplan 2007.

##### Udvalgets nedsættelse, kommissorium og arbejde

Folketinget vedtog den 4. juni 2010 at bede miljøministeren om at nedsætte et hurtigtarbejdende udvalg med det formål at modernisere og præcisere Fingerplanens transportkorridorer. Udvalget

har bestået af embedsmænd fra de ministerier, der varetager statslige interesser vedr. overordnet infrastruktur (Transportministeriet, Klima- og Energiministeriet, Ministeriet for Videnskab, Teknologi og Udvikling, Finansministeriet og Miljøministeriet).

#### Historisk baggrund for transportkorridorerne

Transportkorridorerne blev introduceret i hovedstadsområdet planlægning omkring 1980. De er især blevet benyttet til at placere hovedtransmissionsledninger for naturgas samt til Øresundsforbindelsens motorvej og bane på Amager. Strækninger af den nye jernbane København-Ringsted kommer også til at ligge i transportkorridorer.

#### Hvad er en transportkorridor i dag?

Transportkorridorerne er en arealreservation til mulige fremtidige overordnede trafik- og forsyningsanlæg o.l. Reservationen har principielt en bredde på 1 km for at sikre fleksibilitet i mulighederne for alternative linjeføringer. Reservationen betyder, at der er begrænsninger for nybyggeri og arealanvendelse til ikke-landbrugsmæssige formål inden for korridorerne.

#### Fingerplanens reservationer til transportkorridorer

Efter planlovens<sup>2</sup> kapitel 2 c om planlægning i hovedstadsområdet er det miljøministeren, der inden for rammerne af planlovens § 5 i, og § 5 j, stk. 1 og 3, konkretiserer de overordnede principper for kommuneplanlægningen i hovedstadsområdet med et landsplandirektiv, herunder fastsætter reservationen til transportkorridorerne. Planlovens bestemmelser er konkretiseret af miljøministeren i landsplandirektivet, Fingerplan 2007, hvor transportkorridorerne er fastlagt på kort, og der er regler for arealanvendelse.

#### Transportkorridorerne og erstatningsfri regulering

Planlægning efter planloven er som altovervejende hovedregel erstatningsfri regulering. Grundlaget for at anse planlægning for erstatningsfri regulering er, at planerne er generelle og normalt ikke udgør et atypisk intensivt indgreb i den enkelte grundejers ejendomsret. Planerne er også rettet mod den fremtidige anvendelse af de berørte ejendomme, hvilket betyder, at ejerne kan fortsætte med den hidtidige lovlige brug af ejendommen. Planlægning efter landsplandirektivet, Fingerplan 2007 anses for erstatningsfri regulering. Transportkorridorreservationen giver derfor mulighed for fortsat lovlig anvendelse af eksisterende bebyggelse og for bebyggelse i landzone, der er nødvendig for driften af landbrug, skovbrug og fiskeri.

#### Arealanvendelse og byggeri i transportkorridorerne og skøn over deres effekt

Den hidtidige arealanvendelse og det hidtidige byggeri i transportkorridorerne beskrives, og på den baggrund gives der et skøn over det fremtidige nybyggeri, man undgår at skulle ekspropriere ved at have en transportkorridor. De dermed sparede økonomiske omkostninger for samfundet er således teoretisk skønnet til omkring 20 mia. kr.

#### Transportkorridorerne i forhold til natur- og landskabsinteresser

Transportkorridorerne og de infrastrukturanlæg, de er reserveret til, berører en række steder naturbeskyttelsesinteresser. Det drejer sig om enkelte internationale naturbeskyttelsesområder (Natura 2000) samt fredede områder, § 3 naturtyper (fx søer, moser, enge og overdrev) og fredskov. Gennem miljøvurdering og planlægning af de kommende infrastrukturanlæg må der sikres en linjeføring og udformning, som ikke ødelægger uerstattelig natur.

#### Borgerne som interessenter

Transportkorridorerne er især blevet kritiseret for at, at der ikke er informeret tilstrækkeligt om reservationen og de begrænsninger, de medfører for de enkelte grundejere.

#### Kommunerne som interessenter

---

<sup>2</sup> Lov om planlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 937 af 24. september 2009 med senere ændringer.

Flere kommuner ønsker, at reservationen til transportkorridorer indskrænkes eller delvis ophæves. Det skal ske ved, at der fastlægges en konkret linjeføring for kommende infrastrukturanlæg, og reservationen indskrænkes deromkring. Kommunernes ønsker er i vidt omfang begrundet i lokale byudviklingsinteresser.

#### Regionale interessenter

Tilkendegivelser fra Region Hovedstaden og Region Sjælland vurderes at pege i retning af, at man ønsker en trafikal afklaring, og at transportkorridorerne indtil videre bør fastholdes.

#### Statslige interessenter

De statslige interesser hos de ministerier, der er repræsenteret i udvalget, taler samlet set for en opretholdelse af transportkorridorerne, principielt med den nuværende bredde for at sikre fleksibilitet i linjeføringsmuligheder og minimere de fremtidige samfundsmæssige omkostninger. Planlægningsprocessen for store infrastrukturanlæg kræver en omfattende forudgående politisk beslutningsproces samt grundige tekniske undersøgelser og miljøvurderinger, inden en konkret linjeføring af et anlæg kan lægges fast.

#### Vurderinger vedr. information om transportkorridorer og spørgsmål vedr. planloven

Udvalget har overvejet behovet for at indsætte en revisionsklausul af reservationer i landsplandirektiver. Det er imidlertid udvalgets vurdering, at der ikke er behov for at foretage en sådan lovændring, idet den allerede gældende lov giver mulighed for en praksis, hvor reservationer kan vurderes ved større revisioner af landsplandirektiver.

#### **Anbefalinger**

Udvalgets anbefalinger er i det følgende opdelt efter interessenter. Anbefalingerne tager udgangspunkt i de synspunkter, der er kommet frem i Folketingets debat og vedtagelse den 4. juni 2010 samt høringen den 9. november 2010 på Christiansborg, samt interviews i de 18 berørte kommuner og møder med kommunerne i Transportministeriet. Anbefalingerne er endvidere baseret på udvalgets samlede vurdering af de synspunkter, ønsker og forslag, der er kommet fra transportkorridorernes interessenter: Borgere (kapitel 6), kommuner (kapitel 7), regionale interessenter (kapitel 8) samt statslige myndigheder med interesser i transportkorridorerne (kapitel 9).

#### **Anbefalinger vedr. borgernes interesser**

Udvalget anbefaler på grundlag af vurderingerne i kapitel 10.1,

- at der sikres nem og direkte adgang til information om transportkorridorernes beliggenhed og begrænsninger, reservationen medfører, via Danmarks Miljøportal og det digitale Plansystem.dk, som Miljøministeriet har opbygget med henblik på at give en fælles indgang for borgere, virksomheder og myndigheder til information om den fysiske planlægning,
- at Naturstyrelsens vejledning om administration af transportkorridorerne i hovedstadsområdet udsendes på vejledende retsforordning, der kan klargøre og uddybe reglerne for reservationen,
- at der, set i lyset af de igangværende analyser vedr. langsigtede behov for trafikale infrastrukturanlæg, alene foretages visse lokale justeringer af transportkorridorerne på nuværende tidspunkt,
- at hensynet til natur- og landskabsinteresser indgår i den samlede afvejning af samfundsmæssige interesser på baggrund af miljøvurderinger og i den videre overordnede fysiske planlægning og sektorplanlægning vedr. overordnet infrastruktur,
- at reservationerne til transportkorridorer med visse lokale justeringer opretholdes, blandt andet for at begrænse omfanget af ekspropriationer ved etablering af fremtidige infrastrukturanlæg inden for transportkorridorerne.

## **Anbefalinger vedr. kommunernes interesser**

Udvalgets anbefalinger er baseret på vurderingerne i kapitel 10.2. Udvalget anbefaler:

### Generelt

- at Naturstyrelsens vejledning om administration af transportkorridorerne i hovedstadsområdet udsendes på Retsinformation til brug for kommunernes planlægning og administration (jf. kapitel 10.2 j),
- at ejere af ejendomme inden for transportkorridoren sikres nem og direkte oplysning om deres ejendoms beliggenhed inden for transportkorridoren og om de begrænsninger, reservationen medfører, via Miljøministeriets Miljøportal og Plansystem.dk samt Naturstyrelsens hjemmeside på internettet (jf. kapitel 10.2 k),
- at der sker en kortmæssig koordinering af transportkorridorernes digitale afgrænsning i forhold til kommuneplanerne i forbindelse med den kommende revision af Fingerplanen (jf. kapitel 10.2 l),
- at hensynene til bevaring og beskyttelse af værdifulde naturområder og landskaber varetages gennem miljøvurderinger og den fremtidige planlægning af konkrete større infrastrukturanlæg (jf. kapitel 10.2 m),
- at hensynene til bevaring og beskyttelse af bebyggelser og landsbyer varetages gennem miljøvurderinger og den fremtidige planlægning af konkrete større infrastrukturanlæg (jf. kapitel 10.2 n),
- at der med hensyn til administrationen af råstofinteresser i transportkorridorerne henvises til Naturstyrelsens udkast til vejledning om administration af transportkorridorerne. De vejledende retningslinjer er udformet i samarbejde med Vejdirektoratet (jf. kapitel 10.2 o),
- at reglerne for skovrejsning inden for reservationer til transportkorridorer præciseres nærmere i Naturstyrelsens vejledning om administration af transportkorridorerne (jf. kapitel 10.2 p),

### Forslag om konkrete justeringer, der kan indgå i arbejdet med den kommende revision af Fingerplanen

- at en indskrænkning af reservationen på Amager gennem Dragør og Tårnby kommuner til et arealbælte inden for en afstand af 200 m på hver side af hovedtransmissionsledningen for naturgas indgår i arbejdet med revision af Fingerplanen. Reservationen anvendes alene til jordledninger. Den præcise afgrænsning foretages i revisionen af Fingerplanen, (jf. kapitel 10.2 e),
- at en indskrænkning af reservationen øst for Helsingørmotorvejen i Fredensborg og Helsingør kommuner indtil 60 m byggelinjen langs Helsingørmotorvejen indgår i arbejdet med revision af Fingerplanen. Det er en forudsætning for evt. byudvikling, at Fingerplanens princip om, at byudlæg holdes inden for 2 km fra Kystbanen, respekteres. Den præcise afgrænsning foretages i revisionen af Fingerplanen, (jf. kapitel 10.2 f),
- at en indskrænkning af reservationen nord for Holbækmotorvejen i Lejre Kommune på strækningen ved Lindenberg og Gevninge indskrænkes ind til 60 m byggelinjen langs Holbækmotorvejen indgår i arbejdet med revision af Fingerplanen. Den præcise afgrænsning foretages i revisionen af Fingerplanen, (jf. kapitel 10.2 g),

- at Ishøj Kommunes forslag til justering af transportkorridoren i den grønne kile som følge af et ønske om byudvikling på et trekantareal vest for Motorring 3 vurderes i relation til Fingerplanens principper for byudvikling og grønne kiler og indgår i arbejdet med revision af Fingerplanen. De statslige infrastrukturinteresser inden for 60 m byggelinjen langs Holbækmotorvejen og Motorring 3 samt 200 m fra hovedtransmissionsledningen for naturgas langs Holbækmotorvejen fastholdes som transportkorridorreservation. Den præcise afgrænsning foretages i revisionen af Fingerplanen, (jf. kapitel 10.2 g),
- at det vurderes, om der kan ske indskrænkning af transportkorridoren i den grønne kile indtil 250 m fra Holbækmotorvejen og Køge Bugtmotorvejen, Motorring 3 og Motorring 4 samt indtil 200 m fra hovedtransmissionsledningen langs Holbækmotorvejen af hensyn til den grønne kiles rekreative funktion i Vallensbæk, Brøndby og Ishøj kommuner. Indskrænkningen indgår i arbejdet med revision Fingerplanen, hvor den præcise afgrænsning foretages i revisionen af Fingerplanen, (jf. kapitel 10.2 g).

#### Forslag, der ikke kan indgå i en kommende revision på nuværende tidspunkt

En række af kommunernes forslag er ikke i overensstemmelse med Fingerplanens overordnede principper om byudvikling og grønne kiler eller med den vurdering, som Transportministeriet har foretaget af mulige langsigtede trafikale behov for vej- og baneinfrastruktur. Udvalgets vurderinger og anbefalinger vedrørende disse forslag fra kommunerne fremgår af kapitel 10.2

#### **Anbefalinger vedr. regionale interesser**

Udvalget anbefaler på grundlag af vurderingerne i kapitel 10.3,

- at transportkorridorerne på baggrund af høring af de to regioner generelt opretholdes, og at der alene foretages lokale justeringer, som ikke bryder med Fingerplanens principper og med mulige langsigtede behov for ny overordnet infrastruktur.

#### **Anbefalinger vedr. statslige interesser**

Udvalget anbefaler på grundlag af vurderingerne i kapitel 10.4,

- at der i forbindelse med revision af Fingerplan 2007 alene foretages lokale justeringer, som ikke bryder med Fingerplanens principper og med mulige langsigtede behov for ny overordnet infrastruktur, herunder de langsigtede trafikale behov, der måtte blive peget på i forbindelse med Transportministeriets strategiske analyser og de svenske undersøgelser af en evt. fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg, som Danmark følger.

#### **Vurderinger vedr. spørgsmål vedr. planloven.**

Udvalget har overvejet, om der er behov for ændring af planloven ved at indsætte en revisionsklausul for reservationer i landsplandirektiver, herunder specielt i forhold til reservationer for transportkorridorer, jf. gældende Fingerplan 2007. Udvalget finder imidlertid, at der ikke er behov for at foretage en sådan ændring, blandt andet fordi reservationer i landsplandirektiver kan have vidt forskellig karakter og dermed behov for revision, og fordi den allerede gældende lov giver mulighed for en praksis, hvor reservationer kan vurderes ved større revisioner af landsplandirektiver.



## 2. Baggrund - udvalgets nedsættelse, kommissorium og arbejde

### Forespørgsel om transportkorridorer

Folketingsmedlem Pia Christmas-Møller (UFG) rettede i april 2010 følgende forespørgsel til miljøministeren og transportministeren:

"Vil ministrene oplyse, hvilke konkrete fremtidsplaner der er for udnyttelsen af transportkorridorerne i det nordøstlige Sjælland, sådan som de fremstår i det seneste landsplandirektiv for området, og om regeringen ikke mener, at tiden er inde til at sikre en tidssvarende og fornuftsbaseeret sammenhæng mellem arealreservationer og realistiske fremtidige anvendelsesformål?"

### Behandling og vedtagelse i Folketinget

Miljøministeren og transportministeren besvarede forespørgslen i Folketingets behandling den 3. og 4. juni 2010. Debatten mundede ud i enstemmig vedtagelse af følgende forslag:

"Folketinget noterer, at formålet med transportkorridorerne er at sikre mulighed for at gennemføre nye overordnede infrastrukturanlæg i mindst mulig konflikt med hovedstadsområdets byområder. Der er ikke restriktioner for fortsat landbrugsdrift i korridorerne. Transportkorridorerne er konkret afgrænset i »Fingerplan 2007«.

I transportaftalen fra januar 2009 indgår spørgsmålet om udnyttelse af transportkorridorerne i de strategiske analyser, hvor der bl.a. ses på perspektiverne ved anlæg af en ny vestlig ringforbindelse.

Den geografiske afgrænsning af transportkorridoren trænger til at blive gennemgået med henblik på at udtage områder, hvor reservationerne ikke længere giver mening. Analysen af ring 5-korridoren vil endvidere konkretisere arealbehovet ved vestlig ringforbindelse.

Folketinget beder på denne baggrund ministeren om at nedsætte et hurtigtarbejdende udvalg med det formål at modernisere og præcisere fingerplanens arealreservation til transportkorridorer. Udvalget afleverer sin rapport i februar i 2011."

### Hovedpunkter i folketingsdebatten

Som motivering for at tage reservationerne til transportkorridorer i hovedstadsområdet op til eftersyn blev der i folketingsdebatten fremført følgende hovedargumenter mod de nuværende reservationer:

- Tiden er løbet fra de nuværende transportkorridorer. De har været stort set uændrede, siden de blev fastlagt omkring 1980. Nye planer har overhalet korridorerne.
- Der er ikke tilstrækkelig gennemsigthed i reservationerne. Borgere og grundejere bliver ikke oplyst om reservationernes eksistens og de begrænsninger, de medfører.
- Transportkorridorerne er ikke blevet brugt, når der skulle placeres fx overordnede motorveje og ledninger. Mange af korridorerne vil heller ikke blive brugt fremover.
- Fredede områder og råstofindvindingsområder i transportkorridorer vil ikke blive inddraget, hvis der skal gennemføres infrastrukturanlæg, og bør derfor tages ud af korridorerne.
- Der er usikkerhed og uro hos grundejere over de restriktioner, som transportkorridorerne pålægger. Kommunerne anvender tilfældige principper for dispensation i korridoren.
- Transportkorridorerne må kunne præciseres. Der er ikke behov for reservationer i 1 km's bredde.



## Udvalgets nedsættelse

Udvalget om transportkorridorer i hovedstadsområdet konstituerede sig den 23. august 2010 med en styregruppe og en arbejdsgruppe under Miljøministeriet, By- og Landskabsstyrelsens (nu Naturstyrelsens) formandskab. Udvalget består af repræsentanter for de ministerier, der har ansvar for overordnet infrastruktur, dvs. Transportministeriet (veje og baner), Klima- og Energiministeriet (naturgas- og elledninger) samt Ministeriet for Videnskab, Teknologi og Udvikling (kommunikationsanlæg). Desuden Miljøministeriet som ansvarlig for fysisk planlægning og Finansministeriet som økonomisk ansvarlig.

### Styregruppe

Holger Bisgaard (formand)	Kontorchef	Miljøministeriet	Naturstyrelsen
Anny Toftkær Nielsen	Fuldmægtig	Miljøministeriet	MIM departement
Thomas Jørgensen	Kontorchef	Transportministeriet	TRM departement
Marian P. Kaagh	Gruppenleder	Klima- og Energiministeriet	Energinet.dk
Jakob Juul	Kontorchef	Ministeriet for Videnskab, Teknologi og Udvikling	IT- og Telestyrelsen
Sune Stampe Sørensen	Kontorchef	Finansministeriet	FM departement

### Arbejdsgruppe

Jan Engell	Arkitekt	Miljøministeriet	Naturstyrelsen
Peter Hartoft-Nielsen	Civilingeniør ph.d.	Miljøministeriet	Naturstyrelsen
Anette Jacobsen	Fuldmægtig	Transportministeriet	TRM departement
Asta Ostrowski	Fuldmægtig	Transportministeriet	TRM departement
Kåre Enevoldsen	Fuldmægtig	Transportministeriet	TRM departement
Jesper Kaae	Projektleder	Transportministeriet	Vejdirektoratet
Jørn Hougaard Sørensen	gruppenleder	Klima- og Energiministeriet	Energinet.dk
Jan Havsager	Chefingeniør	Klima- og Energiministeriet	Energinet.dk
Lone Trærup	Specialkonsulent	Ministeriet for Videnskab, Teknologi og Udvikling	IT- og Telestyrelsen
Christian Hannibal	Specialkonsulent	Ministeriet for Videnskab, Teknologi og Udvikling	MVTU departement
Sune Thvilum-Kannegaard	Specialkonsulent	Finansministeriet	FM departement
Snorre Krøjer	Fuldmægtig	Finansministeriet	FM departement

## Udvalgets kommissorium

Udvalgets hovedopgave er at belyse:

- Principiel linjeføring og arealbehov for mulige fremtidige overordnede infrastrukturanlæg (veje, baner, energiforsyningsanlæg og lign.), der med fordel kan placeres i transportkorridorerne, fastlagt i Fingerplan 2007.

Udvalgsarbejdet skal endvidere omfatte:

- Beskrivelse af den hidtidige og nuværende anvendelse af transportkorridorerne, herunder igangværende og politisk besluttet infrastrukturplanlægning med betydning for korridorerne
- Beskrivelse af kommunale interesser inden for transportkorridorerne
- Beskrivelse af fordele og ulemper ved konkrete vej-, bane- og ledningsreservationer efter sektorlovgivning og ved principielle arealreservationer til transportkorridorer efter planloven
- Beskrivelse af principper for fastlæggelse af bredde for transportkorridorerne, herunder i forhold til at begrænse omfanget af ekspropriationer og udgifter i forbindelse med fremtidige ekspropriationer
- Anbefalinger vedrørende eventuelt særlige dele af transportkorridorerne, som bør undersøges nærmere i forbindelse med en næste større revision af Fingerplanen

Udvalget skal endelig:

- Arrangere en høring på Christiansborg om ændringer af transportkorridorerne (primo oktober 2010)
- Afrapportere ultimo februar 2011 (udsat til juni 2011 på grund af møderunde i Transportministeriet).

### **Udvalgets arbejde**

Udvalget gennemførte den 9. november 2010 en høring på Christiansborg om transportkorridorerne. I høringen deltog folketingsmedlemmer og kommuner, der er berørt af transportkorridorreservationer. Ved høringen var der oplæg fra eksterne eksperter og 2 repræsentanter fra kommunerne. Oplæggene dækkede temaer om hidtidig udvikling og fremtidsperspektiver, retsgrundlag og kommunale synspunkter. Som opfølgning på høringen holdt miljøministeren og transportministeren et møde med de 18 berørte kommuners borgmestre den 21. januar 2011. Endvidere er der i februar – marts 2011 gennemført en møderække med teknikere fra kommunerne i Transportministeriet.

Udvalget har holdt 11 møder og vurderet forholdene omkring arealbehov til fremtidige infrastruktur-anlæg, herunder mulighederne for at konkretisere Fingerplanens arealreservationer til transportkorridorer. Som resultat fremlægger udvalget en række anbefalinger vedr. justering af transportkorridorerne i forbindelse med en kommende revision af landsplandirektivet Fingerplan 2007 samt vedr. forbedret oplysning til borgerne om reservationen og dens betydning for de berørte grundejere. Justeringer af transportkorridorerne forudsættes gennemført ved en ændring af Fingerplanen i forbindelse med en kommende revision.

Naturstyrelsen har til brug for udvalget ladet gennemføre interviews i efteråret 2010 med alle 18 kommuner om deres synspunkter og ønsker vedr. transportkorridorerne ved COWI som ekstern konsulent.

Desuden har Naturstyrelsen til brug for udvalget rekvireret to eksterne konsulentrapporter om dels transportkorridorernes planlægningsmæssige baggrund og erfaringerne og dels perspektiver for udbygning med fremtidig trafikal infrastruktur i hovedstadsområdet.

## **B. BESKRIVELSE AF TRANSPORTKORRIDORERNE**

### **3. Transportkorridorerne før og i dag**

#### **3.1. Historisk baggrund for transportkorridorerne**

##### **Transportkorridorerne i planlægningen**

Princippet om at holde visse korridorer i landskabet fri for byudvikling og nye byfunktioner for at kunne placere mulige fremtidige større trafik- og forsyningsanlæg blev introduceret i hovedstadsområdet i Regionplan 1973. Begrundelsen for en sådan reservation var problemerne med at føre nye overordnede veje, baner og ledningsanlæg frem specielt en storbyregion, præget af omfattende bymæssig bebyggelse og byudviklingsinteresser.

I 1979 udsendte Hovedstadsrådet et forslag til detaljeret afgrænsning og retningslinjer for transportkorridorens administration, som fik retsvirkning for kommunerne. Det betød, at kommune- og lokalplaner ikke måtte stride mod korridorerne. I Hovedstadsrådets Regionplantillæg 1982 fik de detaljerede transportkorridorer status som gældende bindende retningslinjer i regionplanen. Fra 1990 indgik transportkorridorerne først i amternes og siden i Hovedstadens Udviklingsråds regionplaner, og regionplanmyndighederne administrerede også reservationen i landzone ved meddelelse af landzonetilladelser. I 2003 overgik landzoneadministrationen til kommunerne. Efter kommunalreformen i 2006 er arealreservationen blevet videreført fra regionplanerne til landsplandirektivet Fingerplan 2007, idet staten med et særligt hovedstadskapitel i planloven overtog ansvaret for de overordnede principper for planlægningen i hovedstadsområdet.

##### **Hensigten med transportkorridorerne**

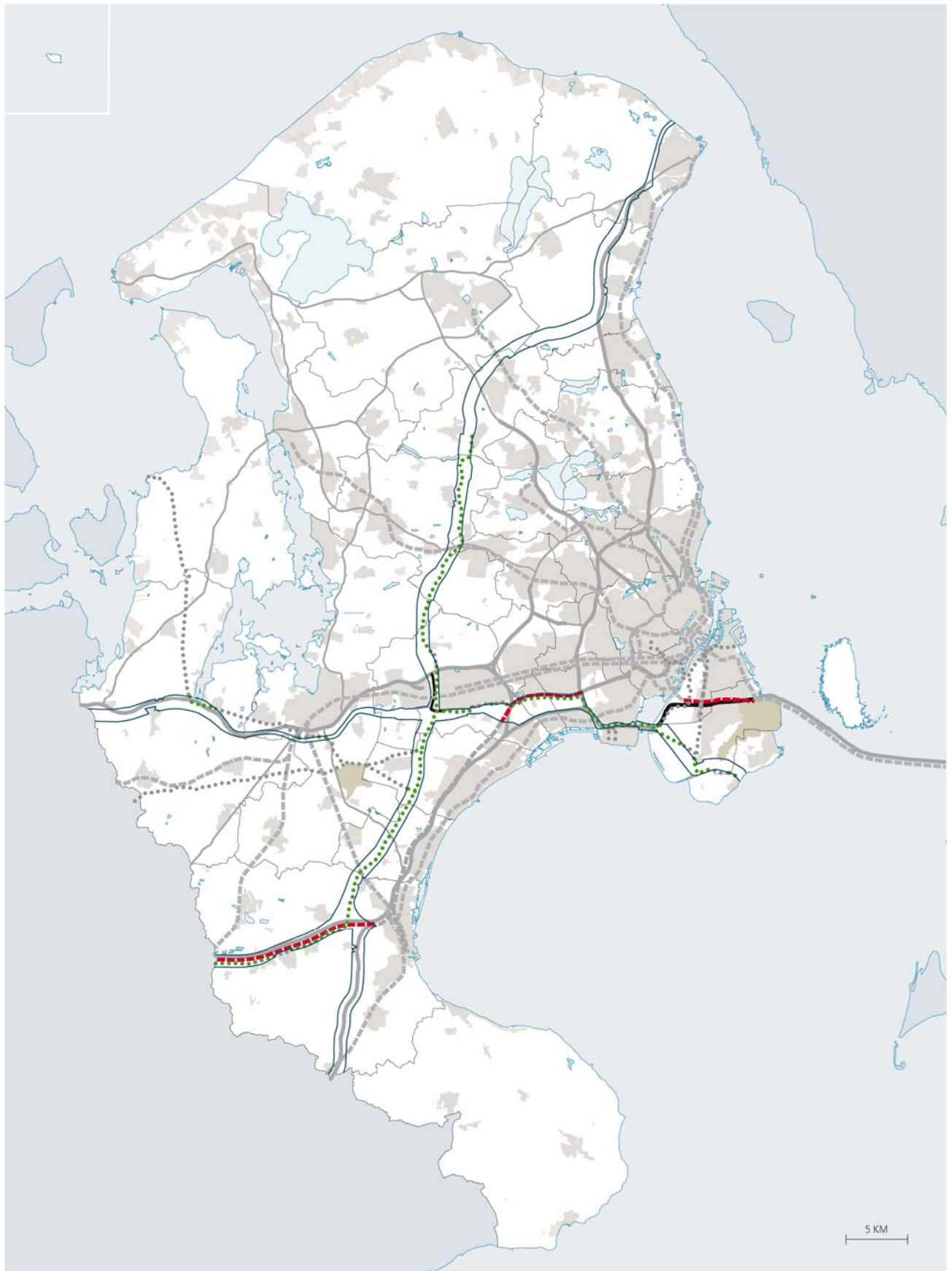
Transportkorridorerne var fra starten begrundet i to formål. For det første skulle korridorerne sikre hovedstadsområdet mulighed for en internationalt, nationalt og regionalt set effektiv infrastruktur på længere sigt. Man forudså et langsigtet behov for tilslutning til både en Øresundsforbindelse og en Helsingør-Helsingborg forbindelse samt en forbindelse sydpå (Femern) og 2 forbindelser vestpå (Storebælt og Kattegat). God international tilgængelighed blev anset for at være af vital betydning for hovedstadsområdets udvikling.

For det andet var der en særlig begrundelse for den nord-sydgående korridor. De 5 byfingre mod Helsingør, Hillerød, Frederikssund, Roskilde og Køge skulle bindes sammen med en 5. ringforbindelse bestående af motorvej og højklasset bane. I krydsningen mellem denne Ring 5-forbindelse og de eksisterende byfingre skulle der være mulighed for at opbygge nye knudepunkter med tilhørende bydannelser i Hørsholm, Hammersholt, Måløv, Høje Taastrup og Køge. Den nord-sydgående transportkorridor er strategisk placeret gennem midten af hver byfingre for at kunne betjene trafik på tværs i regionen, både fra byfingrenes yderste del med købstæderne og fra byfingrenes inderste del. Derved kunne Ring 5-forbindelsen aflaste især ringvejssystemet i storbyområdets inderste del, så en stor del af trafikken ikke behøver køre ind til de indre ringvejssystemer for at komme på tværs.

##### **Erfaringerne med transportkorridorerne**

I årene siden arealreservationen blev fastlagt i regionplanlægningen omkring 1980 har flere kommuner haft ønske om at reducere korridorerne af hensyn til lokale byudviklingsinteresser. Med enkelte undtagelser er transportkorridorerne dog stort set blevet fastholdt og videreført. Der har været enkelte eksempler på indskrænkning af reservationen til fordel for ny lokal byudvikling i perioden, hvor Frederiksborg og Roskilde amter var regionplanmyndighed.

Transportkorridorerne er især blevet anvendt til placering af hovedtransmissionsledninger for naturgas samt i mindre omfang til trafikanlæg. Reservationen var vigtig for anlæg af Øresundsforbin-



**Overordnede infrastrukturanlæg etableret efter 1980 inden for arealreservationen til transportkoridorer**

OVERORDNEDE INFRASTRUKTURANLÆG ETABLERET EFTER 1980

- - - BANE (INKL. ANLÆGSLOV)
- MOTORVEJ / MOTORTRAFIKVEJ
- · · · · NATURGASHØVEDTRANSMISSIONSLEDNING

ØVRIGE OVERORDNEDE INFRASTRUKTURANLÆG

- - - BANER (INKL. ANLÆGSLOV, EKSKL. LOKALBANER)
- OVERORDNEDE VEJE (MOTORVEJ / ØVRIG VEJ)
- · · · · NATURGASHØVEDTRANSMISSIONSLEDNING

TRANSPORTKORRIDOR

delsens motorvej og bane. Efter forbindelsen var færdigbygget, blev reservationen gennem Tårnby Kommune og en del af Københavns Kommune ophævet, da korridoren var fuldt udnyttet. Desuden er der anlagt en mindre del af Ring 5 (Tværvej ved Høje Taastrup) i korridoren.

Senest vil strækninger af den kommende jernbane fra København til Ringsted via Køge blive anlagt inden for transportkorridorens reservationer.

En række eksisterende motorvejsstrækninger ligger placeret i transportkorridorer. Her tjener reservationerne som en zone for vejudvidelse samt et støjdæmpende afstandsbelte i forhold til boliger og anden støjfølsom anvendelse.

### 3.2 Hvad er en transportkorridor i dag?

Transportkorridorerne er en planmæssig 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 endnu. Transportkorridorenes formål er at sikre mulighed for at placere infrastrukturanlæg i den tæt bebyggede storbyregion ved at holde udvalgte passager i landskabet og byområder fri for ny bebyggelse.

Transportkorridorerne er en "generel" reservation, der pålægges ejendomme med hjemmel i planloven. Reservationen har en generel karakter, fordi den reserverer mulighed for flere anlæg og for alternative linjeføringer i kraft af bredden på 1 km. Dette er en forskel i forhold til de konkrete reservationer, der pålægges ejendomme med hjemmel i sektorlove om veje, jernbaner, el- og gasledninger. Her er der som regel kun én mulighed dvs. én linjeføring for et anlæg, som er besluttet politisk, og hvor de tekniske og miljømæssige muligheder for placeringen er grundigt undersøgt inden reservationen fastlægges.

Transportkorridorerne er således givet en større bredde end fx en konkret vej- og banereservation for at sikre fleksibilitet i mulighederne for placering af overordnede infrastrukturanlæg. Der er imidlertid ikke pligt for statslige anlægsmyndigheder til at placere strækningsanlæg inden for korridoren.

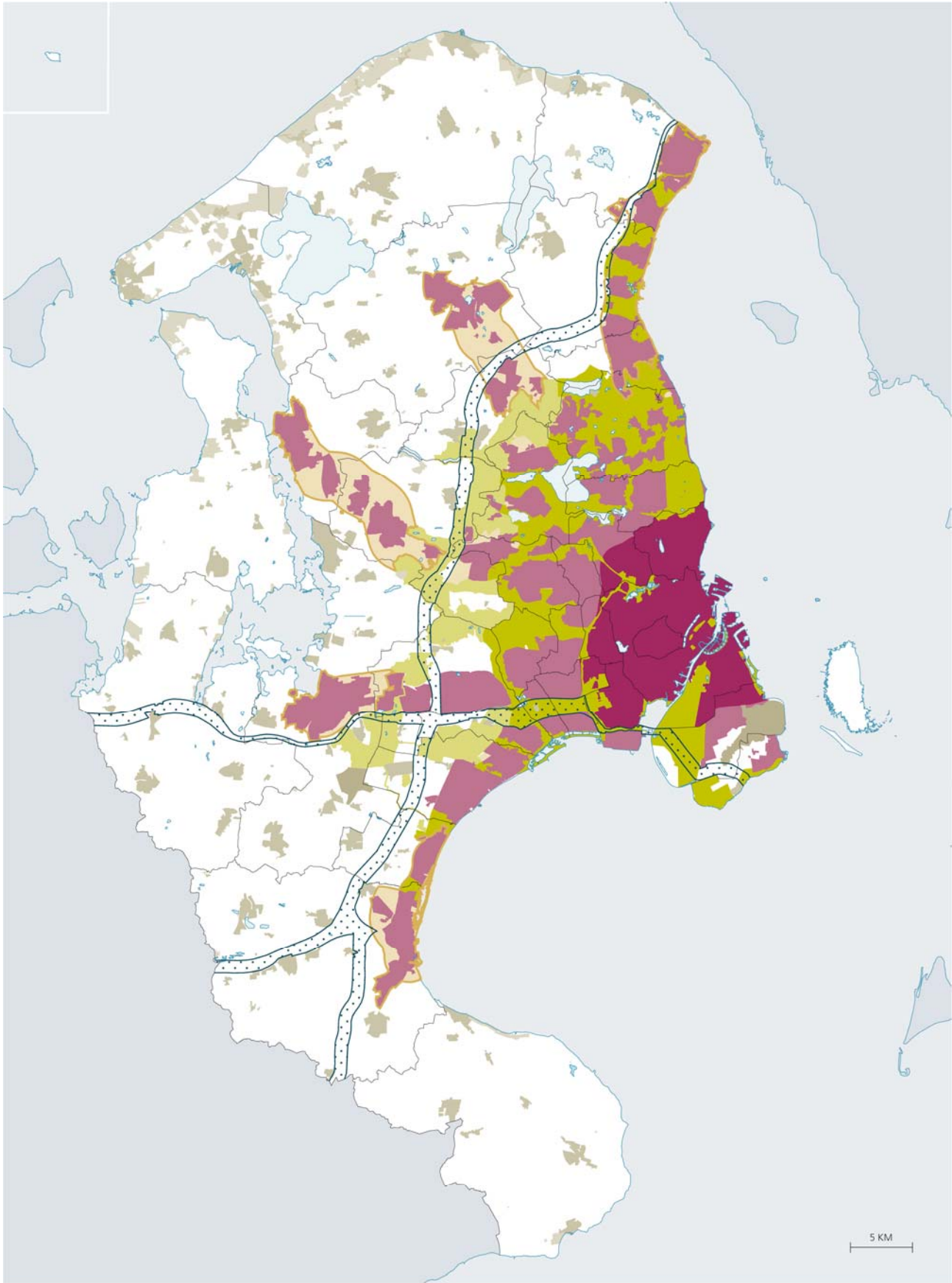
#### **Fingerplanens transportkorridorer**

Efter planlovens<sup>3</sup> kapitel 2 c om planlægning i hovedstadsområdet er det miljøministeren, der inden for rammerne af planlovens § 5 i, og § 5 j, stk. 1 og 3, konkretiserer de overordnede principper for kommuneplanlægningen i hovedstadsområdet med et landsplandirektiv. Af særlig interesse for transportkorridorerne fremgår det af planlovens § 5 j, stk. 3, at "kommuneplanlægningen i hovedstadsområdet skal sikre overordnede arealreservationer til fremtidig trafikal infrastruktur, tekniske anlæg, støjkonsekvensområder og lign. af betydning for udviklingen i området som helhed."

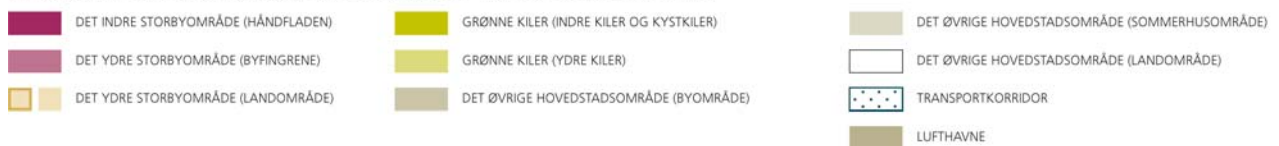
Den nord-sydgående transportkorridor er ca. 100 km lang og den øst-vestgående ca. 60 km lang. Transportkorridorerne omfatter arealer i 18 kommuner: Allerød, Ballerup, Brøndby, Dragør, Egedal, Fredensborg, Greve, Helsingør, Hillerød, Hvidovre, Høje-Taastrup, Ishøj, Køge, Lejre, Roskilde, Solrød, Tårnby og Vallensbæk kommuner.

---

<sup>3</sup> Lov om planlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 937 af 24. september 2009 med senere ændringer.



Fingerplan 2007: De 4 geografiske delområder og transportkorridoren



Planlovens bestemmelser er konkretiseret af miljøministeren i landsplandirektivet, Fingerplan 2007, hvor transportkorridorerne er fastlagt på kort, og der er regler for arealanvendelse:

”§ 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, § 21, s. 103 fremgår det endvidere, 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.”

### 3.4 Transportkorridorerne og erstatningsfri regulering

Planlægning efter planloven er som altovervejende hovedregel erstatningsfri regulering. Grundlaget for at anse planlægning for erstatningsfri regulering er, at planerne er generelle og normalt ikke udgør et atypisk intensivt indgreb i den enkelte grundejers ejendomsret. Planerne er også rettet mod den fremtidige anvendelse af de berørte ejendomme, hvilket betyder, at ejerne kan fortsætte med den hidtidige lovlige brug af ejendommen.

Planlovens § 5 j, stk. 3, udgør hjemmelen i planloven til, at den kommunale planlægning i hovedstadsområdet kan indeholde reservationer til bl.a. transportkorridorer. Bestemmelsen i § 5 j, stk. 3, har derfor samme funktion som planlovens § 14, nemlig at give mulighed for planlægningsmæssigt set at foregribe en udvikling, der anses for uhensigtsmæssig for den fremtidige planlægning.

Også landzonereglerne er udtryk for erstatningsfri regulering. Efter planlovens §§ 35-38 kan kommunen ved ansøgning om udstykning, nybyggeri og/eller ændret anvendelse meddele landzonetilladelse efter at have foretaget en skønsmæssig, konkret vurdering, hvorved der inddrages hensyn til de planlægningsmæssige, landskabelige, naturmæssige, kulturhistoriske og øvrige interesser som fx råstofindvinding og grundvand. Byggeri, der er nødvendig for landbrug, fiskeri og skovbrug, kræver ikke landzonetilladelse.

På samme måde som landzonetilladelsen er udtryk for en konkret afgørelse, der baseres på en skønsmæssig afvejning af en række hensyn i den enkelte sag, er også en afgørelse om dispensation fra en lokalplan i landzone eller byzone, jf. planlovens §§ 19 og 20, udtryk for en konkret afgørelse. I forhold til afgørelsen om meddelelse af dispensation fra en lokalplan vil kommunalbestyrelsen være bundet af lokalplanens formål og principper som rammen for at kunne meddele dispensation.

Planlægning efter landsplandirektivet Fingerplan 2007 anses for erstatningsfri regulering. Transportkorridorreservationen giver derfor mulighed for fortsat lovlige anvendelse af eksisterende be-



byggelse. Reservationen giver ligeledes fortsat mulighed for nyt byggeri og ny anvendelse (fx udvidelse af eksisterende bolig op til 250 m<sup>2</sup>). Arealer beliggende inden for en transportkorridorreservation kan ligeledes anvendes til grønne områder, boldfællede og andre rekreative formål, der ikke omfatter permanente bygninger og tunge anlæg. Reservationen begrænser imidlertid – som erstatningsfri regulering – visse typer byggeri og anlæg, som kræver landzonetilladelse efter planlovens § 35, samt at der sker byudvikling ved en landzonelokalplan eller, at der med en lokalplan udlægges ny byzone.

## 4. Arealanvendelse og byggeri i transportkorridorerne og skøn over deres effekt

### Arealanvendelse

De to transportkorridorer fra nord til syd og øst til vest optager et samlet areal på godt 14.000 ha. Korridorerne er så vidt muligt arealreservationer med en bredde på 1.000 m. Enkelte steder er korridorerne smallere. Den nord-sydgående korridor er 100 km lang, og den øst-vestgående korridor 60 km.

75 % af transportkorridorernes areal er landbrugsareal. Landbrugsdriften berøres ikke af arealreservationerne til transportkorridorer. Af de resterende 3.500 ha. som ikke er landbrug, er de 92 % landzone. Disse arealer er i forvejen berørt af de begrænsninger, som knytter sig til andre interesser i arealanvendelsen i landzone end arealreservationen til transportkorridorer.

I alt 2.000 ha eller 14 % er omfattet af lovfæstet naturbeskyttelse. Desuden er der 1.100 ha eller 8 % fredskov, som er beskyttet mod anlæg og terrænændringer ifølge skovloven. Fredskovskovarealerne er i et vist omfang sammenfaldende med de førstnævnte arealer. Områder med naturinteresser beskrives nærmere i kapitel 5.

3.500 ha, eller en fjerdedel af det samlede areal til transportkorridorerne er også udlagt til grønne kiler, som skal friholdes for bymæssig bebyggelse og forbeholdes friluftsliv uden bymæssige fritidsanlæg. Dele af disse arealer er omfattet af den lovfæstede naturbeskyttelse.

Ca. 550 ha eller 4 % af transportkorridorernes samlede areal er områder med råstofindvindingsinteresser. Heraf er 439 ha områder med forekomster af sand, grus og sten, mens 128 ha er områder med forekomster af ler eller kalk. Områder med råstofindvindingsinteresser inden for transportkorridorer udgør 16 % af hovedstadsområdets samlede areal til råstofindvinding.

278 ha af transportkorridorerne er byzone. Det svarer til 2 % af transportkorridorernes areal. 14 ha af transportkorridorerne omfatter arealer udlagt til sommerhusområder.

### Byggeri i transportkorridorerne

Transportkorridorerne rummede i alt 1.726 boliger, knapt 130.000 etagemeter byerhverv og knapt 440.000 etagemeter landbrugsbygninger i 2010.

Ud af de 1.726 boliger er 448 stuehuse til landbrugsejendomme og 1.278 almindelige boliger. Blandt de almindelige boliger ligger hovedparten i landzone, i alt 1.002 boliger, mens 270 boliger ligger i byzone og 6 boliger i sommerhusområder.

204 boliger ud af de i alt 1.726 boliger er opført i perioden fra 1980 til 2010, dvs. efter at arealreservationen til transportkorridorerne blev fastlagt. 111 af de nybyggede boliger er opført i landzone, 92 i byzone og 1 i sommerhusområder. Det samlede antal boliger er siden 1980 vokset med 8 % i transportkorridorernes landzone og 52 % i transportkorridorernes byzone.

Landbrugsbygningernes samlede areal i transportkorridorerne er vokset med 41 % fra 1980 til 2010, mens byerhvervenes samlede areal i transportkorridorerne er vokset med 23 % i samme periode.

Sammenlignes nybyggeriet i transportkorridorerne med nybyggeriet på arealer med samme zone-status i de berørte kommuner kan det konstateres, at der relativt er bygget lige så mange stuehuse og landbrugsbygningen inden for som uden for transportkorridorerne, mens der er bygget relativt færre almindelige boliger og bygninger til byerhverv inden for end uden for transportkorridorerne.

Arealreservationerne til transportkorridorer har således ikke umuliggjort nybyggeri, men dæmpet omfanget.

### **Skøn over merbyggeri uden arealreservationen til transportkorridorer**

Fingerplanens restriktioner i forhold til ikke-landbrugstilknyttet nybyggeri i transportkorridorerne er begrundet i hensynet til, at evt. fremtidig trafikal infrastruktur, energiforsyning mv. kan anlægges i transportkorridorerne med færrest mulige menneskelige og økonomiske omkostninger, herunder omkostninger til ekspropriation.

På baggrund af ovenstående sammenligning mellem nybyggeriet hhv. inden for og uden for transportkorridorerne kan der gives et groft skøn over et sandsynligt ekstra nybyggeri fra 2010 og frem til 2030 på de nuværende transportkorridorers arealer, såfremt arealreservationerne blev ophævet.

På de arealer, der ligger i transportkorridorerne, men uden for fingerbystrukturens byfingre, skønnes et ekstra nybyggeri af størrelsesorden 390 boliger, hvoraf 43 i landzone og 347 i byzone, og omkring 45.000 etagemeter til byerhverv, hvis arealreservationerne blev ophævet. I byfingerpassagerne, dvs. den del af transportkorridorernes areal som passerer gennem byfingrene - f.eks. arealer nord for Allerød i Hillerødfingeren og arealer ved Måløv i Frederikssundsfingeren - vil der uden arealreservationerne til transportkorridorer formentlig blive bygget nye byområder på de arealer, som ikke er omfattet af lovfæstet naturbeskyttelse eller udpeget som grønne kiler. Det skønnes, at disse arealer kan bebygges med nybyggeri af størrelsesorden knapt 16.000 boliger frem til 2030, såfremt arealreservationerne til transportkorridorerne blev ophævet.

Såfremt det på et senere tidspunkt skulle blive overvejet at anlægge en højklasset vej- og baneforbindelse i transportkorridorerne, vil det indebære, at en del af disse boliger og erhverv skulle eksproprieres. Vejdirektoratet skønner, at det vil være af størrelsesorden mellem en tredjedel og halvdelen. Det vil medføre så betydelige menneskelige og samfundsøkonomiske omkostninger, at det formentlig vil umuliggøre anlægget af vej- og baneforbindelsen. Det skønnes, at der teoretisk vil være behov for at ekspropriere mellem 5.500 og 8.000 ekstra boliger, og at de ekstra omkostninger til ekspropriationer vil være et tocifret milliardbeløb af størrelsesorden omkring de 20 mia. kr.

## 5. Transportkorridorerne i forhold til natur- og landskabsinteresser

### Naturinteresser i transportkorridorerne

De samlede arealreservationer til den nord-sydgående og den øst-vestgående transportkorridor udgør godt 14.000 ha. Heraf er 2.000 ha internationale naturbeskyttelsesområder (Natura 2000), fredede områder, såkaldte § 3-områder (dvs. omfattet af Naturbeskyttelseslovens § 3) eller kystzoner inden for strandbeskyttelseslinjen. Områderne er i vid udstrækning overlappende. Desuden er der godt 1.000 ha fredskov. (Arealer er opgjort ifølge Miljøministeriets Miljøportal) Udover disse naturområder, som er omfattet af særlige beskyttelsesregler, er der i kommuneplanerne fastlagt en række landområder af landskabs-, natur- og kulturværdi, som tidligere indgik i regionplanlægningen.

### Internationale naturbeskyttelsesområder Natura 2000

Natura 2000-områder inden for transportkorridorerne omfatter i alt 524 ha eller 4 % af transportkorridorernes samlede areal. Natura 2000 områder er områder, der er udpeget på grundlag af EU's habitat- og fuglebeskyttelsesdirektiver. Områderne er godkendt af EU og udpeget med en bekendtgørelse og fremgår endvidere af landsplandirektiver og kommuneplaner.

I hovedstadsområdet rummer følgende Natura 2000-områder arealer beliggende inden for transportkorridorer: Øvre Mølleådal, Vasby Mose - Sengeløse Mose, Roskilde Fjord, Vestamager og Køge Å. Desuden grænser transportkorridorerne op til eller ligger nær andre Natura 2000-områder, f.eks. Teglstrup Hegn, Ryegård Dyrehave og Gl. Havdrup Mose.

Det overordnede bevaringsmål for Natura 2000-områderne er, at der skal sikres en "gunstig bevaringsstatus" for naturtyper og arter

For planer og projekter, der kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt, skal der gennemføres en vurdering af konsekvenserne for de naturtyper og arter, som området er udpeget for at beskytte. Dette krav gælder også for planer eller projekter, der skal gennemføres og drives udenfor, men som kan påvirke ind i områderne.

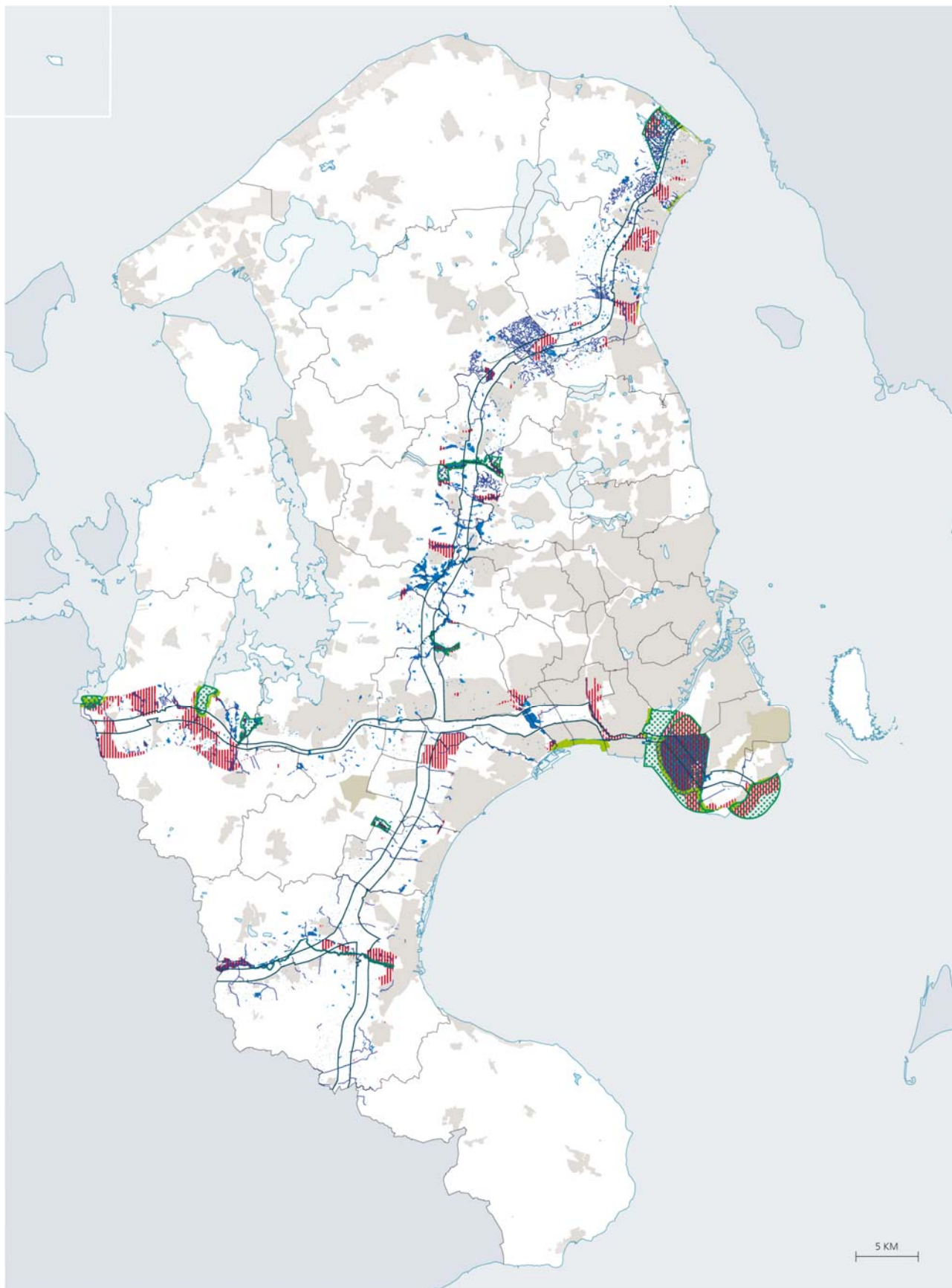
Som altovervejende hovedregel må der ikke vedtages projekter eller planer, medmindre skade på Natura 2000-området arter og naturtyper kan afvises. Den nærmere procedure er beskrevet i udkast til vejledning til den såkaldte habitatbekendtgørelse (bkg. 408 om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter).

Det er kun i særlige tilfælde muligt at gennemføre planer eller projekter, der kan skade et Natura 2000 område. Der skal i givet fald foreligge "bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser", fordi der ikke foreligger nogen alternativ løsning. Fravigelse forudsætter, at Europa-kommissionen underrettes om, hvilke kompensationsforanstaltninger der træffes. I nogle tilfælde skal kommissionen udtale sig i sagen, før der evt. træffes afgørelse.

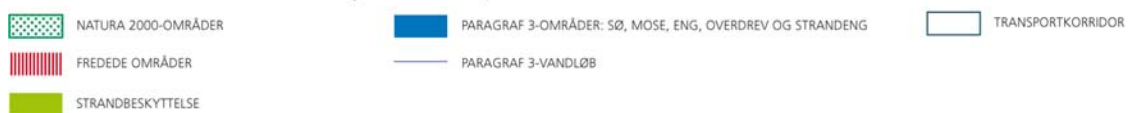
### Fredede områder

Fredede områder inden for transportkorridorerne udgør 1.472 ha eller godt 10 % af transportkorridorernes areal. Fredningerne kan gå ud på bevaring af et områdes nuværende tilstand eller tilvejebringelse af en bestemt tilstand, der derefter skal bevares. Hvis det er nødvendigt for et infrastrukturanlæg af væsentlig samfundsmæssig betydning at gribe ind i et fredet område, kan det kun ske enten ved at rejse en ny fredning, der ændrer den eksisterende eller ved, at Folketinget vedtager en anlægslov, der fraviger fredningen.





Områder med lovfæstet naturbeskyttelse i transportkorridoren samt indenfor tilstødende 2 km



### **§ 3-områder**

§ 3-områder inden for transportkorridorer omfatter 1.031 ha eller 7 % af transportkorridorernes areal. § 3-områder består af forskellige naturtyper: Naturlige søer over 100 m<sup>2</sup>, beskyttede vandløb, heder, moser og lignende, strandenge og strandsumpe, ferske enge og overdrev. Ifølge naturbeskyttelsesloven må der ikke foretages ændringer i naturtypernes tilstand. Kommunalbestyrelsen kan i særlige tilfælde gøre undtagelse og give tilladelse til at ændre et § 3-område, hvis det f.eks. er samfundsmæssigt nødvendigt for gennemførelsen af et anlæg. Der skal i givet fald træffes kompenserende foranstaltninger, fx ved etablering af andre naturområder som erstatning for den natur, der går tabt.

### **Fredskov**

Fredskovpligtige arealer udgør 1.123 ha eller 9 % af transportkorridorernes areal. Fredskov er fortrinsvis statsskove, men også kommunale skove eller skove ejet af Folkekirken. Fredskov er generelt beskyttet mod etablering af bebyggelse og anlæg i følge skovloven. Der er i vidt omfang overlapning mellem fredskovsarealer og Natura 2000 områder, fredede områder og § 3-områder.

### **Andre beskyttede elementer**

Naturbeskyttelsesloven omfatter udover de ovenfor nævnte områder en række andre elementer i landskabet, der skal tages hensyn til ved større infrastrukturanlæg inden for transportkorridorerne. Der må ikke foretages ændring i tilstanden af strandbredder eller andre arealer inden for strandbeskyttelseslinjen. Endvidere må der ikke ved anlæg foretages ændring i tilstanden inden for 100 m fra fortidsminder.

Desuden gælder et generelt forbud efter naturbeskyttelsesloven om, at yngle- eller rasteområder for visse beskyttede arter (de såkaldte bilag IV-arter) ikke må beskadiges eller ødelægges. Forbuddet er umiddelbart, men arternes forekomst er ikke kortlagt, registreret eller udpeget. Områderne vil dog i vid udstrækning overlappe med § 3-områder, fredskov eller Natura 2000-områder.

Endelig indeholder museumsloven en beskyttelse af sten- og jorddiger.

### **Værdifulde naturområder og landskaber uden for de lovfæstede naturbeskyttelsesområder**

Kommuneplanerne fastlægger de øvrige områder i det åbne land, som rummer særlige landskabs-, natur- og kulturværdier, og som tidligere indgik i regionplanlægningen. I planlægningen af fremtidige infrastrukturanlæg i transportkorridorerne skal tages videst muligt hensyn til disse ofte større landskabstræk ved fastlæggelsen af linjeføring og udformning af de konkrete infrastrukturanlæg.

### **SMV og VVM miljøvurderinger**

SMV-direktivet indeholder regler om vurdering af konsekvenser af planer om større anlæg for natur og miljø allerede på planlægningsstadiet (strategisk miljøvurdering). Større infrastrukturanlæg vil som hovedregel være omfattet af disse regler.

Den strategiske miljøvurdering skal vurdere sandsynlige væsentlige virkninger på miljøet. Der er pligt til at overvåge, om forudsætningerne for vurderingen ændrer sig, og til at træffe afbødende foranstaltninger, hvis der er negative effekter. Den strategiske miljøvurdering erstatter ikke VVM-vurderingen af det konkrete anlæg. Miljøvurderingen skal angive begrundelsen for at vælge et bestemt alternativ frem for andre, og angive de planlagte foranstaltninger for at undgå, begrænse, eller opveje negativ påvirkning.

VVM-direktivet indeholder regler om vurdering af det enkelte konkrete anlægs virkning på miljøet (vurdering af virkning på miljøet), inden der træffes endelig beslutning. VVM-vurderingen er en pligt ved nyanlæg eller væsentlig ændring af bestående anlæg, hvor der er risiko for væsentlig virkning på miljøet. Større infrastrukturanlæg vil som hovedregel være omfattet af disse regler.

Miljøvurderingerne skal således give grundlag for at træffe beslutning og af hensyn til offentligheden at belyse anlæggets evt. negative konsekvenser, men stiller dog som udgangspunkt ikke krav om, hvilken løsning, der skal vælges.

### **Infrastruktur anlæg og regler om naturinteresser i transportkorridorer**

Transportkorridorerne udgør i sig selv ikke et indgreb i natur og landskab. Det er gennemførelsen og driften af de infrastruktur anlæg, som korridorerne reserverer areal til, der kan have negative miljømæssige konsekvenser.

Siden transportkorridorerne blev introduceret i hovedstadsområdet omkring 1980, er opmærksomheden omkring negative miljøvirkninger ved større anlæg blevet skærpet. Ved så store infrastruktur anlæg, som der er tale om med motorveje, jernbaner og overordnede energiforsyningsledninger, kan det ikke undgås, at natur og miljø i visse tilfælde berøres. Der er gennem de senere år opnået stor erfaring i at undgå og at afværge påvirkning af naturområder i forbindelse med etablering og drift af infrastruktur anlæg, især veje.

Store trafikanlæg gennemføres i Danmark normalt ved, at Folketinget vedtager en anlægslov for et specifikt anlægsprojekt, typisk veje og baner. I mange tilfælde vil der i anlægsloven blive indbygget regler, der undtager anlægget fra den almindelige myndighedsbehandling. I disse tilfælde varetages ovennævnte naturhensyn direkte med anlægsloven. Det skal således bl.a. inden vedtagelse af loven sikres, at det på tilstrækkeligt grundlag kan afvises, at der sker skade på Natura 2000-områder eller beskyttede arters yngle- eller rasteområder.

Anlægslove er under alle omstændigheder omfattet af kravet om strategisk miljøvurdering, men formelt undtaget fra kravet om VVM, da loven er vedtaget i enkeltheder som en særlig lov. En anlægslov skal dog leve op til de samme miljøvurderingskrav, og den tilvejebringes som hovedregel efter en procedure svarende til VVM. Evt. vurderinger, der f.eks. måtte være nødvendige af hensyn til Natura 2000-områder og beskyttede arter, vil normalt indgå i denne VVM-lignende vurdering.

De omfattende miljø- og naturhensyn, der tages ved større anlægsprojekter i en anlægslov, kræver en lang proces med undersøgelser, planlægning og beslutning, før man kan fastlægge en konkret linjeføring og udformning, og før man kan være sikker på, at hensynene til natur og miljø varetages i overensstemmelse med internationale forpligtelser og nationale regler.

## C. FORSLAG OG ØNSKER FRA TRANSPORTKORRIDORERNES INTERESSETER

### 6. Borgerne som interessenter

Udvalgets behandling af borgernes interesser i forbindelse med transportkorridorerne tager udgangspunkt i de synspunkter, der er kommet frem i Folketingets debat og vedtagelse 4. juni 2010, høringen 9. november 2010 for folketingsmedlemmer, interviews af alle de berørte kommuner samt møder med kommunerne i Transportministeriet. Udvalgets vurderinger af borgernes forslag og ønsker fremgår af kapitel 10.1.

Transportkorridorernes formål er grundlæggende at muliggøre anlæg af overordnet infrastruktur, som er til gavn for hele samfundet, borgerne som helhed. Transportkorridorerne betyder imidlertid også begrænsninger for de borgere, der ejer ejendomme inden for arealer, der er reserveret til transportkorridor. Selve reservationen af areal er ikke i sig selv en anlægsbeslutning, men den sikrer ved at begrænse mulighederne for nybyggeri, at senere anlæg kan gennemføres med færre vanskeligheder og omkostninger for det offentlige.

Selve gennemførelsen af større nye infrastrukturanlæg som veje og jernbaner opleves normalt som voldsomme indgreb i private grundejeres ejendomme. Sådanne anlæg er for det meste så indgribende, at der må eksproprieres og ydes erstatning. Der kan efterfølgende opstå betydelige støjgener. Planlægning i form af reservationer i landsplandirektiver og kommuneplaner betragtes normalt som mindre indgribende eller såkaldt erstatningsfri regulering, fordi de ikke medfører væsentlige begrænsninger i ejerens rådighed over sin ejendom. Der er typisk tale om, at reservationen ikke pålægger begrænsninger for fortsat lovlig anvendelse.

#### Manglende gennemsigtighed og information

Transportkorridorerne er især blevet kritiseret for, at borgere og grundejere ikke er blevet oplyst om reservationen og dens konsekvenser ved fx køb og salg af fast ejendom. Det er oplyst, at det manglende kendskab kan have uheldige både praktiske og økonomiske konsekvenser. Grundejeren kan blive forhindret i at realisere nybyggeri, som var en del af formålet med købet. Eller grundejeren kan få vanskelighed ved at få lån til større tilbygninger på grund af reservationen. Ejendomsformidlere giver ofte ikke automatisk oplysning om transportkorridorerne ved køb og salg.

#### Uensartet administration

Et andet kritikpunkt mod transportkorridorerne har været, at administrationen har været uens og præget af tilfældige principper for landzonetilladelser og dispensationer. Et eksempel er den forskellige anvendelse af nedrivningsklausulen, som er blevet pålagt i forbindelse med landzonetilladelse. Klausulen betyder, at ejeren forpligtes til at nedrive byggeriet uden omkostning for det offentlige, hvis ejendommen senere benyttes til et infrastrukturanlæg. Klausulen, der er beregnet til midlertidige, lette byggerier, er også blevet anvendt ved permanente, tunge byggerier og anlæg i visse tilfælde. Dette medfører, at grundejeren vil lide et betydeligt økonomisk tab ved ikke at få erstatning, hvis ejendommen udnyttes til infrastruktur.

#### Forældet reservation

Et tredje kritikpunkt har været, at staten selv kun i begrænset omfang har benyttet korridorerne til at placere overordnet infrastruktur. Reservationen er især benyttet til at fremføre hovedtransmissionsledninger for naturgas, men også til Øresundsforbindelsens trafik anlæg og den nye bane København-Ringsted. En række motorveje og baner er placeret uden for transportkorridorerne. Den lange periode med begrænset benyttelse af reservationen til infrastrukturanlæg i korridorerne, siden den blev introduceret i 1980, gør, at borgere og grundejere kan opleve, at reservation ikke længere tjener sit formål.

#### Fredede områder, landsbyer mm. bør udgå af transportkorridorerne





Flere borgere og kommuner har fremført, at værdifulde naturområder, fredede områder, landsbyer samt områder med råstofinteresser bør udtages af transportkorridorerne. Begrundelsen er, at man forventer, at det aldrig vil komme på tale at gribe ind i disse områder, når der skal fastlægges en linjeføring for evt. større infrastrukturanlæg.

### **Usikkerhed og uro**

De grundejere, der har ejendom beliggende i transportkorridorerne, kan naturligt føle usikkerhed og bekymring ved en mulig udsigt til fremtidige infrastrukturanlæg, især veje og baner. En ekspropriation er et indgreb, som kan være forbundet med store menneskelige omkostninger.

## 7. Kommunerne som interessenter

Miljøministeriets Naturstyrelse har som led i udvalgsarbejdet i efteråret 2010 fået foretaget en interviewundersøgelse hos kommunale nøglepersoner (dvs. borgmester, udvalgsformand, teknisk direktør, eller planchef) i de 18 kommuner om deres syn og ønsker i forhold til Fingerplans arealreservationer til transportkorridorer. Interviewene er gennemført med COWI som konsulent ved projektchef Kristian Bransager (referater godkendt af kommunerne vedlægges som bilag). Desuden har kommunerne haft lejlighed til at fremføre synspunkter ved en høring den 9. november 2010 og på et møde for kommunernes borgmestre den 21. januar 2011. Endelig har kommunerne på teknisk niveau uddybet deres forslag og ønsker på en række møder afholdt af Transportministeriet i februar – marts 2011. I det følgende gennemgås de forskellige aspekter af transportkorridorerne, der berøres af kommunernes ønsker.

### Beskrivelse af kommunernes forslag og ønsker

Beskrivelsen refererer til punkterne i oversigten over kommunernes ønsker i prikskema 7.1, samt vurderinger og anbefalinger i kapitel 1 og 10.2.

#### a. Transportkorridorerne som national interesse

Alle 18 kommuner anerkender transportkorridoren som en national interesse, selvom den ikke nødvendigvis har positiv lokal betydning. Korridoren skal dog være begrundet i realistiske planer om fremtidige infrastrukturanlæg, typisk trafik anlæg.

#### b. Flere transportkorridorer og udvidelse af eksisterende

3 kommuner (Ballerup, Hvidovre, Køge) betragter transportkorridorerne som et nyttigt planredskab og anbefaler flere korridorer, der hvor ny infrastruktur kan blive aktuel på sigt. Der peges også på mulig udvidelse af eksisterende korridorer, fx for at forebygge støjgener fra trafik ved yderligere bebyggelse i naboområder til større trafik anlæg.

#### c. Trafikal afklaring, konkret linjeføring og bredde

11 kommuner (Allerød, Ballerup, Brøndby, Dragør, Egedal, Fredensborg, Greve, Hillerød, Høje Taastrup, Lejre, Solrød) ønsker en højere grad af politisk og teknisk afklaring af fremtidige større statslige trafikinfrastrukturprojekter. Hvis der foreligger en nogenlunde konkretiseret linjeføring og anlægsbredde, er det muligt for kommunerne konstruktivt at indrette deres planlægning efter det. Fx ønsker Hillerød Kommune, at Ring 5 erstattes af en Ring 6 løsning, og Egedal, Greve og Solrød kommuner ønsker en såkaldt Ring 5½ løsning.

#### d. Generel ophævelse / indskrænkning / flytning

15 kommuner (Allerød, Brøndby, Dragør, Egedal, Fredensborg, Greve, Helsingør, Hillerød, Høje Taastrup, Ishøj, Lejre, Roskilde, Solrød, Tårnby, Vallensbæk) ønsker, at transportkorridorerne ophæves, indskrænkes eller flyttes helt eller delvis.

#### e. Konkret ændring af transportkorridorens afgrænsning

16 kommuner (Allerød, Brøndby, Dragør, Egedal, Fredensborg, Greve, Helsingør, Hillerød, Hvidovre, Høje Taastrup, Ishøj, Køge, Lejre, Roskilde, Tårnby, Vallensbæk) har ønsker om konkrete ændringer af transportkorridorens afgrænsning. Ændringerne er især motiveret af kommunernes byudviklingsønsker og ønsker om rekreativ anvendelse af grønne kiler.

#### f. Byudvikling i transportkorridor i overensstemmelse med Fingerplanens overordnede byudviklingsprincipper

3 kommuner (Allerød, Ballerup og Egedal) ønsker byudvikling af regional betydning i transportkorridoren, hvor den krydser byfingrene og de radiale baner og motorveje.

2 kommuner (Fredensborg og Helsingør) ønsker byudvikling udvalgte steder øst for Helsingørsmotorvejen i tilknytning til eksisterende byområder, henholdsvis vest for Nivå og vest for Espergærde.

g. Byudvikling i transportkorridor, der ikke er i overensstemmelse med Fingerplanens overordnede byudviklingsprincipper.

6 kommuner (Greve, Ishøj, Køge, Lejre, Roskilde, Solrød) ønsker byudvikling inden for transportkorridorreservationen. Greve Kommune ønsker nyudlæg af byzone ved Tune, Ishøj Kommune i trekanten mellem den nye bane København-Ringsted, M4 og Ishøj Stationsvej, Køge Kommune ved Lille Skensved, Lejre Kommune ved Lindenberg, Gevinge og Kirke Såby samt Solrød Kommune mellem Køge Bugt Motorvejen og transportkorridoren. Ishøj Kommunes ønske omfatter byudvikling på et areal beliggende både i transportkorridor og den grønne kile mellem Roskildefingeren og Køgefingern. Roskilde Kommune begrundet sit ønske om flytning af hele transportkorridoren syd for Roskilde by med, at ønsker om en fremtidig byudvikling samt omfattende råstofindvinning syd for den eksisterende motorvej, der er under udvidelse.

h. Mulighed for bymæssige fritidsformål / rekreative formål

9 kommuner (Allerød, Brøndby, Greve, Hvidovre, Høje Taastrup, Ishøj, Roskilde, Solrød, Vallensbæk) ønsker at kunne placere permanente større, rekreative anlæg mv. på arealer i transportkorridorerne. Fingerplanen betyder, at der i de indre grønne kiler kun er mulighed for anvendelse til grønne områder, boldfælleder og andre rekreative formål, der ikke er bygnings- eller anlægskrævende. Begrundelsen herfor er, at de indre kiler er allerede hårdt udnyttet til rekreative anlæg kun for medlemmer, og at de indre kiler derfor bør prioriteres til fortrinsvis alment friluftsliv. I de ydre grønne kiler er der mulighed for og plads til større permanente, bygnings- og anlægskrævende rekreative anlæg. I de dele af de ydre grønne kiler, der ligger inden for transportkorridorerne, er der dog kun mulighed for friluftaktiviteter, der ikke kræver permanente bygninger og anlæg.

i. Mulighed for tekniske anlæg

4 kommuner (Brøndby, Greve, Høje Taastrup, Vallensbæk) nævner behov for at kunne placere anlæg af teknisk karakter inden for reservationen til transportkorridorer. Det drejer sig om regnvandsbassiner, støjvolde, lokale veje, solcelleanlæg mm.

j. Ændret administration

6 kommuner (Brøndby, Dragør, Fredensborg, Greve, Helsingør, Ishøj) ønsker, at den nuværende administrationspraksis lempes, så der bliver øget mulighed for ikke-landbrugsmæssig bebyggelse og anlæg inden for transportkorridorer. Det vil betyde, at der i øget omfang kan gives landzonetiladelse og lokalplanlægges for ikke-landbrugsmæssige formål i landzone inden for transportkorridorer.

k. Bedre information

13 kommuner (Allerød, Brøndby, Egedal, Fredensborg, Greve, Helsingør, Hillerød, Høje Taastrup, Ishøj, Lejre, Solrød, Tårnby, Vallensbæk) ønsker en bedre information om transportkorridorerne til borgere, grundejere og ejendomsmæglere. Mange grundejere kender ikke reservationen, og den oplyses ofte ikke af ejendomsformidlere ved køb og salg.

l. Mere nøjagtig afgrænsning af transportkorridorens afgrænsning

2 kommuner (Ballerup og Høje Taastrup) påpeger problemer med overlappning af den digitale afgrænsning af transportkorridorerne i kommuneplaner i forhold til Fingerplanens afgrænsning.

m. Værdifuld natur og landskab ud af transportkorridorerne

4 kommuner (Allerød, Ballerup, Fredensborg, Hillerød) ønsker, at værdifulde naturområder og landskaber tages ud af transportkorridorerne. Det drejer sig om internationale naturbeskyttelsesområder (Natura 2000), fredninger mm. samt naturtyper omfattet § 3 i naturbeskyttelsesloven.

n. Landsbybebyggelse ud af transportkorridorerne

6 kommuner (Egedal, Fredensborg, Ishøj, Køge, Solrød, Vallensbæk) ønsker, at landsbybebyggelser tages ud af transportkorridorerne.

o. Råstofindvindingsområder bør tages ud/reableres

3 kommuner (Allerød, Høje-Tåstrup, Roskilde) ønsker, at forholdet mellem råstofindvinding og transportkorridorreservationer afklares. Det anføres, at kravene, der stilles ved råstofgravning og reetablering af hensyn til mulig senere etablering af overordnede infrastrukturanlæg, er for stramme. Der ønskes dialog om reetablering af et råstofområde ved Vasby.

p. Afklaring af skovrejsning

2 kommuner (Allerød, Greve) mener, at der er uklarhed omkring skovrejsning inden for transportkorridorerne. Reservationen til transportkorridorer er udpeget som område, hvor skovrejsning er uønsket.

q. Andet ønske

Ballerup Kommune foreslår en pligt for staten til med passende mellemrum at genvurdere planreservationer i fx landsplandirektiver.

**Figur 7.1 Oversigt over kommunale forslag og ønsker vedr. transportkorridorer**

16.5.2011

Kommunale ønsker	Allerød Kommune	Ballerup Kommune	Brøndby Kommune	Dragør Kommune	Egedal Kommune	Fredensborg Kommune	Greve Kommune	Helsingør Kommune	Hillerød Kommune	Hvidovre Kommune	Høje-Taastrup Kommune	Ishøj Kommune	Køge kommune	Lejre kommune	Roskilde Kommune	Solrød kommune	Tårnby Kommune	Vallensbæk Kommune
Prik = registreret kommunalt ønske																		
a. Forståelse for transportkorridoren som national interesse	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
b. Flere korridorer/udvidelse, hvor det er relevant		●								●			●					
c. Trafikal afklaring, konkret linjeføring, bredde	●	●	●	●	●	●	●		●		●			●		●		
d. Generel ophævelse/indskrænkning/flytning af korridor	●		●	●	●	●	●	●	●		●	●		●	●	●	●	●
e. Forslag til konkret ændring af korridorens afgrænsning	●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●
f. Byudvikling i overensstemmelse med Fingerplanens byudviklingsprincipper	●	●			●	●		●										
g. Byudvikling ikke i overensstemmelse med Fingerplanens byudviklingsprincipper							●					●	●	●	●	●		
h. Mulighed for bymæssige rekreative anlæg	●		●				●			●	●	●			●	●		●
i. Mulighed for kommunale tekniske anlæg			●				●				●							●
j. Ændret administration			●	●		●	●	●				●						
k. Bedre information af grundejere	●		●		●	●	●	●	●		●	●		●		●	●	●
l. Mere nøjagtig afgrænsning af korridoren		●									●							
m. Værdifuld natur og landskab bør tages ud	●	●				●			●									
n. Landsbybebyggelse bør tages ud					●	●						●	●			●		●
o. Råstofvindingsområder bør tages ud, retableres	●										●				●			
p. Afklaring af skovrejsning	●						●											
q. Andet ønske		●																
r. Eksempler på plansager inden for sidste 4 år	4	0	1	3	1	2	3	1	1	0	4		0	2		0	1	2
s. Eksempler på landzonesager inden for sidste 4 år	4	3	0	1		14	4	0	2	0	2	2	0	7	4			2

## 8. Regionale interesser

De to væsentligste interesser i planlægning af hovedstadsområdets regionale udvikling er Region Hovedstaden og Region Sjælland. De to regioner har kompetence til at udarbejde regionale udviklingsplaner for hver deres del af hovedstadsområdet. Region Hovedstaden omfatter 13 af de kommuner, der er berørt af transportkorridorer (Allerød, Ballerup, Brøndby, Dragør, Egedal, Fredensborg, Helsingør, Hillerød, Hvidovre, Høje-Taastrup, Ishøj, Tårnby og Vallensbæk). Region Sjælland omfatter 5 af de berørte kommuner (Greve, Køge, Lejre, Roskilde og Solrød).

De to regioners regionale udviklingsplaner skal på grundlag af en helhedsvurdering beskrive den ønskelige fremtidige udvikling for regionens byer, landdistrikter og udkantsområder samt for natur og miljø, erhverv og beskæftigelse samt uddannelse og kultur. Udviklingsplanen skal desuden redegøre for sammenhængen mellem den fremtidige udvikling og den statslige og kommunale planlægning for infrastruktur. Reservationerne til transportkorridorer indgår direkte som en del af den regionale udviklingsplan for Region Hovedstaden.

De to regioner har begge deltaget i et regionalt samarbejde med danske og svenske kommuner og Region Skåne om Øresundsregionens udvikling, blandt andet det såkaldte IBU-projekt, med specielt fokus på sammenhængen mellem fremtidig byudvikling og udbygning af infrastruktur, herunder infrastruktur, som udnytter transportkorridorreservationer i hovedstadsområdet.

I forbindelse med nærværende udvalgsarbejde er de to regioner blevet hørt om deres syn på transportkorridorerne og deres ønsker om ændringer.

### Region Hovedstaden

Region Hovedstaden anbefaler, at den eksisterende transportkorridor opretholdes til brug for en ny Ring 5 til både vej og bane. Regionsrådet fremhæver, at transportkorridorerne er en del af den regionale udviklingsplan, og at en afklaring af korridorernes fremtidige indretning presser sig på set i lyset af den kommende Femern-forbindelse.

Region Hovedstaden fremhæver, at ringforbindelserne i hovedstadsområdet har stor betydning for at få nødvendig trafik ledt uden om København og de tæt bebyggede områder. Den største vækst i trafik foregår på tværs i regionen, hvor den kollektive transports andel af trafikken også er lavest. Regionen går ind for en samlet Ring 5 løsning inden 2025 med både vej, kollektiv trafikforbindelse i form af bane og en miljømæssigt bæredygtig transportforbindelse for gods. Ring 5 forbindelsen skal realiseres i etaper og under hensyn til regionens unikke naturområder.

En effektiv infrastruktur anses for en nødvendighed for et konkurrencedygtigt erhvervsliv og et fleksibelt arbejdsmarked. På længere sigt er det nødvendigt med forbindelser til og fra København med højhastighedstog til Oslo, Stockholm og Hamburg, hvis Øresundsregionen og den internationale lufthavn i Kastrup skal være et kraftcenter og knudepunkt mellem Skandinavien og kontinentet.

Regionen henviser til IBU-projektet, som peger på, at der kan opstå trafikale flaskehalse efter Femern-forbindelsens etablering, som kan løses ved en samlet vej- og baneløsning med Ring 5. En indledende samfundsøkonomi-



misk analyse tyder på, at det vil være fordelagtigt at etablere Ring 5, så den er forberedt for tilslutning til en fremtidig HH-forbindelse. Det fremføres, at hvis IBUs linjeføring af Ring 5 følges, vil transportkorridorens arealreservation kunne indskrænkes væsentligt og dermed også øge kommunernes byudviklingsmuligheder.

### **Region Sjælland**

Region Sjælland har afgivet en foreløbig udtalelse, idet regionen ønsker at forholde sig til ændringer af transportkorridorer i forbindelse med høringen om den kommende revision af Fingerplan 2007.

Regionen finder det hensigtsmæssigt at sikre Ring 5 korridoren fra Helsingør til Køge til både vej og bane, og henviser til IBUs analyser, som peger på nødvendigheden af at fastholde og udnytte Ring 5 korridoren, indtil der foreligger en afklaring af projektet. Regionen mener endvidere, at der er behov for, at reservationerne til transportkorridorer er realistisk afgrænsede både i forhold til konkrete infrastrukturanlæg og i forhold til hensigtsmæssig byudvikling og anden anvendelse.

Regionen fremhæver, at høj tilgængelighed og mobilitet er forudsætning for den regionale udvikling. Trafikken mod København har høj prioritet, idet ca. 100.000 personer dagligt pendler over regionsgrænsen til Region Hovedstaden. Transportkorridorerne bør i videst muligt omfang tilgodeses den prioritering ved at give mulighed for udbygninger langs Holbækmotorvejen og Nordvestbanen, Vestmotorvejen og Vestbanen, Køge Bugt Motorvejen og Sydmotorvejen og for udnyttelse af den nye bane København – Ringsted. Der peges desuden på mulighederne for at betjene det nye transportknudepunkt ved Køge Nord. Ved revision af transportkorridorerne bør mulighederne for at udnytte Femern-forbindelsernes potentialer sikres.

### **Øresundsregionalt perspektiv**

I det Øresundsregionale samarbejde er der foretaget en række analyser for at belyse trafikmønstret i Øresundsregionen og afdække de fremtidige perspektiver for trafikens udvikling og mulige løsninger i form af ny trafikal infrastruktur. I IBU-projektet opstilledes en samlet Øresundsregional strategi for vej og bane for at opnå et økonomisk og miljømæssigt bæredygtigt transportsystem, som udnytter, at Øresundsregionen ligger gunstigt ved trafikakserne mellem Skandinavien og Centraleuropa. Strategien er baseret på en 3-delt banestrategi:

- Hurtigere fjerntog til naboregionerne
- Hurtigere regionaltoget inden for Øresundsregionen
- Opprioritering af sporbunden godstransport

For den danske del af Øresundsregionen, dvs. Region Hovedstaden og Region Sjælland, kan de regionale interesser for hovedstadsområdets vedkommende sammenfattes i nedennævnte elementer:

Øresundsforbindelsens banekapacitet er allerede fuldt udnyttet. Det er et problem, hvis der i fremtiden skal køre højhastighedstog og mere gods. En evt. højhastighedsbane bør have forbindelse til København City og Kastrup Lufthavn.

En HH-forbindelse og en Ring 5 kan aflaste Øresundsforbindelsen betydeligt for person- og godstrafik med bane. En fast HH-forbindelse til bl.a. højhastighedstog kan imidlertid medføre behov for en ny bane i transportkorridoren langs Helsingørmotorvejen og videre ind til København, da Kystba-

nen er fuldt udnyttet. HH-forbindelsen foreslås udført tunneleret med en tunnel til persontog med station i Helsingør og 2 parallelløbende tunnelrør til henholdsvis vejtrafik og en shunt for godstog syd om Helsingør. Den eksisterende transportkorridor nordvest om Helsingør udnyttes ikke.

Alternativt foreslås en godsshunt for Øresundsforbindelsen fra Peberholm til Sydager, for at undgå, at persontogene på den eksisterende forbindelse forsinkes af godstog.

Transportkorridoren fra Køge og sydpå anbefales bevaret, da korridoren kan blive 1. skridt ved anlæg af en højhastighedsbane gennem Danmark fra Skandinavien til kontinentet.

Transportkorridoren fra København og vestpå bør opretholdes af hensyn til perspektivet med en evt. fremtidig Kattegat-forbindelse. Korridoren burde imidlertid justeres ved Roskilde, da evt. højhastighedstog vil kræve større kurveradier.

Den nord-sydgående transportkorridor er den mest oplagte tracé for en evt. Ring 5 vejforbindelse. Det er dog et problem, at korridoren passerer værdifulde naturområder. Derfor foreslår IBU, at alternative linjeføringer uden for transportkorridoren overvejes. Desuden foreslås det at overveje en alternativ linjeføring for en Ring 5 baneforbindelse, som dels udnytter eksisterende stationer ved Kildedal og Høje Taastrup og dels kan få større kurveradier.

Endelig foreslås det at overveje, om transportkorridoren kan ændres, således at Ring 5 forbindelsen tilsluttes Køge Bugt Motorvejen og den nye bane København-Ringsted i stedet for at ligge som en parallelt løbende reservation vest for motorvejen og banen.



## 9. Statslige interessenter

### 9.1 Transportministeriets interesser

*Der er i dag udlagt transportkorridorer i hovedstadsområdet med det formål at reservere areal til mulig fremtidig infrastruktur. Transportministeriet gennemfører i øjeblikket undersøgelser af en vejforbindelse i Ring 5-korridoren samt af en fast bane- og vejforbindelse over Kattegat. Begge projekter berører transportkorridorerne. Derudover undersøger svenskerne behovet og muligheden for en ny fast forbindelse over Øresund mellem Helsingborg og Helsingør. Fælles for projekterne er, at det vil kræve yderligere undersøgelser, før det er muligt at fastlægge en præcis linjeføring.*

Transportministeriet analyserer eller følger aktuelt flere mulige infrastrukturprojekter, som berører transportkorridorerne. Her er det muligt at anvende transportkorridorerne, hvis Folketinget på et senere tidspunkt træffer beslutning om at realisere et eller flere af projekterne. Det drejer sig bl.a. om en vejforbindelse i Ring 5-korridoren samt en fast bane- og vejforbindelse over Kattegat. Det vil kræve yderligere undersøgelser af projekterne, før det er muligt at fastlægge en præcis linjeføring. En beslutning om at ophæve transportkorridorerne helt eller delvist, vil alt andet lige resultere i flere gener fra trafikken i de berørte kommuner samt medføre væsentligt større anlægsomkostninger, hvis Folketinget på et senere tidspunkt træffer beslutning om at anlægge infrastruktur i de områder, hvor transportkorridorerne er i dag.

Anlæg af et nyt infrastrukturanlæg nær ejendomme og boliger vil eksempelvis medføre flere miljøgener i form af støj og luftforurening samt resultere i en større barrierevirkning i lokalsamfundet. Samtidig betyder flere ekspropriationer et større indgreb i samfundet med negative konsekvenser for borgere og erhvervsliv.

Med transportkorridorerne vil mulige fremtidige veje og baner genere det omkringliggende samfund mindst muligt, mens der er mulighed for at høste de samfundsøkonomiske fordele ved den bedre mobilitet, som ny infrastruktur giver.

Anlæg af infrastruktur i et bynært område vil også medføre større omkostninger i forbindelse med selve anlægsarbejdet i form af udgifter til eksempelvis flere ekspropriationer, overdækninger, nedgravning, støttemure, støjafskærme samt lokale vej- og ledningsomlægninger mv., hvis et infrastrukturanlæg skal gennem et mere bynært område, fordi der er sket byudvikling i de korridorer, der berøres af anlægsarbejderne.

Der er som følge heraf en række betydelige samfundsøkonomiske fordele ved at have reserveret et areal til mulige fremtidige infrastrukturanlæg.

#### **Infrastrukturprojekter, som berører transportkorridorerne**

Med aftalen om "En grøn transportpolitik" fra januar 2009 mellem alle Folketingets partier undtagen Enhedslisten blev det besluttet at gennemføre strategiske analyser af bl.a. den langsigtede indretning af bane- og vejkapaciteten i hovedstadsområdet og forbindelserne mellem Øst- og Vestdanmark. Analyserne skal kortlægge fremtidens trafikale udfordringer og løsningsmuligheder. I analyserne indgår derfor nærmere undersøgelser af en række konkrete centrale projekter, som kan tænkes at indgå som en del af fremtidens infrastrukturudvikling.

Der aflægges en samlet delrapportering for forligspartierne i 2011. Analysen afsluttes endeligt i efteråret 2013, hvorefter parterne bag aftalen drøfter resultaterne og perspektiverne.

#### **Perspektiver i Ring 5-korridoren**



Analysen af en evt. ny vestlig ringforbindelse skal bl.a. afdække mulighederne for gennem etablering af en Ring 5 at lede gennemkørende trafik – herunder international godstransport – uden om hovedstadsområdet.

Sjælland er i dag i realiteten én stor pendlingsregion med hovedstadsområdet som centrum, og det er i pendlerkorridorerne til og fra hovedstadsområdet, at trængselsproblemerne i Danmark i dag er størst. Samtidig er der øget pendling på tværs i hovedstadsområdet.

Konsulentvirksomheden TetraPlan har for Transportministeriet i forbindelse med de strategiske analyser gennemført en række beregninger af de trafikale konsekvenser ved anlæg af en vejforbindelse i Ring 5-korridoren. I TetraPlans rapport er det, med enkelte variationer, forudsat, at Ring 5 ligger i den eksisterende nord-sydgående transportkorridor i hovedstadsområdet.

Trafikberegningerne viser, at en Ring 5 vil give en ny og hurtigere forbindelse for tværgående trafik i hovedstadsområdet. Samtidig vil vejforbindelsen aflaste hovedparten af de eksisterende indfalds- og ringveje samt aflaste en række mindre veje og dermed flytte trafikken uden for de tættere bebyggede dele af hovedstadsområdet.

Næste skridt for projektet er at gennemføre en nærmere skønsmæssig vurdering af anlægsomkostningerne for projektet.

Undersøgelserne af en Ring 5 er af en indledende karakter, og der er ikke nuværende tidspunkt taget stilling til den præcise linjeføring. Det tætteste man kommer på en konkretisering af linjeføringen, er de arealreservationer og vejinteressezoner i hovedstadsområdet, som er udlagt i Fingerplanen, og hvor der vil være mulighed for anlæg af en eventuel Ring 5-forbindelse. Der skal i 2013 tages politisk stilling til om, og i givet fald i hvilken form, der skal arbejdes videre med projektet.

### **Fast forbindelse over Øresund mellem Helsingborg og Helsingør**

Til spørgsmålet om etableringen af en Ring 5-forbindelse rundt om København knytter sig perspektiverne for en ny fast forbindelse mellem Helsingborg og Helsingør. Region Hovedstaden har for nylig offentliggjort en undersøgelse, der kombinerer en ny fast forbindelse over Øresund med en vej- og baneforbindelse i transportkorridoren.

Den danske og svenske regering blev i juni 2010 enige om at nedsætte en dansk-svensk embedsmandsgruppe, der skal udveksle viden om og følge de svenske undersøgelser af behovet og muligheden for en ny fast forbindelse over Øresund mellem Helsingborg og Helsingør.

En fast forbindelse vil kræve en opgradering af infrastrukturen på tværs af hovedstadsområdet i form af både en bane- og vejforbindelse, da den eksisterende korridor mellem Helsingør og København kapacitetsmæssigt ikke ville kunne håndtere de stigende trafikmængder i tilfælde af en ny fast forbindelse. En kombineret bane- og vejløsning vil indebære et arealbehov, der på nuværende tidspunkt kan være vanskeligt præcist at identificere, da der er tale om omfattende anlæg.

### **Fast bane- og vejforbindelse over Kattegat**

De strategiske analyser skal blandt andet afdække det langsigtede kapacitetsbehov for trafikken mellem Øst- og Vestdanmark.

En bane- og vejforbindelse over Kattegat vil stille krav til den tilstødende infrastruktur, herunder i korridoren mellem Kalundborg og København. På nuværende tidspunkt er der anlagt motorvej på strækningen mellem Holbæk og København. Den resterende strækning mellem Holbæk og Kalundborg er landevej. På banesiden betjener Nordvestbanen mellem Roskilde og Kalundborg via Holbæk den øst-vestgående trafik.

Med aftalen om en grøn transportpolitik fra januar 2009 blev det besluttet at udbygge Nordvestbanen mellem Roskilde og Holbæk, herunder at anlægge dobbeltspor på strækningen mellem Lejre

og Vipperød. Herudover er parterne bag aftalen om en grøn transportpolitik enige om, at perspektivet på sigt er at etablere motorvej på strækningen fra Holbæk til Kalundborg.

Udover de allerede besluttede opgraderinger på både bane- og vejsiden vil der være behov for en yderligere fremtidig udbygning af korridoren, hvis en fast forbindelse over Kattégat bliver en realitet, herunder ikke mindst på banesiden, idet Nordvestbanen ikke vil kunne trafikbetjene en ny fast forbindelse.

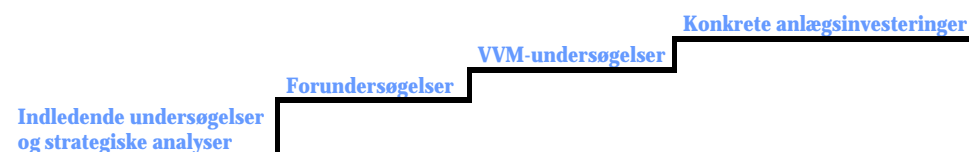
For begge projekter, Ring 5 og en fast forbindelse over Kattégat, vil en nærmere fastlæggelse af det konkrete arealbehov først og fremmest kræve en beslutning om at gå videre med projektet i form af mere detaljerede undersøgelser.

Det vil også kræve en beslutning om, hvilken anlægstype der er behov for (bane, vej eller begge dele) samt standarden for de enkelte anlæg. De specifikke arealbehov og linjeføringsforslag vil derfor først kunne lægges frem i forbindelse med en beslutning om at gennemføre VVM-undersøgelser for projekterne, jf. næste afsnit om planlægningsprocessen.

### Planlægningsprocessen

Muligheden for at fastsætte det præcise arealbehov for et infrastrukturanlæg afhænger af, hvor langt henne i beslutningsprocessen projektet er. En beslutningsproces for anlægsprojekter består ofte af en række faser:

Figur 2: Faseopdeling af planlægningsprocessen



De projekter, som berører transportkorridorerne, er på nuværende tidspunkt i den helt indledende undersøgelsesfase (strategiske analyser). De indledende undersøgelsesfaser har til formål først og fremmest at vurdere tilstande og udviklingsperspektiver for et anlægsprojekt. Det drejer sig bl.a. om at afdække overordnede strategiske alternativer og behov for forbedringer af infrastrukturen. Undersøgelser i disse to faser indebærer derfor mange usikkerheder omkring et projekts form og type og dermed også anlæggets reelle arealkrav. Det er derfor en klar fordel, hvis der er planlægningsmæssigt rum for at finde den mest optimale løsning inden for de givne rammer af projektet.

For eksempel vil der med en relativ bred transportkorridor i højere grad være mulighed for at tage hensyn til naturforhold, der kræver en særlig hensyntagen. Muligheden for at vælge alternative anlægstekniske løsninger eller linjeføringer inden for korridorerne kan medføre en billigørelse af et projekt. Der er bedre mulighed for at vurdere alternativer og tage hensyn til miljøforhold, anlægsøkonomi mv., hvis der eksempelvis er plads til at tilpasse linjeføringer efter de konkrete forhold.

Når en forundersøgelse er afsluttet, er der mulighed for at tage konkret stilling til et infrastrukturprojekt. Her kan det besluttes, hvorvidt der skal udarbejdes et egentligt beslutningsgrundlag i form af en VVM-undersøgelse.

En VVM-undersøgelse indebærer en grundigere og mere detaljeret afdækning af en række forhold vedrørende et anlægsprojekt, herunder mere konkrete overvejelser om et projekts linjeføring gennem landskabet. På baggrund af en VVM-undersøgelse træffes en formel beslutning om etablering af et vej- eller baneprojekt – som regel i form af vedtagelse af en anlægslov i Folketinget. Det er først i denne sidste afsluttende fase, at en egentlig konkret linjeføring er lagt fast og besluttet.

## 9.2. Klima- og Energiministeriets interesser

### **Historisk og fremtidigt behov for placering af infrastrukturanlæg i transportkorridoren**

Energinet.dk ejer, driver og udvikler de overordnede transmissionsnet for naturgas og elektricitet i Danmark. Energinet.dk er en særlig offentlig virksomhed ejet 100 % af den danske stat. Bestyrelsen for Energinet.dk udpeges af Klima- og Energiministeren.

De overordnede gastransmissionsledninger etableret i perioden 1980-1988 er i overvejende grad placeret i transportkorridoren, specielt i kommunerne Høje Taastrup, Ishøj, Vallensbæk, Brøndby, Tårnby og Dragør, hvor det var den eneste mulighed i forhold til planlagte fremtidige bebyggelser. Gasledninger etableret senere end 1988 er placeret uden for transportkorridoren efter forhandlinger med berørte myndigheder.

Der er planlagt en ledning til en kompressorstation på Avedøre Holme (cirkulære nr. 16 af 25.01.2001 med senere ændringer). Der pågår forhandling med Hvidovre kommune om placeringen af ledningen. Linjeføringen er ikke indeholdt i transportkorridoren. Derudover er der på nuværende tidspunkt ingen planer om udbygning af det danske naturgasnet i transportkorridoren. Planerne om etablering af en ny jernbanestrækning fra København til Ringsted betyder, at naturgasledningen flere steder på denne strækning skal omlægges og sikres. Det forventes, at omlæggingerne kan ske inden for den eksisterende transportkorridor. Ledningen har en anlægsbredde på 25-30 meter.

Gastransmissionsledninger er omfattet af "Planstyrelsens" cirkulære nr. 183 af 26.11.1984 - Cirkulære om lokalplanforslag og zonalovsansøgninger vedrørende arealer inden for 200 meters afstand på hver side af transmissionsledningerne for olie og naturgas.

De overordnede el transmissionsledninger udgøres i dag af 400 kV nettet, suppleret med reserve i det underliggende 132 kV (øst for Storebælt) og 150 kV (vest for Storebælt) net. Det er hensigten, at der i forbindelse med den planlagte kabellægning af 132 kV og 150 kV net i Danmark sker en styrkelse af 400 kV nettet, og at 132 kV og 150 kV nettet får mere regional betydning i tilslutning af produktion og forbrug til det overordnede 400 kV net. 400 kV nettet i Hovedstadsområdet er på væsentlige strækninger placeret i transportkorridoren. Det drejer sig om luftledningerne fra Bjæverskov via Ishøj og Hovegård mod Sverige samt 400 kV kablet fra Ishøj via Avedøreværket mod H.C. Ørstedværket.

Der er planer om etablering af yderligere 400 kV forbindelser i hovedstadsområdet, og der er således arealreservationer til et 400 kV kabel fra H.C. Ørstedværket under havnen til Amager, videre til Amagerværket og herfra under havnen via Svanemølleværket til Glentegården transformerstation i Gladsaxe Kommune. Disse arealreservationer ligger ikke i transportkorridoren. (Se evt. Københavns Kommuneplan 2009, del 4)

Der er en langsigtet hensigt om kabellægning af hele el-transmissionsnettet i Danmark, herunder de dele af 400 kV luftledningen på Sjælland, der i dag er placeret i transportkorridoren. Da der forudses behov for væsentlig udvikling i behovet for el-transmission ved øget anvendelse af vedvarende energikilder til el-produktion må det forventes, at der fremadrettet fortsat vil være behov for etablering af nye 400 kV forbindelser, der forstærker det overordnede el transmissionsnet, herunder forbindelserne mellem Sverige via hovedstadsområdet og forbindelserne til Tyskland og Jylland. Der vil som minimum blive behov for et 30-40 meter bredt bælte til etablering af kabelstatning for luftledningerne. Kablerne vil ikke kunne placeres under luftledningerne, uden det medfører store konsekvenser for forsyningssikkerheden og el markedet i de år, ombygningen pågår.

### **Behov for opretholdelse af reservationen i forhold til placering af energiinfrastrukturanlæg i fremtiden**

Erfaringerne fra tidligere planlægning og anlæg af store energiinfrastrukturanlæg viser værdien af transportkorridoren. Uden en transportkorridor, der sikrer det nødvendige areal til fremtidige anlægsaktiviteter, kan det blive overordentligt vanskeligt at få fremført de nødvendige anlæg i fremtiden.

### **Mulighed for indskrænkning af transportkorridoren i forhold til behovet for placering af energiinfrastrukturanlæg i fremtiden**

Arealbehovet til energiinfrastrukturen er ikke ubetydeligt, og det vil komplicere anlægsprojekterne betydeligt, hvis anlæggene placeres for tæt sammen. Eksempelvis har det vist sig overordentligt vanskeligt at placere højspændingsanlæg tæt på motorveje, idet anlægsarbejde tæt på motorveje af vejmyndighederne anses at påvirke trafiksikkerheden negativt. Det skal også være muligt at etablere nye energiinfrastrukturanlæg, mens de eksisterende anlæg er i drift. Det betyder i forbindelse med kabellægning af luftledninger, at der ud over reservationerne til de eksisterende anlæg også skal være reservationer til nye anlæg. Ved kabellægning af den eksisterende 400 kV luftledning på Sjælland skal der derfor reserveres et bælte på mindst 50 m til det 400 kV kabelsystem, der på sigt forventes at skulle erstatte luftledningen. Hvis transportkorridoren indskrænkes, skal der tages hensyn til muligheden for at opretholde de nødvendige indbyrdes afstande mellem forskellige transportinfrastrukturer. Endvidere bør det belyses, om der også bør tages hensyn til beredskabs- og sårbarhedsforhold, der muligvis kan øge behovet for afstand mellem forskellige infrastrukturer.

## **9.3 Ministeriet for Videnskab, Teknologi og Udviklings interesser**

Ministeriet for Videnskab, Teknologi og Udvikling deltager i udvalget for transportkorridorer i hovedstadsområdet for at afklare interessen i korridorerne for udbygning af kommunikationsinfrastruktur. Videnskabsministeriet og IT- og Telestyrelsen har dog hverken ansvar for planlægning, anlæg eller drift af infrastruktur, da telesektoren er liberaliseret i Danmark.

Der er fire større teleselskaber, som anlægger og driver teleinfrastruktur i Danmark. Det er TDC, Telia, Telenor og 3. Derudover er særligt energiselskaberne aktive i forhold til fiberudrulning. Endvidere er der en række mindre selskaber, som etablerer infrastruktur primært i mere begrænset omfang.

Anlæg af teleinfrastruktur med mobilmaster mv. og tilhørende bygninger og med kabelbaseret infrastruktur er ikke voldsomt pladskrævende. Anlæg sker på baggrund af en tilladelse typisk fra den relevante kommunale myndighed. Adgang til areal til etablering af udstyr sker i udgangspunktet på kommercielle vilkår, og ekspropriation er i praksis ikke aktuel. Spørgsmålet om erstatningsfri regulering og adgang til arealer i transportkorridorerne er derfor ikke relevant i forhold til anlæg af teleinfrastruktur.

I forbindelse med arbejdet i Udvalget om transportkorridorer har IT- og Telestyrelsen taget kontakt til interessenterne på området for at afklare, hvorvidt de har en interesse i transportkorridorerne og om de har planlagt arbejde i transportkorridorerne.

Tilbagemeldingen er, at interessenterne ikke aktuelt planlægger aktiviteter, som har relevans i forhold til Fingerplanens arealreservation til transportkorridorer. Det kan dog ikke udelukkes, at der fremover vil være behov for etablering af infrastruktur i områderne. Interessenterne finder det derfor hensigtsmæssigt, at der også fremadrettet kan etableres teleinfrastruktur i korridorerne.

## **9.4 Miljøministeriets interesser**

### **Miljøministeriets rolle i forhold til miljø og planlægning**

Miljøministeriet har en særlig rolle i forhold til påvirkninger af miljøet i bred forstand og i forhold til koordinering af statslige interesser i den fysiske planlægning. Ansvar for miljøet omfatter i relation til transportkorridorerne og infrastrukturanlæg således bekæmpelse af luft- og støjforurening, reduktion af andre negative miljøpåvirkninger, herunder af natur og landskab i form af fx fysiske barrierer samt visuel landskabspåvirkning.

I den fysiske planlægning har miljøministeriet en koordinerende rolle i forhold til andre statslige myndigheders interesser. Miljøministeriet påser med udgangspunkt i planloven og de udsendte oversigter over statslige interesser i kommuneplanlægningen, at overordnede statslige interesser respekteres og indgår i kommuneplanlægningen.

### **Interesser i relation til hovedstadsområdets byudvikling og infrastruktur**

Miljøministeriet er som overordnet myndighed ansvarlig for planlægningen i hovedstadsområdet. I planlovens hovedstadskapitel er det fastlagt, at miljøministeren konkretiserer lovens overordnede principper i landsplandirektiver (jf. planlovens § 3), sådan som det er sket med Fingerplan 2007. Endvidere fastlægger planloven, at "kommuneplanlægningen i hovedstadsområdet skal udføres på grundlag af en vurdering af udviklingen i området som helhed og sikre, at hovedprincipperne i den overordnede fingerbystruktur videreføres. Byudvikling af regional betydning skal koordineres med udbygning af hovedstadsområdets overordnede infrastruktur med særlig hensyntagen til den kollektive trafikbetjening." (Planlovens § 5i, stk. 1)

Planlægningen i hovedstadsområdet kan således sikre, at byudviklingen er koordineret med den trafikale infrastruktur med særlig vægt på mulighederne for god kollektiv trafikbetjening. Koordineringen er nødvendig, fordi bolig- og arbejdsmarkedene går på tværs af de administrative grænser. Hovedstadsområdet skal være effektivt koblet op på det internationale og nationale trafiknet. Og internt skal hovedstadsområdet være velfungerende, så man kan komme rundt i storbyen. Byudviklingsinteresserne knytter sig til udvikling af fingerbystrukturen, der som princip er opbygget med højklassede radiale trafikforbindelser ind mod København og ringforbindelser, der kan betjene trafik på tværs i håndfladen, mellem byfingrene og på tværs uden om de tætteste bydele. Det er en særlig interesse at koordinere, at byudviklingen ved stationer, der er overordnede knudepunkter i den kollektive banebetjening, udnyttes intensivt til byggeri.

Selve reservationen til transportkorridorer i hovedstadsområdet har baggrund i planloven (jf. planlovens § 5 j. stk. 3):

"Kommuneplanlægningen i hovedstadsområdet skal sikre overordnede arealreservationer til fremtidig trafikale infrastruktur, tekniske anlæg, støjkonsekvensområder og lign. af betydning for udviklingen i området som helhed."

I betænkning L93 med bemærkninger til Forslag til lov om ændring af lov om planlægning er transportkorridorerne begrundet således:

"Hensigten er at friholde passager på tværs af eksisterende kommunegrænser gennem hovedstadsområdet til tekniske anlæg. Et eksempel er de eksisterende regionplanretningslinjer for langsigtede arealreservationer til transportkorridorer. Transportkorridorerne blev oprindeligt udlagt af Hovedstadsrådet i 1979 og har siden været fastholdt i regionplanerne, senest i HURs regionplan 2001. De overordnede arealreservationer vil fremgå af landsplandirektivet, jf. stk. 4." (Fingerplan 2007 red.)....."

### **Overordnede interesser vedr. støjbeskyttelse**

Et af de væsentlige miljøspørgsmål i forbindelse med nye trafikalanlæg er forebyggelsen af støjgener. Reservationerne til transportkorridorer og konkrete trafik- og forsyningsanlæg i Fingerplanen og kommuneplanerne har blandt andet som formål at sikre, at landzone- og byzonearealer langs ek-

sterende eller mulige fremtidige overordnede veje og baner ikke overgår til støjfølsom anvendelse, fx boliger, med mindre den fremtidige anvendelse kan sikres mod støjgener.

### **Overordnede interesser vedr. beskyttelse af natur, landskab og kulturarv**

Større trafik anlæg og tekniske anlæg over jorden i transportkorridorerne vil som regel også berøre landskabs- og naturinteresser. Planlægningen kan medvirke til, at der sker en tilpasning af anlæggene, så der tages hensyn til natur-, landskabs- og bevaringsværdier. I oversigten over statslige interesser er de generelle statslige mål for kommunernes planlægning vedr. beskyttelse af natur, landskab og kulturarv beskrevet:

- Naturen og den biologiske mangfoldighed skal beskyttes og styrkes. Tabet af biodiversitet skal standses.
- Værdifulde landskaber skal bevares og styrkes.
- Landskaber med geologiske formationer og særlig geologisk værdi skal sikres.
- Kulturhistoriske enkeltelementer og sammenhængende kulturmiljøer skal bevares og sikres.
- Broer, veje og jernbaner må ikke ødelægge uerstattelig natur

Miljøministeriet har et overordnet ansvar for beskyttelse de internationale naturbeskyttelsesområder (Natura 2000), fredede områder og beskyttede § 3 naturtyper ifølge naturbeskyttelsesloven.

Se nærmere om naturbeskyttelse i relation til transportkorridorerne i kapitel 5.

I forbindelse med høringen 9. november 2010 samt interviewrunden i kommunerne i efteråret 2010 blev der fremsat forslag, som i givet fald vil kræve ændring i planloven. Det drejer sig om muligheden for at stille krav om overtagelse af ejendom inden for transportkorridorens reservationer og om eventuel pligt til at genvurdere reservationer i landsplandirektiver med passende tidsmæssige intervaller.

## D. UDVALGETS VURDERINGER OG ANBEFALINGER OM TRANSPORTKORRIDORERNE

### 10. Udvalgets vurderinger og anbefalinger vedr. interessenternes forslag

#### 10.1 Vurderinger og anbefalinger vedr. borgernes interesser

Udvalgets sammenfatning af borgernes interesser i forbindelse med transportkorridorerne tager udgangspunkt i de synspunkter, der er kommet frem i Folketingets debat og vedtagelse 4. juni 2010, høringen 9. november 2010 for folketingsmedlemmer, interviews af alle de berørte kommuner samt Transportministeriets møder med grupper af kommuner, jf. kapitel 6 og 7.

##### **Manglende gennemsigtighed og information**

Transportkorridorerne er især blevet kritiseret for, at borgere og grundejere ved fx køb og salg af fast ejendom ikke er blevet oplyst om reservationen og de begrænsninger, den pålægger.

Vurdering: Udvalget er enig i, at tilstrækkelig information er afgørende borgernes og grundejernes følelse af retssikkerhed i forbindelse med reservationer til transportkorridorer.

Anbefaling: Udvalget anbefaler,

- at der sikres nem og direkte adgang til information om transportkorridorernes beliggenhed og begrænsninger, reservationen medfører, via Danmarks Miljøportal og det digitale Plansystem.dk, som Miljøministeriet har opbygget med henblik på at give en fælles indgang for borgere, virksomheder og myndigheder til information om den fysiske planlægning,

##### **Uensartet administration**

Et andet kritikpunkt over for transportkorridorerne har været, at administrationen hidtil har været uens og præget af tilfældige principper for landzonetilladelser og dispensationer.

Vurdering: Udvalget vurderer, at det er afgørende for retssikkerheden omkring reservationen, at transportkorridorerne administreres ensartet, og at Naturstyrelsens udkast til vejledning, der uddyber reglerne nærmere, kan danne grundlag herfor.

Anbefaling: Udvalget anbefaler,

- at Naturstyrelsens vejledning om administration af transportkorridorerne i hovedstadsområdet udsendes som vejledende retsforordning, der kan klargøre og uddybe reglerne for reservationen.

##### **Forældet reservation**

Flere borgere har kritiseret, at staten ikke i højere grad har benyttet transportkorridorerne til at placere overordnede infrastrukturanlæg, og at reservationen ikke længere er tidssvarende.

Vurdering: Udvalget har overvejet det fremtidige behov for transportkorridorer i hovedstadsområdet og vurderer aktuelt på baggrund af mulige langsigtede trafikale behov i forbindelse med en Ring 5 og en Kattegat-forbindelse og evt. en HH-forbindelse, at det er nødvendigt generelt at fastholde reservationerne.

Anbefaling: Udvalget anbefaler,

- at der set i lyset af de igangværende analyser vedr. langsigtede behov for trafikal infrastruktur alene foretages lokale justeringer af transportkorridorerne på nuværende tidspunkt.

##### **Fredede områder, landsbyer mm. bør udgå af transportkorridorerne**





Flere borgere har fremført, at fredede områder, landsbyer samt områder med råstofinteresser bør udtages af transportkorridorerne.

Vurdering: Udvalget henviser til, at det er regeringens politik, at nye broer, veje og jernbaner som udgangspunkt ikke må ødelægge uerstattelig natur. Ved planlægning af alle overordnede infrastrukturanlæg er det et statsligt mål at beskytte og bevare natur, landskab og kulturarv. Det sikres gennem krav om miljøvurdering af evt. anlæg og deres konsekvenser, inden en konkret linjeføring planlægges og beslutes endeligt.

Anbefaling: Udvalget anbefaler,

- at hensynet til natur- og landskabsinteresser indgår i den samlede afvejning af samfundsmæssige interesser på baggrund af miljøvurderinger og i den videre overordnede fysiske planlægning og sektorplanlægning vedr. overordnet infrastruktur.

### **Usikkerhed og uro**

De grundejere, der har ejendom beliggende i transportkorridorerne, påpeger usikkerhed og bekymring ved muligheden for fremtidige infrastrukturanlæg, især veje og baner.

Vurdering: Udvalget er opmærksomt på, at reservationerne til transportkorridorer kan afføde usikkerhed om fremtiden hos de berørte grundejere. En ekspropriation opleves ofte som et voldsomt indgreb forbundet med store menneskelige omkostninger. Udvalget vurderer dog også, at de begrænsninger for nybyggeri til ikke-landbrugsmæssige formål, som transportkorridorerne medfører, er mindre indgribende, end en ekspropriation vil være. Transportkorridorernes begrænsninger medvirker grundlæggende til, at der skal foretages færre ekspropriationer, end hvis reservationen ikke fandtes.

Anbefaling: Udvalget anbefaler,

- at reservationerne til transportkorridorer opretholdes, blandt andet for at begrænse omfanget af ekspropriationer ved etablering af fremtidige infrastrukturanlæg inden for transportkorridorerne.

## **10.2 Vurderinger og anbefalinger vedr. kommunernes interesser**

### **Vurderinger af kommunernes forslag og ønsker**

Vurderingerne refererer til anbefalingerne i kapitel 1 og kommunernes ønsker i kapitel 7, skema 7.1.

#### a. Transportkorridorerne som national interesse

Alle 18 kommuner anerkender transportkorridoren som en national interesse, selvom den ikke har lokal betydning. Korridoren skal dog være begrundet i realistiske planer om fremtidige infrastrukturanlæg, typisk trafik anlæg.

#### b. Flere transportkorridorer og udvidelse af eksisterende

3 kommuner betragter transportkorridorerne som et nyttigt planredskab og anbefaler flere korridorer, der hvor ny infrastruktur kan blive aktuel på sigt.

Vurdering: Perspektiverne for nye fremtidige overordnede trafik anlæg uden for de nuværende reservationer er ikke tilstrækkeligt afklarede til at fastlægge yderligere reservationer på nuværende tidspunkt.

#### c. Trafikal afklaring, konkret linjeføring og bredde

11 kommuner ønsker en højere grad af politisk og teknisk afklaring af fremtidige større trafikinfrastrukturprojekter. Fx ønsker Hillerød Kommune, at Ring 5 erstattes af en Ring 6 løsning, og Egedal og Solrød kommuner ønsker en såkaldt Ring 5½ løsning.

Vurdering: Fremtidige større infrastrukturanlæg kræver en politisk principbeslutning og en længere undersøgelses- og VVM-proces, inden der kan fastlægges en konkret linjeføring og anlægsbredde.

#### d. Generel ophævelse / indskrænkning / flytning

15 kommuner ønsker, at transportkorridorerne ophæves eller indskrænkes eller flyttes helt eller delvis.

Vurdering: Generel ophævelse eller indskrænkning af hele korridoren eller større strækninger heraf, vil gøre korridoren mindre fleksibel med hensyn til at sikre alternative linjeføringsmuligheder samt vanskeliggøre og væsentligt fordyre etableringen af infrastrukturanlæg, hvis der alligevel senere skal gennemføres anlæg inden for de arealer, hvor reservationen ophæves. Endvidere vurderes generel ophævelse eller indskrænkning af større dele af transportkorridorerne ikke hensigtsmæssig på grund af de samfundsøkonomiske konsekvenser, det vil medføre i form af øgede ekspropriationskostninger samt på grund af de større menneskelige omkostninger ved at øge omfanget af mulige ekspropriationer. Generel indskrænkning af transportkorridorreservationen langs Ring 5 må afvente afklaring af linjeføringen for eventuelle fremtidige trafik anlæg.

#### e. Konkret ændring af transportkorridorens afgrænsning

16 kommuner har ønsker om konkrete ændringer af transportkorridorens afgrænsning.

Vurdering: Ændringerne er især motiveret af kommunernes byudviklingsønsker og ønsker om rekreativ anvendelse af grønne kiler, og må ses i sammenhæng med principperne for hovedstadsområdet overordnede planlægning og de mulige langsigtede behov for ikke mindst trafikal infrastruktur. I Dragør og Tårnby Kommuner er transportkorridoren i Fingerplan 2007 alene fastlagt til overordnede energiforsyningsanlæg.

Anbefaling: Udvalget anbefaler,

- at en indskrænkning af reservationen på Amager gennem Dragør og Tårnby kommuner til et arealbælte inden for en afstand af 200 m på hver side af hovedtransmissionsledningen for naturgas indgår i arbejdet med revision af Fingerplanen. Reservationen anvendes alene til jordledninger. Den præcise afgrænsning foretages i revisionen af Fingerplanen.
- at arealreservationen nordvest om Helsingør ikke ophæves på nuværende tidspunkt, da der ikke er grundlag for at tage stilling til, om en eventuel Ring 5 kan lokaliseres med en sydlig placering, som kommunen ønsker.

#### f. Byudvikling i transportkorridor i overensstemmelse med Fingerplanens overordnede byudviklingsprincipper

3 kommuner, Allerød, Ballerup og Egedal, ønsker byudvikling af regional betydning i transportkorridoren, hvor den krydser byfingrene og de radiale baner og motorveje. Byudviklingen ligger inden for Fingerbyens storbyområde.

2 kommuner Fredensborg og Helsingør ønsker byudvikling øst for Helsingørmotorvejen, henholdsvis vest for Nivå og vest for Espergærde.

Vurdering: Byudvikling ved byfingrenes knudepunkter ved en eventuel kommende Ring 5 er i overensstemmelse med Fingerplanens overordnede principper for byudvikling og infrastruktur. Det er imidlertid på nuværende tidspunkt ikke muligt at afklare den præcise linjeføring for Ring 5 og dermed om en fremtidig linjeføring kan placeres, hvor kommunerne ønsker det. Mulighederne for byudvikling i transportkorridoren ved knudepunkterne må derfor indtil videre betragtes som langsigtede.

For Fredensborg og Helsingør kommuner forudsætter en evt. fremtidig byudvikling inden for areal, der ophæves som transportkorridor øst for Helsingørmotorvejen, at byudlæg holdes inden for afgrænsningen af landområdet i det ydre storbyområde, dvs. at ny byudvikling i byfingeren overholder Fingerplanens princip om max. 2 km's afstand fra Kystbanen.

Anbefaling: Udvalget anbefaler,

- at mulighederne for byudvikling i Allerød Kommune omkring knudepunktet ved krydsningen mellem en evt. Ring 5 og den eksisterende S-bane og motorvej til Hillerød er langsigtede og må afvente afklaring af en linjeføring for evt. vej og bane i Ring 5.
- at mulighederne for byudvikling i Ballerup og Egedal kommuner omkring knudepunktet ved krydsningen mellem en evt. Ring 5 og den eksisterende S-bane og kommendemotorvej til Frederikssund er langsigtede og må afvente afklaring af en linjeføring for evt. vej og bane i Ring 5.
- at en indskrænkning af reservationen øst for Helsingørmotorvejen i Fredensborg og Helsingør kommuner indtil 60 m byggelinjen langs Helsingørmotorvejen indgår i arbejdet med revision af Fingerplanen. Det er en forudsætning for evt. byudvikling, at Fingerplanens princip om, at byudlæg holdes inden for 2 km fra Kystbanen, respekteres (jf. kapitel 10.2 f), Den præcise afgrænsning foretages i revisionen af Fingerplanen.

#### g. Byudvikling i transportkorridor, der ikke er i overensstemmelse med Fingerplanens overordnede byudviklingsprincipper

6 kommuner (Greve, Ishøj, Køge, Lejre, Roskilde, Solrød) ønsker byudvikling inden for transportkorridorreservationen uden for Fingerbyens storbyområde.

Vurdering: Umiddelbart er de kommunale ønsker om byudvikling af lokal karakter i Greve, Køge og Lejre kommuner ikke i overensstemmelse med Fingerplanens overordnede byudviklingsstrategi, som sigter på at optimere den bymæssige og trafikale udnyttelse af storbyområdet inden for Fingerbystrukturen. Nyudlæg af byzone af lokal karakter forudsætter således reduktion af andre ubebyggede planlagte byarealer med dårligere beliggenhed.

Transportministeriet vurderer, at der ikke er aktuelle statslige vejplaner for den nordlige side af Holbækmotorvejen på strækningen ved Lindemborg og ved Gevninge, idet en byggelinje på 60 m dog fastholdes.

En flytning af transportkorridoren syd om Roskilde by længere mod syd, som kommunen ønsker, vil afgørende ændre forløbet af den sammenhængende øst-vestgående transportkorridor med konsekvenser for nabokommunerne. En så væsentlig ændring må i givet fald analyseres nærmere på grund af de betydelige konsekvenser.

Solrød Kommune rejser spørgsmålet, om der er behov for at opretholde transportkorridorreservationen vest for Køge Bugt Motorvejen og den nye bane København-Ringsted, eller om den bør ophæves og flyttes ind langs motorvejen og banen. En ophævelse som foreslået vil imidlertid have konsekvenser for flere kommuner, og reservationen har også betydning for etablering af en evt. Ring 5 helt til Køge på længere sigt.

Den af Ishøj Kommune ønskede byudvikling i den grønne kile vurderes at være af større omfang og af regional karakter. En større byudvikling vil bryde afgørende med Fingerplanens principper om, at byudvikling af regional betydning bør ske inden for Fingerplanens indre og ydre storbyområde, og at de grønne kiler og landområder inden for den 4. grønne ring bør holdes fri for byvækst. Det bemærkes dog, at den nye jernbane mellem København og Ringsted vil skabe et trekantet restareal mellem bane og Ring 4, som vil være af mindre rekreativ værdi og derfor af kommunen foreslås udlagt til erhvervsformål i byzone. Transportministeriet vurderer, at der ikke er aktuelle vejplaner for den

vestlige side af Motorring 4, idet en 60 byggelinje dog fastholdes. Der er heller ikke planer om udvidelse af den nye bane København-Ringsted. Et evt. nyt spor forudsættes anlagt øst for banen. En del af transportkorridoren i trekantarealet bør derfor opretholdes. Den præcise afgrænsning foretages i revisionen af Fingerplanen.

Vallensbæk Kommune foreslår, at transportkorridoren i den grønne kile mellem Roskildefingeren og Køgefingeren indskrænkes til et 250 m bredt bælte omkring Holbækmotorvejen og Køge Bugt Motorvejen, og at reservationen ophæves i resten af den grønne kile. Transportministeriet vurderer, at nye vejudvidelser i givet fald vil ske inden for eksisterende byggelinjer, og baneanlæg vil blive etableret ved udvidelse af linjeføringen af den nye bane København-Ringsted. En indskrænkning, som kommunen ønsker, kan imidlertid ikke betragtes isoleret men må også koordineres med en indskrænkning i Brøndby og Ishøj kommuner, som har en tilsvarende beliggenhed i den grønne kile. Endvidere må indskrænkningen også respektere 200 m afstand til den eksisterende hovedtransmissionsledning for naturgas syd for Holbækmotorvejen. Den præcise afgrænsning af transportkorridoren i den grønne kile foretages i revisionen af Fingerplanen.

Anbefaling: Udvalget anbefaler,

- at justeringer som følge af kommunale byudviklingsønsker ved Tune i Greve Kommune og Lille Skensved i Køge Kommune ikke indgår i revision af Fingerplanen, da de ikke er i overensstemmelse med Fingerplanens overordnede byudviklingsstrategi eller Transportministeriets vurdering ud fra trafikale hensyn.
- at en indskrænkning af reservationen nord for Holbækmotorvejen i Lejre Kommune på strækninger ved Lindeborg og Gevinge indskrænkes ind til 60 m byggelinjen langs Holbækmotorvejen indgår i arbejdet med revision af Fingerplanen. Den præcise afgrænsning foretages i revisionen af Fingerplanen,
- at Roskilde Kommunes forslag om at flytte transportkorridoren væsentligt længere mod syd ikke indgår i revision af Fingerplanen, da det har store konsekvenser for nabokommunerne og derfor kræver nærmere analyse af muligheder og konsekvenser.
- at transportkorridorreservationen vest for Køge Bugt Motorvejen og den nye bane mellem København-Ringsted i Solrød Kommune må fastholdes, idet en ophævelse vil have store konsekvenser for transportkorridoren i andre kommuner og derfor kræver nærmere analyse af muligheder og konsekvenser,
- at Ishøj Kommunes forslag til justering af transportkorridoren i den grønne kile som følge af et ønske om byudvikling på et trekantareal vest for Motorring 4 vurderes i relation til Fingerplanens principper for byudvikling og grønne kiler og indgår i arbejdet med revision af Fingerplanen. De statslige infrastrukturinteresser inden for 60 m byggelinjen langs Holbækmotorvejen og Motorring 4 samt 200 m fra hovedtransmissionsledningen for naturgas langs Holbækmotorvejen fastholdes som transportkorridorreservation. Den præcise afgrænsning foretages i revisionen af Fingerplanen,
- at det vurderes, om der kan ske indskrænkning af transportkorridoren i den grønne kile indtil 250 m fra Holbækmotorvejen og Køge Bugt Motorvejen, Motorring 3 og Motorring 4 samt indtil 200 m fra hovedtransmissionsledningen langs Holbækmotorvejen af hensyn til den grønne kiles rekreative funktion i Vallensbæk, Brøndby og Ishøj kommuner. Indskrænkningen indgår i arbejdet med revision Fingerplanen, hvor den præcise afgrænsning foretages.

#### h. Mulighed for bymæssige fritidsformål / rekreative formål

9 kommuner ønsker, at der kan placeres permanente større, rekreative anlæg mv. på arealer i transportkorridorer.

Vurdering: Etablering af permanente rekreative anlæg i transportkorridorerne inden for både de indre og ydre grønne kiler vil vanskeliggøre og fordyre etablering af evt. senere infrastrukturanlæg. Det bør vurderes, om transportkorridoren visse steder kan indskrænkes, bl.a. af hensyn til de grønne kilers anvendelse og værdi som rekreativt område.

Anbefaling: Udvalget anbefaler,

- at det vurderes, om der kan ske indskrænkning af transportkorridoren af hensyn til de grønne kilers rekreative funktion i Vallensbæk, Brøndby og Ishøj kommuner
- at reservationen til transportkorridor indtil videre må fastholdes i friluftsområdet Hedelands nordlige del i Høje-Taastrup Kommune, da den kan blive relevant på længere sigt i sammenhæng med baneanlæg til en evt. Kattegat-forbindelse,
- at der ikke åbnes mulighed for at placere permanente større bygnings- og anlægskrævende rekreative anlæg i landzone i transportkorridorerne, der kan vanskeliggøre og fordyre senere etablering af overordnet infrastruktur.

#### i. Mulighed for tekniske anlæg

3 kommuner nævner behov for at kunne placere anlæg af teknisk karakter inden for reservationen til transportkorridorer. Det drejer sig om regnvandsbassiner, støjvolde, lokale veje, solcelleanlæg mm.

Vurdering: Etablering af tekniske anlæg i transportkorridorerne uden fjernelsesklausul vil vanskeliggøre og fordyre etablering af evt. senere infrastrukturanlæg.

Anbefaling: Udvalget anbefaler,

- at der ikke åbnes generel mulighed for at placere permanente større tekniske anlæg, der kan vanskeliggøre og fordyre senere etablering af overordnet infrastruktur. Det vurderes, om arealer i forbindelse med overordnede trafik anlæg bør kunne anvendes til støjvolde og klimatilpasningsforanstaltninger.

#### j. Ændret administration

6 kommuner ønsker, at den nuværende administrationspraksis lempes, så der bliver øget mulighed for ikke-landbrugsmæssig bebyggelse og anlæg inden for transportkorridorer.

Vurdering: Etablering af yderligere ikke-landbrugsmæssig bebyggelse og anlæg i transportkorridorerne vil vanskeliggøre og fordyre etablering af evt. senere infrastrukturanlæg. Naturstyrelsen har udarbejdet et udkast til vejledning om administration af transportkorridorerne.

Anbefaling: Udvalget anbefaler,

- at der ikke åbnes mulighed for etablering af yderligere ikke-landbrugsmæssig bebyggelse og anlæg i landzone i transportkorridorerne, der kan vanskeliggøre og fordyre senere etablering af overordnet infrastruktur,
- at Naturstyrelsens vejledning om administration af transportkorridorerne i hovedstadsområdet udsendes på Retsinformation som retsforskrift til brug for kommunernes planlægning og administration.

#### k. Bedre information

12 kommuner ønsker en bedre information om transportkorridorerne.

Vurdering: Det er en afgørende forudsætning for, at transportkorridorerne kan fungere efter deres formål og af hensyn til retssikkerheden, at borgere, grundejere og myndigheder let kan få kendskab til reservationerne. Ifølge planloven skal arealreservationer som transportkorridorerne fremgå som retningslinjer og afgrænses på kort i kommuneplanerne.

Miljøministeriet har etableret et officielt internetbaseret system for information om blandt andet fysisk planlægning, Danmarks Miljøportal ([www.miljoeportal.dk](http://www.miljoeportal.dk)). Miljøportalens oplysninger er offentligt tilgængelige. Miljøportalen giver også adgang til Plansystem.dk ([www.plansystemdk.dk](http://www.plansystemdk.dk)), hvortil alle kommuneplaner og lokalplaner skal indberettes.

Miljøministeriet er ved at udbygge PlansystemDK med oplysninger om kommuneplanernes retningslinjer for emner, som tidligere indgik i regionplanerne, herunder retningslinjer for transportkorridorerne. Indtil alle kommuner har foretaget indberetning om transportkorridorerne til Plansystem.dk, er det muligt at søge information om reservationer til transportkorridorer på Naturstyrelsens hjemmeside ([www.naturstyrelsen.dk](http://www.naturstyrelsen.dk)) ved at benytte 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/)

Anbefaling: Udvalget anbefaler,

- at ejere af ejendomme inden for transportkorridoren sikres nem og direkte oplysning om deres ejendoms beliggenhed inden for transportkorridoren og om de begrænsninger, reservationen medfører, via Miljøministeriets Miljøportal og Plansystem.dk samt på Naturstyrelsens hjemmeside på internettet.

#### l. Mere nøjagtig afgrænsning af transportkorridorens afgrænsning

3 kommuner påpeger problemer med overlappning af den digitale afgrænsning af transportkorridorerne i kommuneplaner i forhold til Fingerplanens afgrænsning.

Vurdering: Problemet med overlappning skyldes, at kommuneplanerne og arealreservationen i Fingerplanen er digitaliseret på forskellige tidspunkter og kortgrundlag. Der bør ske en digital tilpasning ved revision af Fingerplanen.

Anbefaling: Udvalget anbefaler,

- at der sker en kortmæssig koordinering af transportkorridorenes digitale afgrænsning i forhold til kommuneplanerne i forbindelse med den kommende revision af Fingerplanen.

#### m. Værdifuld natur og landskab bør tages ud af transportkorridorerne

3 kommuner ønsker, at værdifulde naturområder og landskaber på forhånd tages ud af transportkorridorerne.

Vurdering: Ved alle større infrastrukturanlæg søges det at undgå og minimere indgreb i værdifuld natur og landskab. Ny overordnet infrastruktur skal gennem en miljøvurderingsproces med henblik på at undgå og minimere negative miljømæssige effekter for natur og landskab og evt. fastlægge afbødende foranstaltninger. Større statslige infrastrukturanlæg vil normalt være anlæg af væsentlig samfundsmæssig betydning og gennemførelse af infrastrukturanlæg inden for Natura 2000 områder forudsætter, at der ikke er alternative placeringsmuligheder.

Anbefaling: Udvalget anbefaler,

- at hensynene til bevaring og beskyttelse af værdifulde naturområder og landskaber varetages gennem miljøvurderinger og den fremtidige planlægning i forbindelse med konkrete større infrastrukturanlæg (jf. kapitel 10.2 m).

#### n. Landsbybebyggelse bør tages ud af transportkorridorerne

6 kommuner ønsker, at landsbybebyggelser på forhånd tages ud af transportkorridorerne.

Vurdering: Ved alle større infrastrukturanlæg søges det at minimere indgreb i eksisterende bebyggelse, herunder landsbybebyggelse. Ny overordnet infrastruktur skal gennem en miljøvurderingsproces med henblik på at undgå negative miljømæssige effekter for landsbyer og evt. fastlægge

afbødende foranstaltninger. Transportkorridoren vil bortfalde i Vallensbæk landsby ved en indskrænkning af reservationen i den grønne kile, jf. 10.2 g.

Anbefaling: Udvalget anbefaler,

- at hensynene til bevaring og beskyttelse af bebyggelser og landsbyer varetages gennem miljøvurderinger og den fremtidige planlægning i forbindelse med konkrete større infrastrukturanlæg.

o. Råstofindvindingsområder bør tages ud / reableres

3 kommuner ønsker, at forholdet mellem råstofindvinding og transportkorridorreservationer afklares.

Vurdering: Naturstyrelsen (tidligere By- og Landskabsstyrelsen) har i sit udkast til vejledning om administration af transportkorridorerne klargjort Fingerplanens regler vedr. råstofindvinding inden for transportkorridorreservationen i samarbejde med Vejdirektoratet.

Anbefaling: Udvalget anbefaler,

- at der med hensyn til administrationen af råstofinteresser i transportkorridorerne henvises til Naturstyrelsens vejledning om administration af transportkorridorerne. De vejledende retningslinjer er udformet i samarbejde med Vejdirektoratet.

p. Afklaring af skovrejsning

2 kommuner mener, at der er uklarhed omkring skovrejsning inden for transportkorridorerne.

Vurdering: Transportkorridorerne er udpeget som område, hvor skovplantning er uønsket, blandt andet fordi skovplantning vil vanskeliggøre og fordyre evt. senere etablering af overordnede infrastrukturanlæg. Det er kommunernes ansvar, at der ikke meddeles tilladelse til skovrejsning i transportkorridorerne, jf. Bekendtgørelse om jordressourcens anvendelse til dyrkning og natur, nr. 637 af 10/06/2010.

Anbefaling: Udvalget anbefaler,

- at reglerne for skovrejsning inden for reservationer til transportkorridorer præciseres nærmere i Naturstyrelsens vejledning om administration af transportkorridorerne.

q. Andet ønske

Ballerup Kommune foreslår en pligt for staten til med faste mellemrum at genvurdere planreservationer i fx landsplandirektiver.

Vurdering: Arealreservationer i landsplandirektiver afspejler miljøministerens varetagelse af landsplanmæssige interesser, og sikringen af, at der er tale om sådanne interesser, sker ved offentliggørelse af forslag til landsplandirektiver samt orientering af Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg.

Såfremt det er nødvendigt at foretage ændringer i reservationer i landsplandirektiver, vil de blive foretaget. Specielt i forhold til transportkorridorerne i hovedstadsområdet vil der være særlig opmærksomhed om revisionsbehov, fordi miljøministeren efter planlovens kapitel 2b er tildelt særlige planlægningsbeføjelser med hensyn til udstedelse af landsplandirektiver mv., der regulerer arealanvendelse og overordnede reservationer. Reservationer i landsplandirektiver kan have vidt forskellig karakter og detaljeringsgrad og dermed behov for forskellig revisionsrytme. Det vil således ikke være hensigtsmæssigt at fastsætte et bestemt revisionsinterval.

Udvalget finder ikke, at der er behov for at fastsætte lovgivningsmæssige regler for fast revision af landsplandirektiver, herunder landsplandirektiver, der fastlægger transportkorridorer, idet den allerede gældende lov giver mulighed for en praksis, hvor reservationer kan vurderes ved større revisioner af landsplandirektiver.

### 10.3 Vurderinger og anbefalinger vedr. regionale interesser

I forbindelse med udvalgsarbejdet er de to regioner hørt om deres syn på transportkorridorerne og deres eventuelle ønsker om ændringer, jf. kapitel 8.

Vurdering: Udvalget vurderer sammenfattende, at tilkendegivelserne fra Region Hovedstaden og Region Sjælland taler for en generel opretholdelse af transportkorridorerne indtil videre, jf. kapitel 1.

Anbefaling: Udvalget anbefaler,

- at transportkorridorerne på baggrund af høring af de to regioner generelt opretholdes, og at der alene foretages lokale justeringer, som ikke bryder med Fingerplanens principper og med mulige langsigtede behov for ny overordnet infrastruktur.

### 10.4 Vurderinger og anbefalinger vedr. statslige interesser

Udvalget om transportkorridorer har behandlet de statslige interesser vedr. overordnet infrastruktur i forhold til transportkorridorerne reservationer. Det drejer sig om Transportministeriet (trafikanlæg), Klima- og Energiministeriet (energiforsyningsanlæg), Ministeriet for Videnskab, Teknologi og Udvikling (kommunikationsanlæg), Miljøministeriet (fysisk planlægning af infrastrukturanlæg) samt Finansministeriet (økonomi vedr. infrastruktur).

Vurdering: Udvalget har vurderet, at ministeriernes statslige interesser vedr. planlægning og anlæg af overordnet infrastruktur med varierende styrke taler for en generel opretholdelse af transportkorridorerne, herunder en bredde, som sikrer fleksible linjeføringsmuligheder for fremtidige anlæg.

Anbefaling: Udvalget anbefaler,

- at der i forbindelse med revision af Fingerplan 2007 alene foretages lokale justeringer, som ikke bryder med Fingerplanens principper og med mulige langsigtede behov for ny overordnet infrastruktur, herunder de langsigtede trafikale behov, der måtte blive peget på i forbindelse med Transportministeriets Strategiske Analyser og de svenske undersøgelser af en evt. fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg, som Danmark følger.



## 11. Vurderinger vedr. information om transportkorridorer og spørgsmål vedr. planloven

### 11.1 Information om transportkorridorenes beliggenhed i forhold til kommunal planlægning

Fingerplanens regler, som blandt andet omfatter reservationerne til transportkorridorer, er gældende for kommunerne i hovedstadsområdet og udgør overordnede rammer for kommuneplanlægningen. Kommunerne skal efter planloven indarbejde Fingerplanens arealreservationer, herunder transportkorridorerne, i kommuneplanerne.

Kommunerne, som behandler plan- og byggesager har en vigtig informationsopgave i relation til Fingerplanens reservationer til transportkorridorer, fordi kommunerne har den hyppige og direkte kontakt med borgerne om ejendomsspørgsmål. Det er muligt for kommunerne på eget initiativ at supplere BBR- registret med oplysninger om transportkorridorerne, så borgeren kan få detaljeret besked ved ejendomshandler o.l. i sin kommune.

For at arealreservationerne 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 beliggenhed. Som overordnet myndighed for fysisk planlægning har Miljøministeriet 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, kommuneplaner, lokalplaner og landsplandirektiver med reservationer, herunder til transportkorridorer.

PlansystemDK er det officielle sted, hvor borgerne, ejendomsmæglere og andre nu og fremover kan hente oplysning om lokalplaner m.m., efter at tinglysningen af disse planer er afskaffet. Naturstyrelsen har i foråret 2011 sammen med udvalgte kommuner testet en udbygning af PlansystemDK, således, at de gældende kommuneplaner også samlet bliver offentligt tilgængelige, for så vidt angår de retningslinjer, rammer og udpegninger, der tidligere indgik i regionplanerne. Inden sommer 2011 vil dette være implementeret i PlansystemDK. Kommuneplanernes fastlæggelse af transportkorridorerne vil være tilgængelige på PlansystemDK, så snart kommunerne har indberettet oplysninger, herunder om transportkorridorer, til systemet, senest i forbindelse med næste samlede kommuneplanrevision.

Fingerplanens overordnede infrastruktur og arealreservationer til transportkorridorer skal indgå som retningslinjer i kommuneplanerne i hovedstadsområdet, og reservationerne skal afgrænses entydigt på kortbilag. Det er disse retningslinjer og udpegninger, der 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 transportkorridorenes afgrænsning i de digitale kommuneplaner og i Fingerplanens afgrænsning. Dette skyldes forskelle i kortgrundlag. Kommuneplanerne er ofte digitaliseret detaljeret på grundlag af matrikler, mens Fingerplanen bygger på en digitalisering af de tidligere amter / regioners grundlag, som var kort i større målestoksforhold. Der bør ske en kortmæssig tilpasning af transportkorridorenes afgrænsning i Fingerplanen i forhold til kommuneplanernes afgrænsning i forbindelse med revision af Fingerplanen.

#### **Information om transportkorridorer - efter - kommunerne har indberettet oplysninger om reservationen i deres vedtagne kommuneplaner**

Miljøministeriet vil indrette PlansystemDK, således at kommunerne i forbindelse med kommuneplanernes retningslinjer skal indberette oplysninger 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 skal 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 skal på samme måde kunne ses på Miljøministeriets fælles offentlige internetportal, "Danmarks Miljøportal" ([www.miljoportal.dk](http://www.miljoportal.dk)), der online trækker oplysninger fra blandt andet PlansystemDK ([www.plansystemdk.dk](http://www.plansystemdk.dk)).

### **Information om transportkorridorer – inden - kommunerne har indberettet oplysninger om reservationen i deres vedtagne kommuneplaner**

I perioden indtil kommunerne har indberettet retningslinjerne vedrørende transportkorridorer, er det allerede nu muligt at se og søge efter ejendommens beliggenhed efter matrikel og adresse i forhold til Fingerplanens afgrænsning af transportkorridorerne og få information om de begrænsninger, reservationen medfører på Naturstyrelsens hjemmeside ([www.nst.dk](http://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/)

## 11.2 Vurderinger om evt. ændring af planloven

### **Planlovens § 48 og transportkorridorer**

Efter planlovens § 48 kan ejeren af en ejendom i særligt atypisk indgribende tilfælde forlange den helt eller delvist overtaget af kommunen mod erstatning, når en lokalplan eller en byplanvedtægt har forbeholdt ejendommen eller dele af den til et offentligt formål, forudsat at det pågældende areal ikke kan udnyttes på en økonomisk rimelig måde i overensstemmelse med den faktiske udnyttelse af de omliggende ejendomme. Nævns- og retspraksis viser, at bestemmelsen også anvendes analogt, når der er tale om planlægning for offentligt formål i en kommuneplan.

Det er fra anden side blevet anført, at reservationer til transportkorridorer er ikke i sig selv et indgreb i ejendomsretten, men et afslag på en landzonetilladelse eller på en dispensation fra en lokalplan vil kunne opfattes som et indgreb i ejendomsretten, såfremt afslaget er begrundet med reservationen til transportkorridor, og afslaget har intensiv indflydelse på grundejerens forhold. Der har i forbindelse med udvalgets arbejde været peget på, at der i forhold til Den Europæiske Menneskerettighedsdomstols praksis af artikel 1 i Tillægsprotokol 1 til Den Europæiske Menneskerettighedskonvention ikke kan udelukkes et usikkerhedsmoment i borgerens retsstilling i særlige tilfælde.

En afklaring af dette vurderes til at ligge uden for det vedtagne kommissorium og vil blive afklaret særskilt.

### **Tidsbegrænsning af landsplandirektiver, herunder for transportkorridorer.**

Efter planlovens § 11 skal kommuneplaner omfatte en periode på (mindst) 12 år, og efter § 23 a skal der i hver kommunal valgperiode tages stilling til den videre kommuneplanlægning, dvs. for den kommende 4 års periode. Kommuneplanen skal angive reservationer i landsplandirektiver. Borgere skal således gennem kommuneplanen løbende kunne få kendskab til eventuelle begrænsninger, som landsplanmæssige reservationer medfører, herunder transportkorridorerne.

Udvalget har overvejet spørgsmålet om tidsbegrænsning af landsplandirektiver, dvs. om der ud fra statslige interesser er behov for ændring af planloven ved at indføre en revisionsklausul i planloven for reservationer i landsplandirektiver, specielt i forhold til reservationer for transportkorridorer, jf. den gældende Fingerplan 2007.

Udvalget har imidlertid ikke fundet, at der er behov for ændring af planloven i denne henseende, idet den allerede gældende lov giver mulighed for en praksis, hvor reservationer kan vurderes ved større revisioner af landsplandirektiver. (jf. afsnit 10.2 q).



### **Møderække med kommunerne om transportkorridorer**

Folketinget har med forespørgselsdebatten d. 4. juni 2010 bedt miljøministeren om at nedsætte et hurtigtarbejdende udvalg med det formål at modernisere og præcisere fingerplanens arealreservationer til transportkorridorer i hovedstadsområdet.

Som en del af udvalgets arbejde blev der afholdt en høring på Christiansborg tirsdag d. 9. november 2010. Til høringen blev kommunerne inviteret til en møderække for at fortælle nærmere om deres synspunkter i forhold til transportkorridorerne.

Der blev afholdt et sættemøde d. 21. januar 2011, hvor miljøministeren og transportministeren deltog. Der er efterfølgende gennemført 4 embedsmandsmøder med 4-5 kommuner af gangen, hvor de mere tekniske forhold ude i kommunerne blev drøftet.

Det 1. embedsmandsmøde blev afholdt den 11. februar 2011 med deltagelse af Helsingør, Fredensborg, Hillerød, Allerød og Egedal kommuner.

Det 2. embedsmandsmøde blev afholdt den 18. februar 2011 med deltagelse af Dragør, Tårnby og Vallensbæk kommuner. Hvidovre og Brøndby kommuner havde meldt afbud.

Det 3. embedsmandsmøde blev afholdt den 25. februar 2011 med deltagelse af Ishøj, Greve, Solrød og Køge kommuner.

Det 4. embedsmandsmøde blev afholdt den 4. marts 2011 med deltagelse af Ballerup, Høje-Taastrup, Roskilde og Lejre kommuner.

Til de 4 møder deltog fra Transportministeriets side repræsentanter fra departementet, Banedanmark, Vejdirektoratet og Trafikstyrelsen. Derudover deltog Miljøministeriet i møderne.



## **Generelle ønsker fra kommunerne**

Der blev fra kommunernes side fremført en række generelle problemstillinger i forhold til transportkorridorerne.

### *Indskrænkning af transportkorridorenes bredde*

Transportkorridorerne har en bredde på ca. 1 km. Flere kommuner peger på, at korridoren er langt bredere end det faktiske behov, og at bredden derfor bør indsnævres.

Transportministeriets styrelser har peget på, at en bred korridor giver en række fordele, når projektet for en bane- og/eller vejforbindelse ikke er undersøgt nærmere. Såfremt man på et senere tidspunkt beslutter at anlægge en Ring 5 er der bedre mulighed for at vælge alternative anlægstekniske løsninger eller linjeføringer inden for korridoren, hvilket kan begrænse udgifterne og medføre lavere anlægsomkostninger for et projekt. Der er bedre mulighed for at vurdere alternativer og tage hensyn til miljøforhold, anlægsøkonomi mv., hvis der er plads til at tilpasse linjeføringer efter de konkrete forhold.

En generel indskrænkning af bredden af korridoren kan derfor ikke anbefales, før der er foretaget en nærmere screening af en konkret linjeføring.

### *Afklaring af linjeføringen for Ring 5*

Korridoren har været fastlagt i omkring 40 år, og kommunerne mener, at staten snart bør afklare det konkrete arealbehov. Flere af kommunerne ønsker derfor, at linjeføringen for en Ring 5 bliver afklaret således, at det bliver muligt at ophæve reservationerne af hensyn til den kommunale planlægning.

Perspektiverne i Ring 5-korridoren indgår i den strategiske analyse af den langsigtede udvidelse af bane- og vejkapaciteten i hovedstadsområdet. Analysen afsluttes endeligt i efteråret 2013, hvorefter parterne bag aftalen om en grøn transportpolitik drøfter resultaterne og perspektiverne. Undersøgelserne er således af en indledende karakter, og der er ikke på nuværende tidspunkt taget stilling til en konkret linjeføring.

Der er ikke igangsat undersøgelser af mulighederne for at anlægge en baneforbindelse i Ring 5-korridoren. Trafikstyrelsen og Banedanmark vurderer, at der på kortere sigt sandsynligvis ikke er trafikalt grundlag for en bane i korridoren. På længere sigt kan der dog være grundlag for en banebetjening i tilknytning til en evt. ny fast forbindelse mellem Helsingborg og Helsingør.

Det kræver mere plads at indpasse en jernbane end en vej. Beslutningen om linjeføringen for en evt. baneforbindelse bør således træffes i sammenhæng med en vejforbindelse. En nærmere afklaring af en linjeføring for en bane- og vejforbindelse i Ring 5-korridoren vil kræve, at der gennemføres en særskilt linjeføringscreening.



### *Natur- og kulturhistoriske værdier*

Alle kommunerne har ønsker om, at områder med store natur- eller kulturhistoriske værdier udgår af reservationen. Det drejer sig bl.a. om en del af Store Dyrehave, området omkring Kirkelte, Mølleådalens samt områder omkring Værebros Å.

Den konkrete placering af vej-/baneanlæg i beskyttede naturområder (Natura 2000-områder, §3-områder) eller i områder med landskabelige, rekreative eller kulturhistoriske værdier, vil blive vurderet gennem en VVM-proces, hvis der på et senere tidspunkt træffes en politisk beslutning om at udarbejde et egentligt beslutningsgrundlag for en Ring 5-forbindelse. På nuværende tidspunkt er linjeføring, tekniske løsninger (fx tunnel) og behov for eventuelle afværgeforanstaltninger ikke undersøgt nærmere og påvirkningen af omgivelserne på konkrete lokaliteter kan derfor ikke vurderes.

Det er således ikke muligt på nuværende tidspunkt på et overordnet niveau at vurdere, hvilke konkrete, større naturområder, der helt eller delvist kan udgå.

### *Bedre retssikkerhed*

Kommunerne rejste en række ønsker om en bedre retssikkerhed i relation til transportkorridorerne. Det er bl.a. behov for en langt bedre oplysning til de borgere, der køber ejendom i korridorerne. Endvidere er mulighederne for tilbygninger o. lign. på private ejendomme i korridorerne omfattet af en restriktiv administration. Derudover pegede kommunerne på, at der med faste mellemrum bør være en revurdering af korridorerne.

Miljøministeriet er som led i udvalgsarbejdet i gang med at se på en række forhold i relation til retsgrundlaget for transportkorridorerne bl.a. med hensyn til en bedre information om korridorerne til grundejere samt i forhold til en mere ensartet administration af korridorerne i kommunerne.

### **Konkrete ønsker om reduktioner af transportkorridorerne**

Udover de generelle ønsker, havde flere af de berørte kommuner en række lokale og specifikke ønsker i forhold til transportkorridorerne.

#### *Helsingør Kommune fremsatte følgende ønsker:*

- At arealer øst for Helsingørsmotorvejen udgår af transportkorridoren, idet der næppe vil være behov for at føre en Ring 5-forbindelse øst om Helsingørsmotorvejen.
- At korridoren ændret således at den, i stedet for at ligge nord for byen, ændres til en sydlig korridor. Desuden ønsker kommunen, at en evt. sydlig korridor bliver "slanket". Kommunen anførte, at IBU-Øresund netop har offentliggjort en rapport, hvor de har skitseret en fast vej- og baneforbindelse mellem Helsingør og Helsingborg, som på den danske side forudsættes at gå syd om Helsingør by.



- Kommunen pegede på, at bymæssig bebyggelse på den svenske side forhindrer en ilandsætning nord for Helsingør. Kommunen mener således, at ilandføringen af en HH-forbindelse i Helsingør vil ske syd for byen og i en tunnel gennem den fredede Rørtangkile.

Transportministeriets styrelser har peget på, at der ikke er aktuelle planer for den østlige side af Helsingørmotorvejen, og arealerne vurderes ikke relevante i forhold til en Ring 5. Det kan derfor overvejes at ophæve korridoren øst for Helsingørmotorvejen. Det er dog vigtigt at fastholde en byggelinje på 60 m af hensyn til eventuelle fremtidige udvidelser af Helsingørmotorvejen.

Hvis en ny jernbane skal anlægges i transportkorridoren vil den sandsynligvis blive placeret på vestsiden af motorvejen.

Med en sydlig korridor kan det blive nødvendigt at tunnellægge den første del af en Ring 5, hvilket kan fordyre projektet væsentligt. Dette skal ses i forhold til en nordlig linjeføring, hvor der ikke umiddelbart er behov for en tunnel på landsiden i Helsingør.

Hvis det senere besluttes, at en baneforbindelse nord om Helsingør er udelukket pga. forhold på den svenske side, kan denne del af korridoren ophæves. Der er derfor ikke på nuværende tidspunkt grundlag for at tage stilling til, om en eventuelt Ring 5 kan lokaliseres der, hvor kommunen ønsker det.

*Fredensborg Kommune fremsatte følgende ønsker:*

- At korridoren ophæves øst for Helsingørmotorvejen, idet der næppe vil være behov for at føre en Ring 5-forbindelse øst om Helsingørmotorvejen.
- At korridoren ophæves i seks landsbyer, der er beliggende i korridoren, jf. vedlagte kortbilag 2.
- At den del af korridoren, der dækker området omkring Kirkelte ophæves af hensyn til de natur- og kulturhistoriske værdier.

Transportministeriets styrelser har peget på, at der ikke er aktuelle planer for den østlige side af Helsingørmotorvejen, og arealerne vurderes ikke relevante i forhold til en Ring 5. Det kan derfor overvejes at ophæve korridoren øst for Helsingørmotorvejen. Det er dog vigtigt at fastholde en byggelinje på 60 m af hensyn til eventuelle fremtidige udvidelser af Helsingørmotorvejen.

Hvis en ny jernbane skal anlægges i transportkorridoren vil den sandsynligvis blive placeret på vestsiden af motorvejen.

Hensynet til landsbyer vil i sagens natur være vigtig i forhold til anlæg af infrastruktur. På grund af de enkelte byers beliggenhed kan det dog være en udfordring at undgå at berøre alle seks landsbyer i korridoren, såfremt der både skal anlægges bane og vej i selve korridoren.



En nærmere afklaring af linjeføringen for en evt. bane- og vejforbindelse vil tydeliggøre i hvilket omfang, der kan tages hensyn til hver enkelt landsby. Det vil ikke være muligt at placere en Ring 5 i korridoren uden at berøre enten Store Dyrehave eller Kirkelte. Der eksisterer dog alternative arealreservationer i form af vejinteressezoner til en vejforbindelse nord og syd for transportkorridoren, som i stedet kan anvendes på den nordlige delstrækning.

Anlægges en evt. Ring 5 i en vejinteressezone frem for i transportkorridoren, vil det være muligt at undgå en linjeføring, som direkte berører de natur- og kulturhistoriske værdier ved Store Dyrehave og Kirkelte.

*Hillerød Kommune fremsatte følgende ønske:*

- At den del af korridoren, der dækker området omkring Store Dyrehave ophæves af hensyn til de natur- og kulturhistoriske værdier.

Transportministeriets styrelser har peget på, det ikke vil være muligt at placere en Ring 5 i korridoren uden at berøre enten Store Dyrehave eller Kirkelte. Der eksisterer dog alternative arealreservationer i form af vejinteressezoner til en vejforbindelse nord og syd for transportkorridoren, som i stedet kan anvendes på den nordlige delstrækning, jf. vedlagte kortbilag 1.

Anlægges en evt. Ring 5 i en vejinteressezone frem for i transportkorridoren, vil det være muligt at undgå en linjeføring, som direkte berører de natur- og kulturhistoriske værdier ved Store Dyrehave og Kirkelte.

*Allerød Kommune fremsatte følgende ønsker:*

- At Ring 5 anlægges i en tunnel under Mølleådalene, som vist med IBU-Øresunds linjeføring.
- At en kommende Ring 5 skal ligge så tæt som muligt op ad Nymøllevej og væk fra Lyngby by, for at mindske støjgener i boligområder.

Mølleådalene går på tværs af hele korridoren. Hvis en Ring 5 skal anlægges i niveau uden at berøre Mølleådalene i Allerød Kommune, vil den således skulle anlægges uden for transportkorridoren.

Det er derfor ikke på nuværende tidspunkt muligt at vurdere, om det er muligt at eventuelt Ring 5 kan lokaliseres præcist der, hvor kommunen ønsker det.

*Egedal Kommune fremsatte følgende ønske:*

- At korridoren ophæves i landsbyen Hove, der er beliggende i korridoren, jf. vedlagte kortbilag 3.

Hove er beliggende midt i korridoren. Hensynet til landsbyer vil i sagens natur være vigtig i forhold til anlæg af infrastruktur. På grund af landsbyens beliggenhed i korridoren kan det være en udfordring at undgå at berøre landsbyen, såfremt der både skal anlægges bane og vej i selve korridoren, jf. vedlagte kort-





bilag 3. Den nærmere afstand afhænger af en mere detaljeret vurdering af de tekniske, miljømæssige og økonomiske forhold.

En nærmere afklaring af linjeføringen for en evt. bane- og vejforbindelse vil tydeliggøre i hvilket omfang, der kan tages hensyn til Hove.

*Dragør Kommune fremsatte følgende ønske:*

- At reservationen i den nordøstlige del af korridoren indsnævres.

Transportkorridoren er som udgangspunkt ikke i landsplandirektivet "Fingerplan 2007" i Dragør og Tårnby kommuner reserveret til transportinfrastrukturformål.

Der er således ingen planlagte vej- eller baneprojekter i korridoren. Konsekvenserne af at indskrænke korridoren vurderes at være minimale for statens vej- og baneinteresser.

*Tårnby Kommune fremsatte følgende ønsker:*

- En indsnævring af den 1 km brede reservationen til transportkorridoren, idet korridoren i Tårnby Kommune alene skal benyttes til forsyningsanlæg som eksempelvis naturgasledninger.
- At sommerhusområdet ved Kongelunden udtages af reservationen.

Transportkorridoren er som udgangspunkt ikke i landsplandirektivet "Fingerplan 2007" i Dragør og Tårnby kommuner reserveret til transportinfrastrukturformål.

Der er ingen planlagte vej- eller baneprojekter i korridoren. Konsekvenserne af at indskrænke korridoren vurderes at være minimale for statens vej- og baneinteresser.

*Vallensbæk Kommune fremsatte følgende ønsker:*

- At Vallensbæk Landsby udgår af arealreservationen.
- En indsnævring af den 1,6-2,1 km brede korridor mellem Holbækmotorvejen og Køge Bugt Motorvejen til 2 gange 250 m.
- En opdeling af transportkorridoren efter formål.

Transportministeriets styrelser har peget på, at der ikke er planlagte vejprojekter i korridoren. Langs Holbækmotorvejen og Køge Bugt Motorvejen er der pålagt byggelinjer for at sikre muligheden for senere udbygning med flere spor.

Eventuelle baneanlæg, ud over den nye bane København-Ringsted, vil sandsynligvis blive anlagt som en udvidelse af denne linjeføring.

Konsekvenserne af at indskrænke korridoren vurderes at være minimale for statens vej- og baneinteresser.



*Ishøj Kommune fremsatte følgende ønsker:*

- At trekanten mellem den nye bane København-Ringsted, Motorring 4 og Ishøj Stationsvej udgår af korridoren.
- At korridoren ved Ishøj Landsby og i landsbyen Torslunde justeres.

Transportministeriets styrelser har peget på, at det ikke er aktuelle vejplaner for den vestlige side af Motorring 4, hvor Ishøj kommune ønsker korridoren ophævet. Det er dog vigtigt at fastholde en byggelinje på 60 m.

Der er ingen aktuelle planer om udvidelse af den nye bane København-Ringsted, men hvis den udvides, vil et nyt spor sandsynligvis blive anlagt øst for banen. En del af transportkorridoren i trekanten mellem den nye bane København-Ringsted, Motorring 4 og Ishøj Stationsvej bør derfor opretholdes.

En nærmere afklaring af linjeføringen for en evt. bane- og vejforbindelse vil tydeliggøre i hvilket omfang, der kan tages hensyn til landsbyerne.

Nyanlæg af en baneforbindelse til en eventuel kommende fast forbindelse over Kattegat er indtil videre forudsat at udgå fra den eksisterende bane omkring Roskilde. En ophævelse af den øst-vestgående korridor gennem Ishøj vil betyde, at muligheden for at anlægge baneforbindelsen som en afgrening fra den nye bane København-Ringsted afskæres. En indskrænkning af korridoren, der opretholder muligheden for en ny bane gennem Ishøj Kommune vil kræve, at en mulig linjeføring bliver undersøgt nærmere.

*Greve Kommune fremsatte følgende ønske:*

- At korridoren ved landsbyen Tune justeres.

En nærmere afklaring af linjeføringen for en evt. bane- og vejforbindelse vil tydeliggøre i hvilket omfang, der kan tages hensyn til landsbyen Tune.

*Solrød Kommune fremsatte følgende ønske:*

- At korridoren ved landsbyen Jersie justeres.

En nærmere afklaring af linjeføringen for en evt. bane- og vejforbindelse vil tydeliggøre i hvilket omfang, der kan tages hensyn til landsbyen Jersie.

*Køge Kommune fremsatte følgende ønsker:*

- At korridoren ved Lille Skensved og ved Lellinge justeres.

En nærmere afklaring af linjeføringen for en evt. bane- og vejforbindelse vil tydeliggøre i hvilket omfang, der kan tages hensyn til landsbyerne.

Trafikstyrelsen peger på, at muligheden for at anlægge en kombiterminal på nordsiden af København-Ringsted banen mellem Ølby og Ejby bør opretholdes.



*Ballerup Kommune fremsatte følgende ønsker:*

- En justering af korridoren som følge af at der visse steder er uoverensstemmelse mellem den i 1973 oprindelige håndtegnede transportkorridor og den seneste af kommunen digitaliserede kommuneplan.
- En afklaring af, hvad der sker med de eksisterende stationer og den tilhørende byudvikling ved Kildedal og Veksø, hvis der anlægges en station, hvor Ring 5 og den eksisterende bane krydser hinanden.

Transportministeriets styrelser har peget på, at da der tale om mindre, tekniske korrektioner af korridoren, vil kommunens ønske om justeringer formentlig ikke have særlige konsekvenser for statens bane- og vejinteresser.

Trafikstyrelsen peger på, at en afklaring af fremtiden for de nævnte stationer og stationsområde, må afvente et evt. fremtidigt projekt for en ny bane i Ring 5, herunder hvilken slags bane, der evt. bliver tale om. Det virker dog ikke sandsynligt, at der bliver ændret på Veksø Station i forbindelse med et evt. baneprojekt i transportkorridoren, som ligger ca. 2 km øst for stationen.

*Høje-Taastrup Kommune fremsatte følgende ønske:*

- En justering af korridoren som følge af at der visse steder er uoverensstemmelse mellem den i 1973 oprindelige håndtegnede transportkorridor og den seneste af kommunen digitaliserede kommuneplan.

Da der tale om mindre, tekniske korrektioner af korridoren, vil kommunens ønske om justeringer formentlig ikke have særlige konsekvenser for statens bane- og vejinteresser.

Transportkorridoren gennem Høje-Taastrup Kommune kan blive relevant i sammenhæng med en evt. fast Kattegatforbindelse, hvis jernbanen skal anlægges som en afgang af den nye bane København-Ringsted.

*Roskilde Kommune fremsatte følgende ønske:*

- At korridoren syd for Roskilde flyttet længere mod syd med en beliggenhed umiddelbart nord for Tune Lufthavn og i nogenlunde samme trace som de eksisterende ledningsanlæg.

Der skal i givet fald foretages en nærmere analyse af mulighederne og konsekvenserne af at flytte korridoren længere mod syd, idet en så væsentlig ændring også vil have betydelige konsekvenser for transportkorridorens beliggenhed i nabokommunerne Høje-Taastrup og Lejre kommuner.

Der blev således også på mødet fra de to nabokommuners side udtrykt forbehold overfor Roskilde Kommunes forslag.

*Lejre Kommune fremsatte følgende ønsker:*

- At arealer nord for Holbækmotorvejen udgår herunder særligt strækningen ved Lindelborg og ved Gevninge.



- At korridoren "udglattes" ved Kirke Såby.

Transportministeriets styrelser har peget på, at der ikke er aktuelle vejplaner for den nordlige side af Holbækmotorvejen på strækningen ved Lindenberg og ved Gevninge. Det er dog vigtigt at fastholde en byggelinje på 60 m.

En evt. ny bane til en mulig fast Kattegatforbindelse vil sandsynligvis blive anlagt syd for motorvejen gennem Lejre Kommune. Det vurderes derfor, at en ophævelse af transportkorridoren nord for motorvejen vil have minimale konsekvenser for statens baneinteresser.

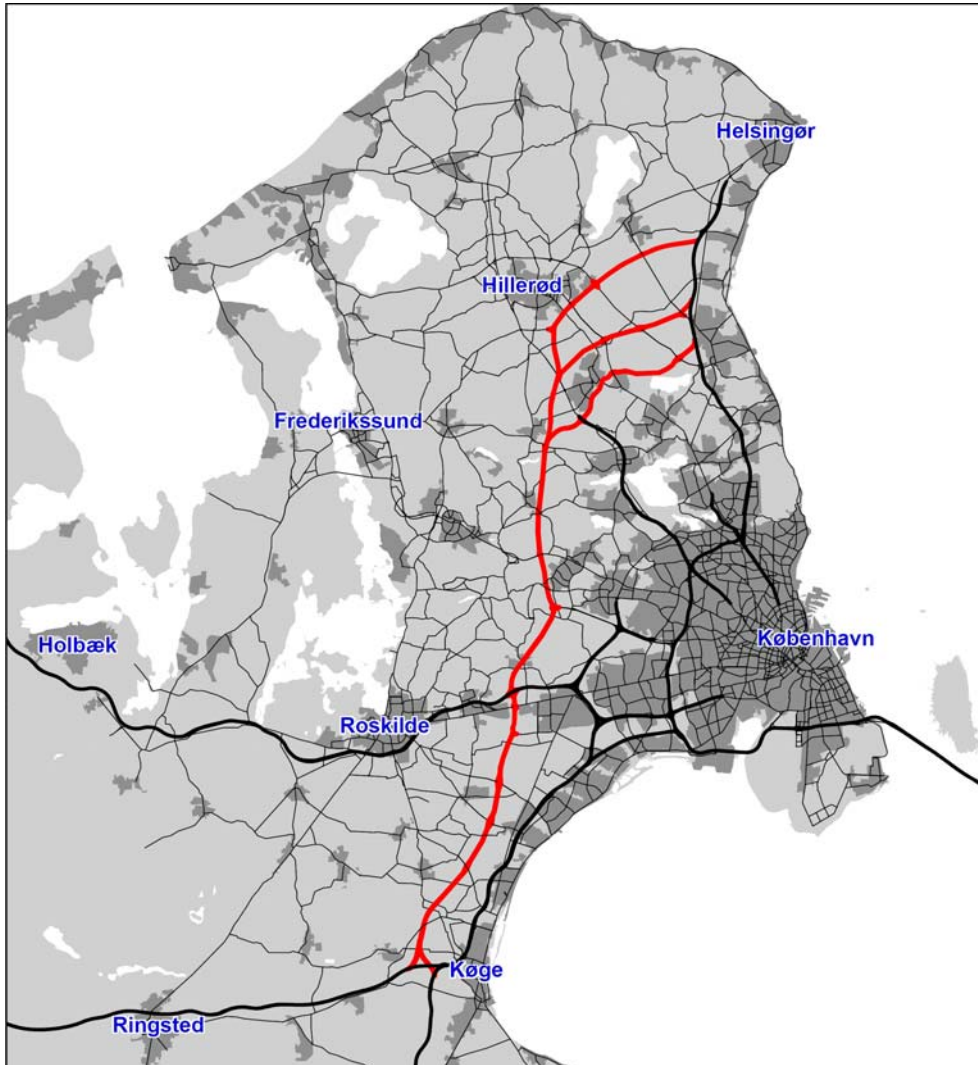
Vejdirektoratet har ingen aktuelle planer om veje syd for kommunevej 155 ved Kirke Såby.

En ny jernbanes linjeføring afhænger bl.a. af, at kurver ikke må være for skarpe, at der ikke må være for kraftige stigninger, og at påvirkningen af omgivelserne minimeres uden at projektet fordyres i en sådan grad, at det ikke længere er samfundsøkonomisk rentabelt. Den konkrete placering er således en afvejning mellem tekniske, miljømæssige og økonomiske forhold.

En nærmere afklaring af linjeføringen for en evt. bane- og vejforbindelse vil tydeliggøre i hvilket omfang, der kan tages hensyn til Kirke Såby.

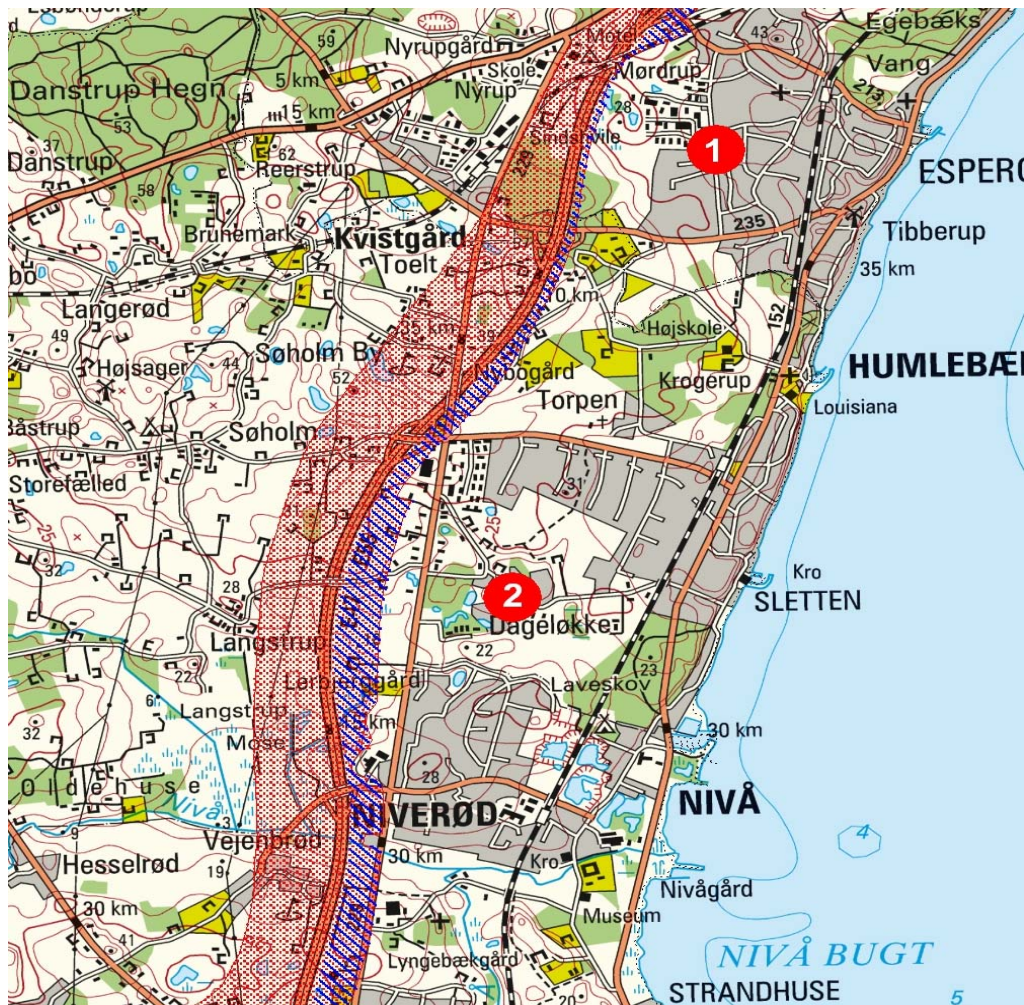


### Kortbilag 1: Vejinteressezoner og transportkorridor



# Oversigtskort – illustrationer af eventuelle justeringer af transportkorridoren<sup>1</sup>

26. maj 2011

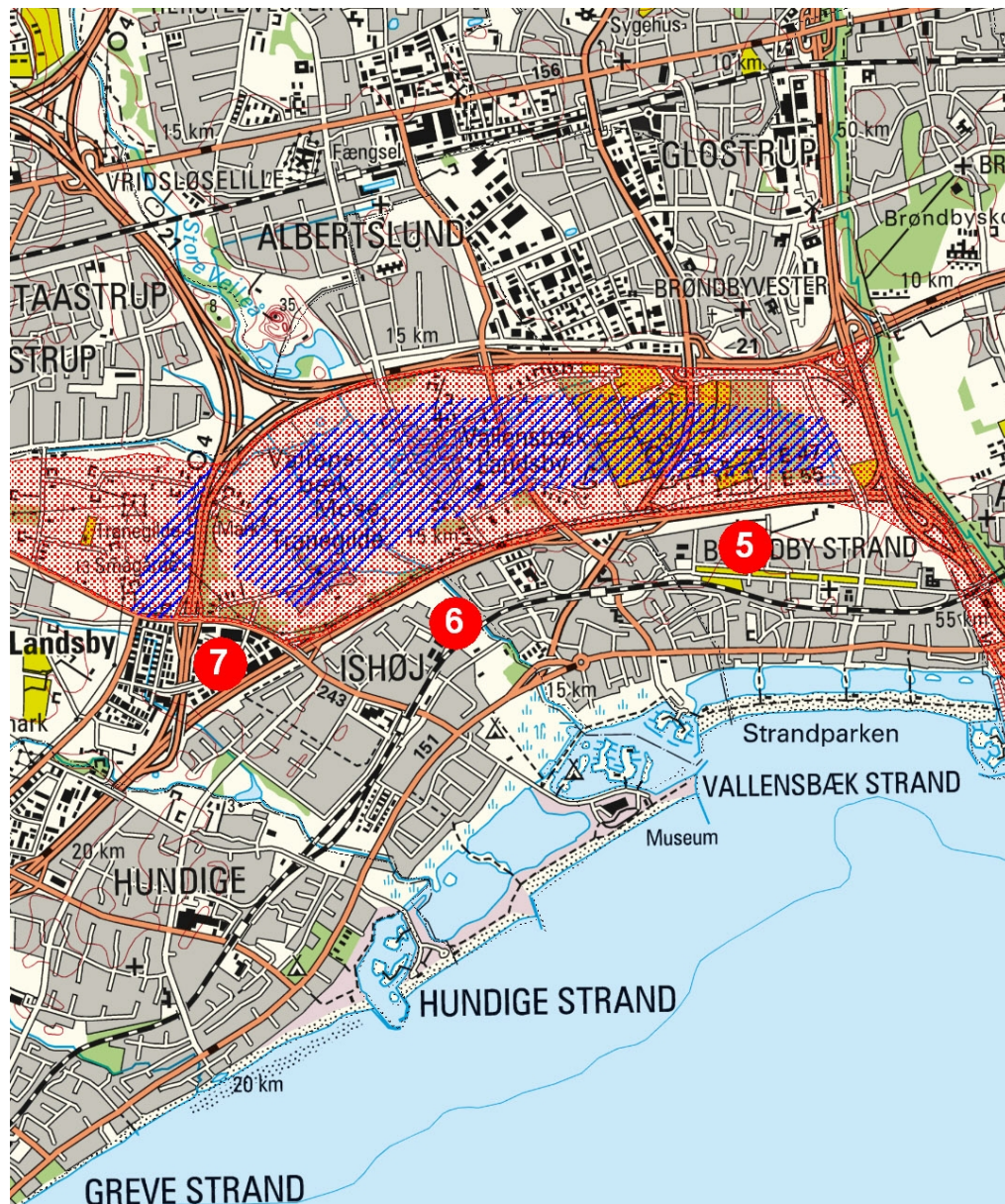


1. Helsingør Kommune: Indskrænkning øst for Helsingør Motorvej indtil 60 m bygge-  
linje
2. Fredensborg Kommune: Indskrænkning øst for Helsingør Motorvej indtil 60 m bygge-  
linje

<sup>1</sup>Oversigtskortene viser med blå skravering, hvilke områder af transportkorridoren, der med minimale konsekvenser for statens bane- og vejinteresser vil kunne ophæves. Den røde skravering viser den resterende del af transportkorridoren. Kortene er foreløbige skitser, og områderne vil blive fastlagt mere præcist i forbindelse med den kommende revision af det gældende landsplandirektiv, Fingerplan 2007.

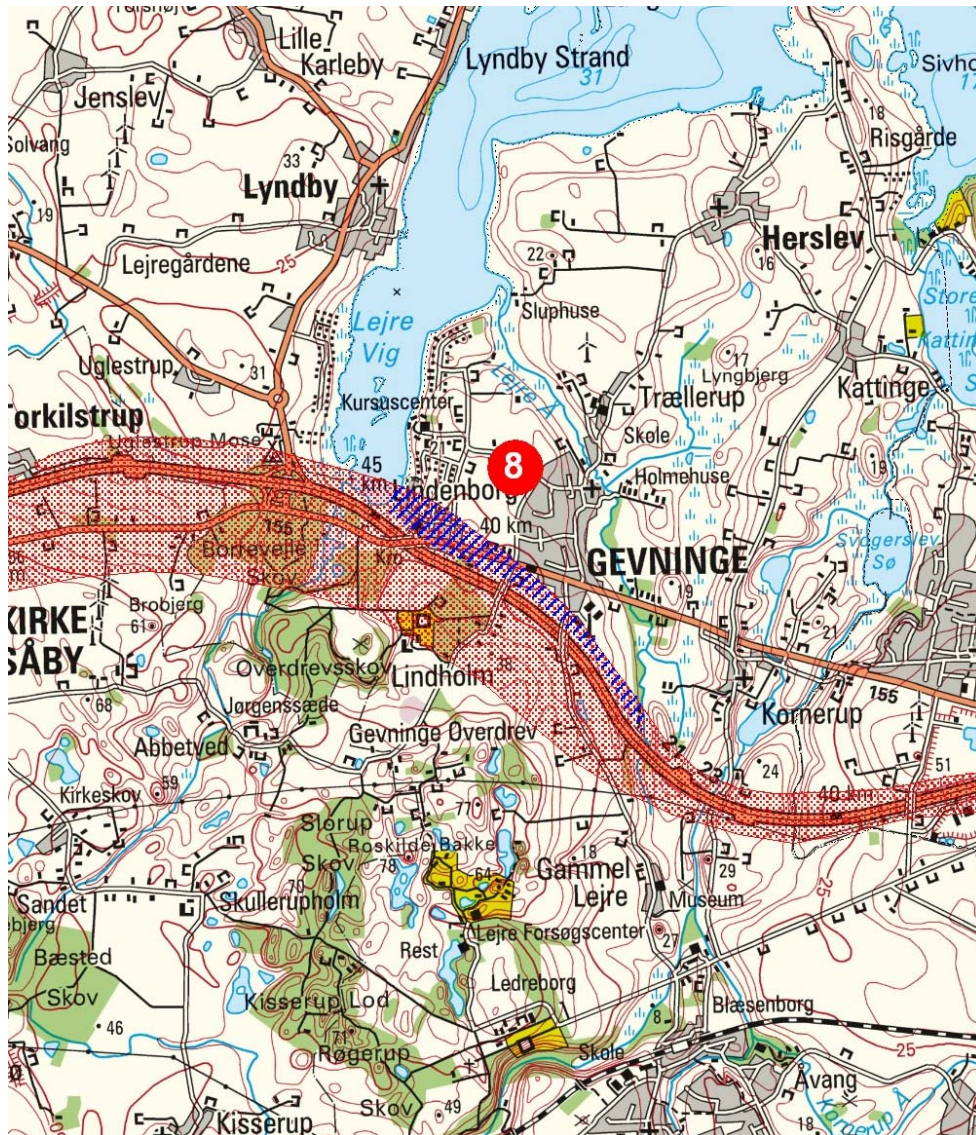


3. Dragør Kommune: Indskrænkning indtil 200 m fra hovedtransmissionsledning for naturgas.
4. Tårnby Kommune: Indskrænkning indtil 200 m fra hovedtransmissionsledning for naturgas



5. Brøndby Kommune: Indskrænkning til 250 m fra Holbækmotorvej, Køge Bugt Motorvej og Motorring 3
6. Vallensbæk Kommune: Indskrænkning til 250 m fra Holbækmotorvej og Køge Bugt Motorvej, hvilket betyder at Vallensbæk Landsby udgår af arealreservationen.
7. Ishøj Kommune: Indskrænkning i del af trekanten mellem den nye bane, Motorring 4 og Ishøj Stationsvej samt indskrænkning til 250 m fra Holbækmotorvej, Motorring 4 og Køge Bugt Motorvej.





8. Lejre Kommune: Indskrænkning nord for Holbækmotorvej indtil 60 m byggelinje ved Gevninge og Lindenberg.

## **Bilag 3 til Rapport fra Udvalget om transportkorridorer i hovedstadsområdet Referater af interviews med de 18 kommuner, der er berørt af transportkorridorer**

Allerød Kommune

COWI A/S

Cimbrergaarden  
Thulebakken 34  
9000 Aalborg

Telefon 99 36 77 00  
Telefax 99 36 77 01  
www.cowi.dk

Dato

16. september 2010

Vor ref.

KRBR

### **Referat af interview med Allerød Kommune**

Deltagere: Borgmester Erik Lund og planchef Poul Rasmussen.

#### **1. Hvad er kommunens holdning til de nationale interesser i at friholde korridoren til fremtidige overordnede infrastrukturanlæg?**

Det er helt fair med en transportkorridor, men en bredde på 1 km. er for meget af lægge begrænsninger på gennem næsten 40 år.

#### **2. Er kommunen tilstrækkeligt informeret om begrundelsen for opretholdelse af korridoren, og om baggrunden for de konkrete afgrænsninger af korridoren?**

Der mangler information og dialog om administrationen af korridoren. Eksempelvis har ministeriet ikke kunnet svare på, hvordan råstofudnyttelse på arealer omfattet af korridoren skal administreres. Det er også uklart, hvordan forholdet til Mølleådal, som er Natura 2000 område og Børstingerød Mose skal tackles. Allerød Kommune har spurgt Miljøministeren om korridorens forhold til Mølleådal men har ikke fået svar.

Allerød Kommune savner information om, hvorfor det er nødvendigt at opretholde en korridor med en bredde på 1 km, og hvor langt tidsperspektivet for opretholdelse af korridoren vil være. Først nu efter mere end 30 år er der kommet en vejledning om, hvordan korridoren skal administreres. Vejledningen lægger op til yderligere stramninger, hvis effekt overfor grundejerne er uklar. Spillereglerne for behandling af sager er usikre. Der er eksempler på, at et politisk forarbejde er nødvendigt for at få tilladelser på plads.

Korridoren har været administreret af skiftende myndigheder. Først Hovedstadsrådet, så de 3 amter, HUR og så til sidst ministeriet. 3a. Hvilke fordele oplever kommunen af at lægge areal til korridoren?

Allerød Kommune ser fordele i at en ny ringforbindelse, men det forudsætter, at vejen graves ned på dens passage gennem naturområder. Allerød Kommune ser store fordele i at koble ringforbindelsen sammen med en station ved Hammersholt. Løsningen vil skabe store muligheder for erhvervsudvikling

mv. omkring knudepunktet. Der er udarbejdet et fælles visionsoplæg for udvikling af området sammen med Hillerød Kommune og ministeriet. Oplægget tager udgangspunkt i visionen om "Vækstpark Nordsjælland og hænger sammen med placeringen af et nyt supersygehus, som vil blive meget velbeliggende ved en placering i knudepunktet. Sygehuset vil få optimal tilgængelighed med både kollektiv transport og bil og det vil være en kick start på erhvervsudviklingen i hele området. Sygehuset lokaliserings er uafklaret men på grund af spørgsmålets aktualitet er det vigtigt at få en hurtig afklaring på linjeføring for en fremtidig M5 motorvej og en eventuel bane langs korridoren. Der vil være behov for at se etableringen af M5 i en etapevis udbygning, hvor en første etape kunne være at etablere strækningen fra Hillerød Motorvejen til Kongevejen eller evt. til Isterødvej. IBU-Øresund har lavet en rapport med et oplæg til linjeføring for M5. Staten har ikke været med i arbejdet. En stillingtagen til en fremtidig linjeføring kunne tage udgangspunkt i IBUs arbejde.

### **3b. Hvilke ulemper oplever kommunen af at lægge areal til korridoren?**

Korridoren lægger store begrænsninger på byudviklingen i Allerød Kommune og skærer byfingern mod Hillerød over.

Mod syd passerer korridoren Mølleådal og Børstingerød Mose, hvor der er store naturinteresser at varetage.

Mange lodsejere klager til kommunen over bindingerne og især usikkerheden og det ukendte tidsperspektiv. Betingelserne om nedrivningsklausul hindrer klart udviklingen. F.eks. er en plan om et ridecenter stoppet på grund af udsigten til en nedrivningsklausul.

Allerød Kommune oplever hyppigt at købere af ejendomme og folk der har ejet en ejendom i området i mange år ikke ved at transportkorridoren findes, og at der er bindinger. Allerød Kommune bliver spurgt om, hvornår bindingen bliver fjernet men kan selvfølgelig ikke svare på det. Ca. 800 lodsejere er omfattet af korridoren i Allerød Kommune.

### **4. Vurderer kommunen, at arealreservationen til korridoren er ude af takt med det faktiske behov for at udnytte arealet til fremtidig infrastruktur?**

Allerød Kommune mener først og fremmest at der er behov for en stillingtagen til indholdet i korridoren. Forudsætningerne for at udarbejde et skitseprojekt for en fremtidig motorvej og højhastighedsbane er til stedet. Hovedstadsområdet er i dag så udbygget og tankerne om fremtidig infrastruktur så åbenlyse at en afklaring i dag er mulig. Det arbejde bør gennemføres - eksempelvis med udgangspunkt i IBUs arbejde. Afklaringen af infrastrukturprojekter kan herefter danne grundlag for at indskrænke korridoren, planlægge en etapevis udbygning, finde løsninger, hvor infrastrukturanlæggene passerer naturområder og tilpasse retningslinjerne for administration af korridoren.

### **5. Har kommunen ønsker om ændring af transportkorridorerne?**

En afklaring af linjeføringer, som nævnt under pkt. 4, kunne følges op med en indskrænkning af korridorens bredde til f.eks. 200 m. og der kan sagtens udpeges steder, hvor der er behov for større bredde til store udfletningsanlæg - eksempelvis ved kryds med radialerne.

### **6. Hvilke konkrete sager har kommunen haft inden for de sidste ca. 4 år inden for korridoren, hvor kommunen ikke har haft mulighed for at tillade eller planlægge det man ønskede?**

Allerød Kommune har generelt været meget skarp på at behandle alle sager efter regler og intentionerne for transportkorridoren

## Referat af interview med Ballerup Kommune

Deltagere: Borgmester Ove E. Dalsgaard og byplanarkitekt Claus Pichard.

Dato

30. september 2010

Vor ref.

KRBR

### 1. Hvad er kommunens holdning til de nationale interesser i at friholde korridoren til fremtidige overordnede infrastrukturanlæg?

Det er i orden at reservere et areal til fremtidig infrastruktur, men problemet er, at staten ikke gør nok for at realisere de overordnede anlæg.

Ballerup Kommune arbejder i kommuneplanen for at fremme korridoren og prøver at udvikle sig efter de muligheder som Ring 5 vil medføre.

I 1970'erne, samtidig med at ideen om korridoren blev født, fødte man også ideen om erhvervsknudepunkterne, herunder Måløv-knudepunktet, som Ballerup Kommune er involveret i. De berørte kommuner har siden 1980'erne samarbejdet om at udvikle knudepunktet og har lavet en fælles plan. I Ballerup Kommune er Kildedal Station etableret, og erhvervsområdet er under udbygning. I den nye kommuneplan har Ballerup Kommune lagt ind, at der vil komme et baneanlæg (til højhastighedstog) i korridoren. Staten burde tage teten, men når der, bortset fra en naturgasledning, ikke er sket noget, så bliver kommunerne selv nødt til at tage fat.

IBU-projektet er et eksempel på, at der er et behov for en konkretisering. Ligesom Region Hovedstaden er Ballerup Kommune med i IBU. Der foreslås en tunnel til Sverige ved Helsingør-Helsingborg. Til oplægget vedrørende de strategiske analyser af trafikken i hovedstadsområdet havde ministeriet et oplæg om en motorvej i Ring 5, men der var intet om mulighederne ved en bane. Den manglende langsigtede planlægning fra statens side giver sig bl.a. udslag i, at der i forbindelse med Frederikssundmotorvejens etapevise udbygning arbejdes med en forbindelsesvej ved Smørumnedre. Tværvejen vil blive en parallelvej til en kommende Ring 5. Vejene vil komme til at ligge så tæt, at det begrænser byudviklingsmulighederne i området. Hvis staten havde været længere fremme med Ring 5 motorvejen, så kunne tværvejen mellem Frederikssund-fingeren og Roskilde-fingeren etableres i Ring 5 linjeføringen, som del af en første etape.

Samfundsmæssigt er det rigtigt at arbejde med den langsigtede infrastruktur og godt at bruge korridorer, men efter de mange år, hvor der ikke er reflekteret over korridoren, er tiden også inde til at gennemføre et serviceeftersyn, så korridorerne kan rettes ind efter de nye forudsætninger.

Staten burde på samme måde, som kommunerne har pligt til at revidere deres kommuneplaner hvert 4. år, have en pligt til med passende mellemrum at revidere sine planer og direktiver som f.eks. transportkorridoren - også af respekt for grundejerne.

## **2. Er kommunen tilstrækkeligt informeret om begrundelsen for opretholdelse af korridoren, og om baggrunden for de konkrete afgrænsninger af korridoren?**

Der har hidtil ikke været dialog om korridoren med de overordnede myndigheder. Og da vi har været enige, har vi ikke hidtil følt behov for dialog. Da landsplandirektivet blev offentliggjort, respekterede kommunen det, ligesom ved de tidligere planrevisioner.

Ballerup Kommune prøvede tidligere i forbindelse med vvm for Frederikssundmotorvejen i samarbejde med de øvrige berørte kommuner at få en dialog i gang for at opnå en god Tværvejs-løsning, men det var ikke muligt.

Ballerup Kommune benytter sig selvfølgelig af de officielle kanaler i forbindelse med planhøringer mv. - også da udkastet til vejledning om administrationen i korridoren kom.

Ballerup Kommune har altså ikke det store behov for dialog om korridoren men ønsker, at staten kommer hurtigere frem mod en realisering af transportanlæggene inden for korridoren.

I forhold til de få grundejerne er der ikke de store sager, og Ballerup Kommune ejer selv en del af jorden i korridoren.

## **3a. Hvilke fordele oplever kommunen af ved at lægge areal til korridoren?**

Realisering af motorvej og bane i ring 5 vil betyde meget for erhvervsudviklingen og bosætningen i området. Etableringen af Novo Nordisks forskningscenter i Måløv var et stort gennembrud for udviklingen af erhvervsknudepunktet. I bestræbelserne på at fortsætte udviklingen af knudepunktet har Ballerup Kommune brug for at kunne argumentere med en bedre infrastruktur. Det afgørende er, hvornår der bliver bedre forbindelser fra Måløv og sydpå til det danske motorvejsnet og videre til Europa. En virksomhed, der udover grundkøb og bygninger måske investerer i størrelsesordenen 100 mio. kr. i avanceret udstyr, ønsker selvfølgelig sikkerhed for, at beliggenheden er fremtidssikret trafikalt.

En bane må snarest på dagsordenen på grund af de muligheder, som Femern Bælt forbindelsen åbner. Især i lyset af at kapaciteten for godstransport på Øresundsforbindelsen vil være opbrugt i 2018. Det er derfor på høje tid at komme videre med både vej og bane i korridoren.

## **3b. Hvilke ulemper oplever kommunen af at lægge areal til korridoren?**

Ballerup Kommune ser ingen ulemper ved korridorerne, og man kan spørge hvad alternativet er til at holde en korridor fri til at dække de langsigtede behov for infrastruktur. Samfundsøkonomisk vil det være katastrofalt, hvis man skal ekspropriere sig igennem storbyregionen for at kunne realisere de store anlæg.

I forhold til grundejere er der ingen problemer med korridoren for Ballerup Kommune. Der er meget få private ejere i korridoren. Sidste byggesag inden for korridoren var i 2005.

Ballerup Kommune har på det seneste internt indskærpet administrationspraksis på grundlag af den nye vejledning fra By- og Landskabsstyrelsen.

Ballerup Kommune undrer sig over, at den nationale naturgasledning blev placeret, så sikkerhedszonen kom til at ligge uden for korridoren. Det betyder, at der rent faktisk lægges begrænsninger på et endnu større areal. Når korridoren er der, så er det vigtigt, at den rent faktisk bliver brugt.

#### **4. Vurderer kommunen, at arealreservationen til korridoren er ude af takt med det faktiske behov for at udnytte arealet til fremtidig infrastruktur?**

Korridoren er ikke ude af takt med det faktiske behov. Ring 5 er mere aktuel end nogensinde. Ved et nærmere serviceeftersyn vil det vise sig, at de nuværende korridorer ikke dækker hovedstadsområdets fremadrettede behov.

Med kommunalreformen og det forenklede administrative system er der lagt op til, at staten i højere grad må være aktiv med den overordnede planlægning. Hovedstadsregionen har fået sin Fingerplan og der arbejdes med andre initiativer i andre landsdele f.eks. i Østjylland. I den forbindelse undrer det os i øvrigt, at transportkorridorer og princippet om stationsnærhed ikke er taget i anvendelse i det østjyske bybånd. Og så er det ikke tilstrækkeligt, at Miljøministeriet klarer sin egen planlægning. Statens har en stor forpligtelse til at sørge for, at den relevante sektorplanlægning følger med, så arealreservationerne kan kvalificeres.

#### **5. Har kommunen ønsker om ændring af transportkorridorerne?**

Fagligt set er der for få korridorer i hovedstadsområdet. En revision af korridorerne skal være åben over for, at der er behov, som ikke dækkes af de to nuværende korridorer.

Ballerup Kommune har ingen forslag til ændringer af Ring 5 korridoren, men har et stort ønske om, at korridoren bliver brugt efter sit formål. En afklaring af projektering og etablering af motorvej og bane kan ikke gå hurtigt nok. Der er behov for, at staten meget hurtigt går i gang med at afklare de fremtidige projektforudsætninger, så kommunernes planlægning og fremtidige investeringer kan indrettes efter det. Det vil skabe store fordele for erhvervsudviklingen og bosætning i området og hindre fejlinvesteringer.

I detaljen er der formelt et misforhold mellem fingerplanens kort og kommuneplanens kort, som skyldes at de er skabt i forskellig skala. Da HUR digitaliserede de håndtegnede kort, burde man have taget hensyn til den detaljerede, lokale afgrænsning ved fastlæggelse af de præcise afgrænsninger.

Ballerup Kommune har ingen ønsker om ændringer af den administrative praksis.

#### **6. Hvilke konkrete sager har kommunen haft inden for de sidste ca. 4 år inden for korridoren, hvor kommunen ikke har haft mulighed for at tillade eller planlægge det man ønskede?**

Der er følgende eksempler på **plansager**:

Ingen plansager.

Der er følgende eksempler på **landzonesager**:

Sidste sag var i 2005. Ingen særlige problemstillinger.

Der er tidligere givet zonetilladelse til ændret erhvervsmæssig udnyttelse af tidligere landbrugsejendom. En efterfølgende byggesag omhandlede intern ombygning af eksisterende udlænge.

Der er tidligere givet tilladelse til terrænregulering ved den tidligere Sørup losseplads.

Der verserer i øvrigt en aktuel sag om etablering af et nyt vandhul i et område udpeget som mose efter NBL § 3.

Brøndby Kommune

COWI A/S

Cimbrergaarden  
Thulebakken 34  
9000 Aalborg

Telefon 99 36 77 00  
Telefax 99 36 77 01  
www.cowi.dk

Dato  
16. september 2010  
Vor ref.  
KRBR

## Referat af interview med Brøndby Kommune

Deltagere: Borgmester Ib Terp og teknisk Direktør Henrik Winther Nielsen

### 1. Hvad er kommunens holdning til de nationale interesser i at friholde korridoren til fremtidige overordnede infrastrukturanlæg?

Det er helt forståeligt at varetager interesserne i at kunne anlægge overordnet infrastruktur i hovedstadsområdet på en hensigtsmæssig måde.

### 2. Er kommunen tilstrækkeligt informeret om begrundelsen for opretholdelse af korridoren, og om baggrunden for de konkrete afgrænsninger af korridoren?

De planlægningsmæssige rammer ligger som en præmis for kommunerne i landsplandirektivet. Der er behov for en mere positiv dialog om relevansen af den nuværende udformning af direktivet. Der er behov for at diskutere udstrækningen og restriktionernes omfang.

### 3a. Hvilke fordele oplever kommunen af at lægge areal til korridoren?

Se under spørgsmål 1 - nødvendigt at staten sikrer den overordnede infrastruktur, men der er ingen fordele for Brøndby Kommune ved den konkrete korridor i kommunen.

### 3b. Hvilke ulemper oplever kommunen af at lægge areal til korridoren?

Korridoren er i Brøndby Kommune sammenfaldende med den grønne kile mellem de to motorveje. Bindingen, som korridoren medfører, lægger stærke restriktioner på mulighederne for at udnytte arealerne - også til grønne formål. Brøndby Kommune har fået tilladelse til at anlægge boldbaner i korridoren, men det er ikke muligt at få tilladelse til f.eks. at etablere toilet ved banerne eller indhegne dem. Alt hvad der har relation til bygninger er ikke muligt, og det står i disharmoni til at arealerne grænser op til store eksisterende og nye infrastrukturanlæg.

Brøndby Kommune ejer stort set hele transportkorridorarealet og har ikke oplevet klager eller utilfredshed fra lodsejere om mangel på oplysning om transportkorridorens virkninger eller om værditab som følge af korridoren.

#### **4. Vurderer kommunen, at arealreservationen til korridoren er ude af takt med det faktiske behov for at udnytte arealet til fremtidig infrastruktur?**

7 / 2

Korridoren er beliggende mellem Køgebugt- og Holbæk-motorvejene. Linjeføringen for Jernbanen København-Ringsted er fastlagt. Der er udlagt vejudvidelseslinjer langs Holbæk-motorvejen og dermed er der taget højde for fremtidige udvidelser. Naturgas- og højspændingsledningerne ligger også fast. Den overordnede infrastruktur er således afklaret og derfor er forudsætningerne i dag til stede for at revurdere transportkorridorens udbredelse. Transportkorridoren er bredere end saglige hensyn i dag kan begrunde. Det vil f.eks. aldrig blive aktuelt at etablere en tredje motorvej mellem Køgebugt-motorvejen og Holbæk-motorvejen. Bindingerne kunne indskrænkes til rimelige udvidelsesmuligheder for de to motorveje og mulighed for at kunne udvide København-Ringsted banen på sigt med et spor, mens korridoren kunne ophæves i et større bælte mellem de to motorveje.

#### **5. Har kommunen ønsker om ændring af transportkorridorerne?**

Brøndby Kommune ønsker, at korridorens udstrækning og retningslinjerne for anvendelse tages op til revision. Korridoren ønskes ophævet i et bælte mellem de to motorveje, hvor der efterhånden er sket så meget afklaring af infrastrukturen, at grundlaget for en revurdering er til stede.

Herudover ønsker Brøndby Kommune anvendelsesmulighederne udvidet, så det er muligt at etablere f.eks. toiletbygninger til idrætsfaciliteter og andre mindre bygninger, som er relateret til områdets anvendelse som grønt, rekreativt område. Der kunne også åbnes op for tekniske anlæg som f.eks. solcelleanlæg, der er vanskelige at indpasse i den eksisterende kommune, og som vil ligge godt placeret langs infrastrukturanlæggene. Brøndby Kommune har ikke intentioner om byudvikling i området.

Staten har en forpligtelse til at sikre at ejere og købere af ejendomme i transportkorridoren bliver oplyst om virkningerne.

#### **6. Hvilke konkrete sager har kommunen haft inden for de sidste ca. 4 år inden for korridoren, hvor kommunen ikke har haft mulighed for at tillade eller planlægge det man ønskede?**

Der er følgende eksempler på **plansager**:

Brøndby Kommune har bedt om mulighed for etablering af klubfaciliteter ved de nye boldbaner i korridoren, som det er vanskeligt at finde en løsning på.

Ellers har der været meget få sager, da arealerne er i kommunalt eje.

Der er følgende eksempler på **landzonesager**:

Ingen eksempler.



## Referat af interview med Dragør kommune

Deltagere: Direktør for Plan og Teknik Kim Jørgensen og planchef Jørgen Jensen.

Dato

22. september 2010

Vor ref.

KRBR

Transportkorridoren er ikke det store spørgsmål i Dragør Kommune, hvorfor politikerne valgte ikke at deltage i mødet.

### 1. Hvad er kommunens holdning til de nationale interesser i at friholde korridoren til fremtidige overordnede infrastrukturanlæg?

Det er meget fornuftigt, at reservere arealer til infrastruktur og gøre en senere realisering lettere.

Dragør Kommune har bedt om at korridoren i kommunen kun reserveret til forsyningsledninger, da det oprindelige formål ikke er realistisk. Oprindeligt var korridoren gennem Dragør Kommune også begrundet som en alternativ linjeføring for den faste forbindelse til Sverige udover mulighed for at anlægge en naturgas transmissionsledning. Dragør Kommunes ønske, som er fremført i forbindelse med høringssvar til regionplanlægningen, er ikke blevet imødekommet.

### 2. Er kommunen tilstrækkeligt informeret om begrundelsen for opretholdelse af korridoren, og om baggrunden for de konkrete afgrænsninger af korridoren?

Dragør Kommune har ikke generelt følt sig underinformet. Korridoren har været med i skiftende overordnet planlægning og nu senest i et landsplandirektiv. Dragør Kommune har hele tiden taget korridoren til efterretning som en forudsætning. Det er let at forstå hensigten med en korridor i Dragør Kommune, og den er ikke til større gene i kommunen, men når der er sket afgørende ændringer i forudsætningerne for korridoren, burde de ansvarlige myndigheder have taget initiativ til at gennemføre de nødvendige ændringer. Dragør Kommune har taget korridoren til efterretning og har bragt den videre i kommunens planlægning.

Da naturgasledningen skulle etableres havde Dragør Kommune allerede et udbygget bygas-net, og havde derfor en forståelse for nødvendigheden af et gasforsyningsnet.

Den eneste dialog om korridoren har været et besøg fra EnerginetDK, som orienterede og ønskede en dialog om sikkerhedsafstande mv. omkring

naturgastransmissionsledningen. Korridoren er udlagt i kommuneplanen og sikkerhedsafstandene mv. er præciseret.

### **3a. Hvilke fordele oplever kommunen af at lægge areal til korridoren?**

Der er ingen fordele for Dragør Kommune af korridoren og af at have en naturgastransmissionsledning liggende i kommunen.

### **3b. Hvilke ulemper oplever kommunen af at lægge areal til korridoren?**

Dragør Kommune har haft enkelte sager med ulemper.

Rammeområde 9.25 i kommuneplanen ligger delvist i korridoren og er udlagt til campingplads (Lokalplan 47). Ejeren har opført 2 servicebygninger til campingpladsen med en nedrivningsklausul. Campingpladsen ligger i den nordlige del af korridoren, mens gasledningen ligger i den sydlige del af korridoren. Der er således knap 1 km. mellem campingpladsen og gasledningen. Da korridorens oprindelige formål om bl.a. at være en alternativ linjeføring for den faste forbindelse til Sverige er bortfaldet, og det er utænkeligt, at der skulle blive brug for plads til ledninger over et bælte på 1 km. virker det urimeligt, at der ikke kan gives lov til campinghytterne uden nedrivningsklausul.

Rammeområde 9.24 rummer genbrugsplads, depot og miljøanlæg (delvist omfattet af Lokalplan 55). Området ligger også i korridorens nordlige del - modsat gasledningen. På grund af korridoren måtte man trække de nødvendige bygninger til pladsen ud af korridoren. Også det eksempel viser, at korridoren er en unødigt hård binding, som savner begrundelse i de aktuelle forhold.

I rammeområde 9.57, som delvist er omfattet af korridoren, har der tidligere været en vindmøllepark (9 mindre møller som nu er nedrevet). Der er lavet lokalplan (Lokalplan 28), som har været til høring hos overordnede myndigheder og vedtaget af Dragør Kommune. Ved eventuel realisering af nye vindmøller i området (om end ikke realistisk) vil krav om nedrivningsklausuler være en binding.

Dragør Kommune har ikke oplevet problemer med lodsejere, da der er mange andre bindinger i korridoren. Der er f.eks. også fredning, kystbeskyttelse, et tilgrænsende Natura 2000 område, landzone og støjkonsekvenszone fra lufthavnen (landsplandirektiv).

### **4. Vurderer kommunen, at arealreservationen til korridoren er ude af takt med det faktiske behov for at udnytte arealet til fremtidig infrastruktur?**

Problemet er, at de ansvarlige, overordnede myndigheder ikke har reflekteret over, at forudsætningerne for korridoren er ændret gennem de næsten 40 år, den har været gældende. I Dragør Kommune er det oprindelige formål med linjeføring for fast forbindelse til Sverige bortfaldet. Da det skete burde korridoren være taget op til overvejelse. Dragør Kommune har tidligere

fremført dette synspunkt i forbindelse med høringssvar til regionplanlægningen.

### **5. Har kommunen ønsker om ændring af transportkorridorerne?**

Korridorens forløb og bredde i Dragør Kommune burde ændres og reduceres i overensstemmelse med de faktiske forhold (naturgasledningens beliggenhed) og indskrænkes til en bredde der matcher behovet for at kunne etablere nye ledningsanlæg. 1 km. er alt for meget til sikring af fremtidige behov for ledninger.

Det vil være oplagt at indskrænke korridoren i den nordlige del.

Reservationen bør alene være til **nedgravede** forsyningsanlæg.

### **6. Hvilke konkrete sager har kommunen haft inden for de sidste ca. 4 år inden for korridoren, hvor kommunen ikke har haft mulighed for at tillade eller planlægge det man ønskede?**

Der er følgende eksempler på **plansager**:

Udarbejdelse og realisering af Lokalplan 47 med tillæg for en ny campingplads. Her var problemstillingen placering og opførelse af servicebygninger (toiletter mv.) med nedrivningsklausul, se pkt. 3b.

Udarbejdelse og realisering af Lokalplan 55 for en genbrugsplads mv. , se pkt. 3b.

Udarbejdelse og realisering af Lokalplan 26 (rammeområde 9.07) for en børneinstitution umiddelbart nord for Søvang. Begrænsninger lå dog her primært i den nødvendige respekt for det deklaraionsbælte, der er tinglyst omkring selve naturgasledningen.

Eksempler på **landzonesag**:

Etablering af oplagsplads for kloak og vandforsyningen vest for genbrugspladsen i rammeområde 9.24. Permanente bygningsanlæg kan ikke forventes tilladt.

**Andre sagstyper:**

Følgende er eksempler på sager, der har haft og vil have berøring med transportkorridoren, dog uden pt at skabe problemer:

Etablering af nedgravet regnvandsledning fra Søvang krydsende transportkorridoren.

Begrænsning af mulighederne for byfortætning i Søvang – i Kommuneplan 2009, og dermed reduceret mulighed for tættere byggeri nær transmissionsledningen. Denne kommuneplanændring er dog IKKE tilskyndet af nærheden til gasledningen/transportkorridoren.

Dertil kommer de begrænsninger for en eventuel fremtidig udnyttelse af ”Bagersmindelejren” (Frelsens Hær) i rammeområde 9.23, der pt anvendes

som feriekoloni mv. Området er beliggende i den midterste del af transportkorridoren.

## Referat af interview med Egedal Kommune

Deltagere: Borgmester Willy Eliassen og teknisk direktør Jacob Madsen.

Dato

16. september 2010

Vor ref.

KRBR

### 1. Hvad er kommunens holdning til de nationale interesser i at friholde korridoren til fremtidige overordnede infrastrukturanlæg?

Som ansvarlig kommune må man forholde sig til og være bevidst om de overordnede interesser, og det er nødvendigt at bakke op og vise forståelse for de statslige interesser, og at også omkringliggende kommuners interesser kan være på spil. I Egedal Kommune er der forståelse for, at staten må sikre sig mulighed for at etablere den overordnede infrastruktur på en hensigtsmæssig måde. Egedal Kommune kan godt se interessen i at aflaste trafikken i København, som er en vigtig del af en eventuelt kommende ringforbindelse.

Lokalt er interessen for udbygning af ringvejsforbindelsen delt.

I forbindelse med beslutningen om anlæg af Frederikssund-motorvejen indgår også en beslutning om etablering af "Tværvejen", som skal forbinde Frederikssund-motorvejen med Smørum Nedre. Tværvejen og en eventuel motorringvej vil blive to parallelle veje, som kommer til at ligge meget tæt på hinanden. Tværvejen og en eventuelt motorringvej vil blive to konkurrerende vejsystemer, som betjener den samme trafik. Problemet er, at Tværvejen vil være overflødig, hvis ringforbindelsen kommer, og at det eventuelt overflødige vejanlæg har store uheldige konsekvenser lokalt. Tværvejen vil adskille Smørum Nedre og Smørum Øvre, og vil være ødelæggende for mulighederne for byudvikling i området, der ellers ligger særdeles godt for byudvikling, som en del af byvækstfingern mod Frederikssund. Egedal Kommune kan konstatere, at staten arbejder med to konkurrerende vejløsninger på samme tid. Hvis først Tværvejen og senere ringvejsforbindelsen etableres, så vil der blive spildt betydelige investeringer og der vil blive skabt et overdimensioneret vejnet med lag på lag af større veje, som vil optage et stort areal og ødelægge byudviklingsmulighederne. De store trafikinvesteringsplaner burde koordineres bedre af staten og planlægges i dialog med kommunerne, så fejlinvesteringer undgår, og så der kunne tages lokale hensyn. For Egedal Kommune ser det ud til at de forskellige dele af staten, der har ansvaret for de store vejinvesteringsplaner ikke snakker sammen. Egedal Kommune mener, der generelt er et stort behov for dialog og debat om de større vejinvesteringsplaner for at kunne modne tingene både

lokalpolitisk og blandt borgerne. En ny ringvejsforbindelse vil medføre betydelige belastninger på miljøet både når det gælder støj og påvirkning af natur og landskab.

På den anden side vil en udbygning af ringvejsforbindelsen forbedre infrastrukturen og medføre flere fordele. For det første vil en højklasset forbindelse mod syd give mange borgere i Egedal Kommune bedre tilgængelighed til deres arbejdspladser i Høje Taastrup, Køge mv. For det andet vil en udbygning af ringforbindelsen skabe store udviklingsmuligheder i Egedal Kommune, som vækstmæssigt er godt placeret i Frederikssundfingern for både erhverv og boliger.

## **2. Er kommunen tilstrækkeligt informeret om begrundelsen for opretholdelse af korridoren, og om baggrunden for de konkrete afgrænsninger af korridoren?**

Der mangler i høj grad information og dialog om transportkorridoren og de større trafikinvesteringer, der ligger bag. Kommunen, dens borgere og politikerne er ikke bevidstgjort om de planer, der arbejdes med, og hvad de betyder, og borgerne véd ikke at problematikken findes. Da det er staten, der har pålagt reservationen, er det Egedal Kommunes opfattelse, at staten også har en pligt til at sikre at borgere og grundejere er oplyste om at korridoren findes, og at der er restriktioner forbundet med den.

Der er en god grund til, at korridoren og de bagvedliggende tanker om en ringforbindelse er gledet ud af bevidstheden. Sidst, der var fokus på sagen var i starten af 1980'erne. Spørgsmålet om en mulig ringforbindelse indgik f.eks. ikke i vvm for Frederikssund-motorvejen.

## **3a. Hvilke fordele oplever kommunen af at lægge areal til korridoren?**

Etablering af overordnet transportinfrastruktur i korridoren vil give betydelige trafikale og udviklingsmæssige fordele. Transportkorridoren vil få sin helt store værdi, hvis der både anlægges motorvej og bane med lokale stationer. Et sammenhængende projekt vil få stor betydning for vækst i regionen, og det vil være et vigtigt element i at kunne få borgerne til at se fordelene i anlæggene. Hvis der f.eks. kun bliver tale om en godsbane, så må der imødeses stor lokal modvilje.

Lokalt kunne en afklaring på ringforbindelsen betyde, at Tværvejen opgives som et overflødig projekt, og Egedal Kommune vil få fordelene af at kunne planlægge sin byudvikling på kendte forudsætninger og bruge bevidstheden om den kommende ringforbindelse til at planlægge vækst og udvikling. Der arbejdes aktuelt på at etablere et stort ferie- og fritidsområde, Kildedal Park, som forventes at ville få 1,2 mio. besøgende om året. Kildedal Park vil blive ideelt placeret på kanten af en ringforbindelse vil få rigtig god tilgængelighed både regionalt og nationalt, hvis tilslutningsanlæggene planlægges under hensyntagen til de lokale udviklingsinteresser.

Det vil styrke Kildedal-stationsområdet, hvis krydsningen af banerne giver omstigningsmuligheder, men udviklingsmulighederne i området er

begrænsede da de regionale kiler ikke gør det muligt at inddrage flere områder i byzone omkring banen.

### **3b. Hvilke ulemper oplever kommunen af at lægge areal til korridoren?**

Anlæg af transportinfrastruktur i korridoren er forbundet med store miljø- og naturmæssige ulemper.

Korridoren passerer tæt forbi Smørum Nedre, Smørum Ovre og Ganløse og kan afhængigt af den konkrete placering og udformning komme til at belaste byerne med støj, trafik mod udfletningsanlæg mv. Planlægning af byudvikling i Smørumområdet ved Kong Svend Høj afhænger af korridoren.

Desuden ligger korridoren tværs hen over landsbyen Hove, hvor korridoren er udvidet til større bredde, ind til der er fundet en afklaring. Egedal Kommune finder det meget uheldigt, at en korridor med de bindinger og den uvished det skaber belaster en landsby i snart 40 år uden, at der er sket en afklaring.

Der er risiko for at et fremtidigt vejanlæg kan ødelægge naturværdier i flere værdifulde områder som Bastrup Sø, Mølleåen og Værebros Å, hvor Egedal Kommune planlægger et større oversvømmelsesområde, samt nogle flotte lanskaber.

Landzoneadministrationen i og uden for transportkorridoren er forskellige, jf. retningslinjerne i Fingerplan 2007 og kommuneplanen.

Uvisheden om, hvorvidt der er realiteter i ringforbindelsen, præger kommunens muligheder for at planlægge byudvikling negativt.

Egedal Kommune møder ikke meget kritik fra lodsejere og købere, da der ikke er bevidsthed om, at korridoren findes.

Egedal Kommune opfatter det som indlysende, at korridoren kan medføre værditab for de ejendomme, der er omfattet, men Egedal Kommune har ikke oplevet klager fra lodsejere.

Men der er ingen tvivl om, at når borgerne bliver bevidste om, hvad der er forestående, så vil klagerne komme i stort tal.

Egedal Kommune er klar over virkningerne af transportkorridoren, men de ansøgere, som kommunen møder, har ikke kendskab til korridoren og dens virkninger.

### **4. Vurderer kommunen, at arealreservationen til korridoren er ude af takt med det faktiske behov for at udnytte arealet til fremtidig infrastruktur?**

Egedal Kommune vurderer overordnet, at det er en god ide at anlægge en ringforbindelse både med motorvej og bane gennem korridoren. Det, der er behov for, er en afklaring. Der burde udarbejdes et skitseprojekt for et samlet anlæg som dels kunne give mulighed for at ophæve unødige reservationer, dels give kommunerne mulighed for at planlægge efter en fremtidig transportløsning, og dels give mulighed for at anlægge etaper af ringforbindelsen efterhånden, som behovet opstår. Situationen er lige nu, at der lokalt udvikles løsrevne løsninger, som f.eks. Tværvejen ved Smørum

Nedre, der skal afhjælpe problemerne med afvikling af den tværgående trafik, men som på sigt, hvis ringvejsløsningen kommer, vil komme til at fremstå som overflødige vejsystemer både trafikalt, arealmæssigt og økonomisk. Hvis ringvejsforbindelsen var afklaret kunne, Tværvejen flyttes og udgøre en etape i opbygningen af den samlede forbindelse.

Ud over transportinfrastruktur kan der også blive behov for korridoren til fjernvarme, lyslederkabler mv.

## **5. Har kommunen ønsker om ændring af transportkorridorerne?**

Overordnet set mener Egedal Kommune, at det er en god ide at korridoren skaber hensigtsmæssige anlægsmuligheder for fremtidens infrastruktur. Hvis ikke reservationen blev pålagt for 40 år siden havde mulighederne for at anlægge infrastruktur i området sandsynligvis ikke været til stede i dag.

Egedal Kommune har først og fremmest ønske om, at staten koordinerer sine planer internt og planlægger den overordnede trafik i større dialog med kommuner og borgere.

Dernæst er der behov for en afklaring af ringforbindelsen, så korridoren kan indsnævres til det nødvendige. Et bælte på 1 km. og nogle steder mere er for stor en binding at have liggende i snart 40 år. I dag er forudsætningerne for etablering af en ringforbindelse så velkendte, at det må være muligt at udføre det arbejde, der skal til som grundlag for en afklaring, og træffe de nødvendige beslutninger. Det vil være en stor fordel for alle parter - både stat, kommuner og borgere.

## **6. Hvilke konkrete sager har kommunen haft inden for de sidste ca. 4 år inden for korridoren, hvor kommunen ikke har haft mulighed for at tillade eller planlægge det man ønskede?**

Der er følgende eksempler på **plansager**:

Toppevad erhvervsområde kan ikke lokalplanlægges i den del der ligger i korridoren. Kildedalprojektet skal tilrettes efter gasledningen.

Der er følgende eksempler på **landzonesager**:

Da driftsbygninger til landbrug er undtaget begrænsningerne har der vist ikke været problemer i konkrete sager.

Egedal Kommune ville sandsynligvis ikke have givet flere tilladelser, hvis området lå uden for transportkorridoren, da de fleste af kommunens landzonearealer langs korridoren er udpeget som landskabelige eller biologiske interesseområder, som ønskes friholdt for byggeri.



Fredensborg Kommune

COWI A/S

Cimbrergaarden  
Thulebakken 34  
9000 Aalborg

Telefon 99 36 77 00  
Telefax 99 36 77 01  
www.cowi.dk

## Referat af interview med Fredensborg Kommune

Deltagere: Borgmester Thomas Lykke Pedersen og afdelingschef for plan og trafik Bjarne Steen Larsen.

Dato

16. september 2010

Vor ref.  
KRBR

### 1. Hvad er kommunens holdning til de nationale interesser i at friholde korridoren til fremtidige overordnede infrastrukturanlæg?

Hvis staten ønsker at anlægge motorveje/jernbaner er det nødvendigt at reserverer en korridor til nationale infrastrukturanlæg i en ring omkring hovedstaden. Det, bør diskuteres, om korridoren har en rimelig størrelse og placering, og om spillereglerne for arealerne i korridoren er hensigtsmæssige.

### 2. Er kommunen tilstrækkeligt informeret om begrundelsen for opretholdelse af korridoren, og om baggrunden for de konkrete afgrænsninger af korridoren?

Det står ikke klart, hvorfor reservationen behøver at være fulde 1 km bred på strækningen langs den allerede anlagte Helsingørmotorvej, herunder især hvorfor det er nødvendigt at reservere arealer øst for Helsingørmotorvejen, når korridoren kommer ud til Helsingørmotorvejen vestfra ved Kokkedal. Det ville forudsætte, at infrastrukturanlæg øst for Helsingørmotorvejen skulle krydse motorvejen ved Kokkedal. Det står heller ikke klart, hvorfor transportkorridoren er ført igennem de eksisterende landsbyer Toelt, Nybo, Vejenbrød, Gunderød, Fredtofte og Kirkelte.

Kommunens borgere er slet ikke godt nok informeret

### 3a. Hvilke fordele oplever kommunen af at lægge areal til korridoren?

En ringvejsforbindelse vil aflaste Helsingørmotorvejen og muligvis Hovedvej A6 gennem Fredensborg. En baneforbindelse rummer fordele i form af mindre arealforbrug og færre miljøgener end en vejforbindelse. Baneforbindelsen vil rumme yderligere fordele, hvis der etableres stationer ved Humlebæk, Nivå og Kokkedal.

Borgerne vil formentlig være glade for en hurtigere forbindelse udenom KBH og i øvrigt som regional forbindelse mod vest.

### **3b. Hvilke ulemper oplever kommunen af at lægge areal til korridoren?**

Ifølge statens Fingerplan 2007 skal byudvikling ske i byfingrene. Korridoren gør det umuligt for Fredensborg kommune at byudvikle i kommunens 3 fingerbyer, Humlebæk, Nivå og Kokkedal.

Korridoren har medført begrænsninger i mulighederne for udvikling i landzone, se pkt. 6, men mest i den lille skala

Landzoneadministrationen er væsentligt forskellig i og uden for transportkorridoren. F.eks. kan et sommerhus ikke nedrives, og der kan opføres et nyt enfamiliehus, men det gamle sommerhus kan ombygges til enfamiliehus, og sagsbehandlingen er grundigere i korridoren. Det gælder f.eks. hvorvidt en landbrugsbygning er erhvervsmæssig nødvendig.

Kommunen møder meget kritik af korridoren fra berørte lodsejere, projektudviklere mv. Det har dog hjulpet at PL § 36 (tilbygninger, carporte, udhuse, m.v.) ikke længere er omfattet.

Det er kommunen indtryk, at der er økonomiske konsekvenser i form af faldende ejendomsværdier som følge af korridoren, eksempelvis ved Kirkeltevej 109 og 142 (og delvist 148), formentlig også en Vejenbrødvej 53A.

Kommunen oplever ofte mangel på kendskab til virkningerne af transportkorridoren. Aktuelt har ejendomsmægleren vedrørende Vejenbrødvej 53A totalt ubekendt med forholdet og konsekvenserne. Borgerne bliver overraskede og frustrerede over at opdage at deres ejendom er omfattet af kraftige restriktioner.

Fredensborg Kommune en af de hårdest belastede kommuner, da 14 km<sup>2</sup> og 13 % af kommunens areal er omfattet af transportkorridoren. Konkrete infrastrukturanlæg vil have store konsekvenser for kommunens landskab og landsbyer, og vil skabe og forstærke en barriere tværs gennem kommunen.

Det kan nævnes, at der er sammenfald med 8 lokalplaner, og der er flere indbyrdes modsætninger, hvor lokalplanen giver mulighed for noget, som transportkorridoren forhindrer.

Der er herudover sammenfald med 2 fredede områder (interesses modsætning) og 6 landsbyer (nogle delvist) er dækket af korridoren samt og meget store landarealer medfører at mange er påvirkede af korridoren. Uforståeligt at udviklingen bremses i landsbyerne, da det vel ikke kan være tanken at der kan komme infrastrukturanlæg tværs gennem landsbyerne.

Borgerne oplever ikke at "lige forhold" behandles ens. Forholdene er selvfølgelig ikke "lige" pga. korridoren, men det er mere en akademisk øvelse for mange borgere.

#### **4. Vurderer kommunen, at arealreservationen til korridoren er ude af takt med det faktiske behov for at udnytte arealet til fremtidig infrastruktur?**

Kommunen mener at forudsætningerne for opretholdelse af korridoren er ændret eller ikke til stede, hvilket fremgår af spørgsmål 2, herunder f.eks. spørgsmålet om, hvorfor korridoren omfatter arealer på østsiden af motorvejen, og hvorfor den omfatter hele eller dele af landsbyer. Det er vel ikke statens tanke at føre infrastrukturanlæg direkte gennem eksisterende landsbyer.

#### **5. Har kommunen ønsker om ændring af transportkorridorerne?**

Fredensborg Kommune ønsker en generel indskrænkning af transportkorridoren. En zone på 1 km. vurderes at være ude af trit med behovet (Amagerforbindelsen er ca. 100 m bred).

Konkret ønsker Fredensborg Kommune korridoren ophævet øst for Helsingørmotorvejen (se pkt. 2), samt i eksisterende landsbyer. Hvis korridoren ophæves øst for Helsingørmotorvejen i tilknytning til Nivå og Kokkedal, jf. vedlagte uddrag af Kommuneplan 2009, ville Fredensborg Kommune kunne inddrage arealer til byformål i overensstemmelse med principperne i Fingerplan 2007. Hvis der anlægges togstationer i tilknytning til Humlebæk, Nivå og Kokkedal ønsker kommunen ligeledes at inddrage arealer til byformål i tilknytning til de ny stationer, i overensstemmelse med principperne i Fingerplan 2007.

#### **6. Hvilke konkrete sager har kommunen haft inden for de sidste ca. 4 år inden for korridoren, hvor kommunen ikke har haft mulighed for at tillade eller planlægge det man ønskede?**

Fredensborg Kommune oplever, at praksis er blevet ændret mht. administration af Planlovens § 36 i retningen af stramninger - ikke mindst i forbindelse med den nye vejledning.

Der er følgende eksempler på **plansager**:

1. Etablering af en ny golf-bane mm på Lerbjerggård indgik i Fredensborg Kommunes Plan- og Agenda 21 strategi 2008 i form af et generelt spørgsmål om, hvorvidt der kan/bør etableres flere golfbaner i kommunen. Under udarbejdelsen af Kommuneplan 2009 havde administrationen en indledende drøftelse med Miljøcenter Roskilde om forskellige væsentlige punkter i den kommende kommuneplan, her i blandt en evt. golfbane på Lerbjerggård. Miljøcenter Roskilde kom med en meget tydelig udmelding: Hvis Fredensborg Kommune fremlægger et forslag til kommuneplan med mulighed for en ny golfbane i transportkorridoren, vil forslaget blive mødet af et statsligt veto. Kommuneplanforslaget indeholdt derfor ingen golfbane på Lerbjerggård.
2. Simons Golfbane er etableret i på grundlag af en lokalplan fra 1990 (Lokalplan L5). Transportkorridoren var på daværende tidspunkt en del

af Regionplanen, som blev administreret af Frederiksborg Amt. Amtet har accepteret lokalplanen og tilladt golfbanen, på vilkår om tinglysning af erstatningfri fjernelse hvis arealreservationen skulle bruges til transportkorridorformål (deklaration herom er tinglyst 15.1.1998). Golfbanen er senere udvidet på grundlag af et lokalplantillæg fra 2004, men udvidelsen ligger udenfor arealreservationen til transportkorridor.

Der er følgende eksempler på **landzonesager**:

1. Kirkeltevej 103 (tilbygning nægtet, § 36)
2. Kirkeltevej 109 (div ønsker om opførelse af nyt hus på jomfruelig grund, men med mulighed i LP, ikke realiseret fordi ansøgere har opgivet)
3. Kirkeltevej 142 (opførelse af nyt enfamiliehus nægtet, ændret status fra sommerhus)
4. Kirkeltevej 148 (opførelse af nyt enfamiliehus nægtet, dog ændret af NKN)
5. Kirkeltehusvej 6 (tilbygning opgivet, § 36)
6. Gunderødvej 4 eller 6 (til- og ombygning opgivet, § 36)
7. Gunderødvej 14 (lagervirksomhed, ny- og tilbygninger opgivet)
8. Fredtoftevej 15 (tilbygning opgivet)
9. Fredensborg Kongevej 17 (tilbygning opgivet, § 36)
10. Fredensborg Kongevej 19 (tilbygning opgivet, andet lovliggørende fjernet)
11. Fredensborg Kongevej 24 (tilbygning opgivet)
12. Fredensborg Kongevej 26 (ændret anvendelse og tilbygning opgivet)
13. Humlebækvej 64 (tilbygning på vilkår)
14. Kellerisvej 88 (ombygning/ændring af sommerhusstatus opgivet)

## Referat af interview med Greve Kommune

Deltagere: 1. viceborgmester og formand for teknik- og miljøudvalget Brian Hemmingsen, byplanlægger Heidi Evy Jørgensen, sektionsleder i Plan & Byg Alice Petersen og juridisk konsulent Jørgen Friese.

Dato

30. september 2010

Vor ref.  
KRBR

### 1. Hvad er kommunens holdning til de nationale interesser i at friholde korridoren til fremtidige overordnede infrastrukturanlæg?

Det er rimeligt og forståeligt at staten sikrer mulighed for en ring 5, som vil være vigtig for både den internationale, regionale og lokale trafik.

Greve Kommune ønsker ikke en ny ring 5 med motorvej og eventuelt bane. Kommunen er i forvejen delt op af flere tunge trafikinfrastrukturanlæg, som giver store natur- og støj belastninger samt barrierevirkninger. Det er vanskeligt at forstå, at der er brug for at reservere et areal, der er 1 km. bredt.

### 2. Er kommunen tilstrækkeligt informeret om begrundelsen for opretholdelse af korridoren, og om baggrunden for de konkrete afgrænsninger af korridoren?

Der har ikke været dialog om korridoren med de skiftende myndigheder, der har haft ansvaret for den, men Greve Kommune har heller ikke oplevet et behov. Korridoren er gennem tiden blevet opfattet som en arealmæssig binding, der ikke har været til diskussion. Da linjeføringen af København-Ringsted-banen var til debat blev der opmærksomhed på korridoren. En af linjeføringerne gik på, at placere banen i korridoren, men den blev ikke valgt.

Byggesagsbehandlerne støder jævnligt på korridoren ved behandling af sager. Der er en del ejendomme i det åbne land i Greve Kommune, som er omfattet af korridoren. Generelt er grundejerne ikke klar over at der findes en transportkorridor og at den medfører hårde bindinger.

Greve Kommune har været i dialog med Miljøcenter Roskilde om den præcise beliggenhed af korridoren i forbindelse med behandling af en sag.

### 3a. Hvilke fordele oplever kommunen af at lægge areal til korridoren?

Hvis en motorvej i ring 5 får afkørsler i Greve Kommune, så vil den måske skabe udviklingsmuligheder for f.eks. erhverv og boliger, hvis Fingerplanens bestemmelser for den 4. grønne ring samtidig ændres. Det samme gælder en bane, hvis der bliver lokale stationer, som vil indebære mulighed for

byudvikling i stationsnærhedszonen omkring den nye station. Eventuelle fordele for Greve Kommune vil således afhænge af om, der bliver afkørsler og stationer i kommunen, hvor de placeres, og om det viser sig muligt at udnytte til byudvikling.

### **3b. Hvilke ulemper oplever kommunen af at lægge areal til korridoren?**

Realisering af motorvej og bane i ring 5 er grundlæggende en ulempe for Greve Kommune, som skæres op i smalle bæltter af lag på lag af store infrastrukturanlæg.

Korridoren begrænser udviklingsmulighederne i Tune, da byen også er begrænset på de andre sider af f.eks. støj fra lufthavnen, naturgasledning og grøn kile. Desuden er Tunes status i f.eks. Sjællandsprojektet ikke høj nok. Hvis en kommende bane i ring 5 kom til at ligge hensigtsmæssigt ved Tune og fik station, så vil byen ligge rigtig godt til fremtidig byudvikling, som på grund af andre bindinger hovedsageligt må gå mod øst.

Greve Kommune fik ingen station, da København-Ringstedbanen blev planlagt, på trods af at motorvejsstrækningen i Greve Nord har det største antal køretøjer i døgnet på landsplan. Derfor giver banen ingen udviklingsmuligheder i kommunen. Banen er således med til at forstærke rollen som transitkommune med støj og gennemskæring som de væsentligste ulemper.

De mange lag af tung transportinfrastruktur afskærer byområdet langs kysten fra det rekreative bagland, og det vil yderligere blive forstærket, hvis der anlægges motorvej og bane i ring 5.

Greve Kommune ønsker mere byudvikling, men prioriterer også det grønne bagland meget højt. Det åbne land rummer flotte og værdifulde landskaber og mange kulturhistoriske værdier, som f.eks. Tunestillingen fra 1. verdenskrig, som kan blive ødelagt eller forringet af kommende infrastrukturanlæg, ligesom flere store infrastrukturanlæg vil være ødelæggende for landskabskvaliteterne og de rekreative muligheder. Da der er store højdeforskelle er der risiko for store, negative landskabspåvirkninger. Store transportanlæg vil komme til at ligge enten på høje dæmninger eller dybe afgravninger.

Det er også vigtigt at være opmærksom på støj. Der er allerede omfattende støjpåvirkninger i kommunen fra store transportanlæg, som både omfatter motorvej, bane og lufthavn. En ny motorvej eller bane i ring 5 vil øge den store støjbelastning kommunen allerede har, og øge det støjbelastede areal.

Generelt oplever Greve Kommune ikke de store problemer med administration af sager inden for korridoren, men der er sager, hvor kommunen har måttet give et afslag på grund af korridoren.

Greve Kommune har konstateret, at der er sket en stramning i forbindelse med vejledningen. Tidligere har Greve Kommune tilladt faste bygninger mod nedrivningsklausul, men det er ikke muligt mere.

Eksempelvis har Tune Landbrugsskole flere gange tidligere fået tilladelse til at bygge til. Skolen arbejder nu på et EU støttet projekt om

naturgenopretning. Arealet ligger i transportkorridoren. Det giver visse udfordringer, da staten både ønsker at tinglyse, at vådområdet skal opretholdes og at opretholde transportkorridoren. Et andet eksempel er, at en golfbane trak et ønske om udvidelse tilbage, da udvidelsen forudsatte fjernelsesklausul.

Et tredje eksempel er en ansøgning om at etablere en sø, fordi den ville blive omfattet af Naturbeskyttelseslovens § 3 og dermed beskyttet, hvilket kan komme i strid mod hensynene i korridoren om størst muligt spillerum for infrastrukturanlæg.

Et fjerde eksempel er, at mulighederne for at planlægge en omfartsvej øst om Tune er blevet vanskeliggjort af korridoren.

Endelig kan der peges på, at korridoren har haft betydning for afgrænsningen af et skovrejsningsområde, hvor man måtte gå på kompromis med kultur- arvsverdier for at opnå et tilstrækkeligt areal, da korridoren begrænsede mulighederne.

#### **4. Vurderer kommunen, at arealreservationen til korridoren er ude af takt med det faktiske behov for at udnytte arealet til fremtidig infrastruktur?**

Korridoren blev i sin tid fastlagt med den brede pensel. Efter næsten 40 år burde korridorens beliggenhed og udstrækning tages op til grundig revision set i forhold til nutidige behov og politiske mål.

#### **5. Har kommunen ønsker om ændring af transportkorridorerne?**

En bredde på 1 km. er generelt for meget. Der bør gennemføres en grundig revision, hvor der på baggrund af et projektgrundlag kan tages stilling til, hvor korridoren skal ligge og hvor bred den skal være. Hvis der udarbejdes et tilstrækkeligt præcist projektgrundlag vil forudsætningerne være til stede for at indskrænke korridoren til det nødvendige, og det vil være lettere for kommunen at begrunde over for grundejere, hvorfor deres ejendom er omfattet, og hvorfor der gælder særlige regler. Afklaringen bør omfatte en stillingtagen til placering af afkørsler og stationer.

Et afklaret grundlag vil være en stor fordel for kommunens planlægning, da både byudvikling og planlægning af den lokale infrastruktur kan ske koordineret i forhold til fremtidige transportanlæg i ring 5.

Konkret ønskes transportkorridoren gjort smallere øst for Tune, således at korridoren trækkes væk fra Tune by.

Administrationen inden for zonen må lempes. Det bør f.eks. være muligt at udvide landbrugsskolen, alene af den grund, at det er vanskeligt at forestille sig at en motorvej eller en bane vil blive først lige igennem skolen. Der vil helt sikkert blive fundet en løsning, der fører uden om skolen, og hvorfor så stoppe dens udvikling.

Staten må sørge for at alle grundejere bliver informeret. Det bør ske ved notering i tingbogen på den enkelte ejendom.

## 6. Kommunens konkrete sager inden for korridoren de seneste år

Der er følgende eksempler på **plansager**:

Greve Kommune planlægger sammen med Roskilde og Solrød Kommune en ny rekreativ sti fra Roskilde Fjord til Køge Bugt. Stien er en del af den 4. grønne rings realisering. Eventuelle kommende infrastrukturanlæg i transportkorridoren vil gennemskære den nye sti, men forhindrer ikke at kommunerne anlægger stien nu.

Skov- og Naturstyrelsen, Greve Vandsamarbejde og Greve Kommune samarbejder om at skabe Tune Skov, der vil blive et større offentligt skov- og naturområde, hvor beskyttelsen af grundvandet og områdets rekreative værdier prioriteres højt. Transportkorridoren var styrende for projektområdets afgrænsning mod øst. Havde transportkorridoren været smallere på stedet, ville det have været muligt at tage bedre hensyn til kulturhistoriske værdier på stedet. I forbindelse med udbygning af boligområdet Tune Nordøst har kommunen besluttet, at anlægge en omfartsvej (forlængelse af Rendebjergvej). En del af vejen anlægges i Transportkorridoren. Miljøcenter Roskilde har ikke haft bemærkninger til lokalplanen.

I Fingerplan 2007 bestemmes, at der ikke kan udlægges flere arealer til byudvikling inden for den 4. grønne ring. Da Greve Kommune derved blev låst fast i sin udvikling, er der i samarbejde mellem Miljøministeriet og Greve Kommune udpeget en række arealer, hvor byudvikling alligevel kan finde sted, bl.a. nord og syd for Tune. Udlæg af areal øst for Tune blev fravalgt pga. transportkorridoren, men ville have været mere hensigtsmæssig, da de øvrige arealer er problematiske mht. støj fra Roskilde Lufthavn og en eksisterende gas-transmissionsledning.

Der er følgende eksempler på **landzonesager**:

Greve Kommune har flere gange givet Tune Landbrugsskole tilladelse til at udvide skolen med faste bygninger mod tinglysning af nedrivningsklausul. Kommunen konstaterer nu, at det fremover ikke bør ske ifølge den nye vejledning.

Tilsvarende har kommunen givet tilladelse til en tilbygning til et stuehus på en landbrugsejendom mod tinglysning af nedrivningsklausul.

Kommunen har på et tidspunkt givet afslag på en ansøgning om etablering af en sø i transportkorridoren ud fra overvejelser om, at søen ville blive omfattet af §3. Hvis staten på et tidspunkt skulle bruge arealet, ville lodsejeren ikke alene blive mødt med krav om reetablering iht. transportkorridorens regler, men også med krav om at etablere en erstatningsbiotop for søen efter reglerne i naturbeskyttelsesloven (måske oven i købet på en anden mands ejendom).

Tune Landbrugsskole ønsker at gennemføre et naturgenopretningsprojekt (VMP III-projekt), som skal genskabe et vådområde. Miljøkontoret i Tønder



har meddelt, at staten gerne vil give tilskud til projektet, selvom det ligger i transportkorridoren. Statens tinglysning af vådområdets opretholdelse vil vige for transportkorridoren, hvis brugen af korridoren bliver aktuel.

Greve kommune arbejder med klimatilpasning, hvor en af de væsentligste udfordringer for kommunen er at tilbageholde overfladevand fra baglandet, så mindst muligt strømmer mod byområdet ved kysten ved store regnhændelser. I forbindelse med placering af regnvandsbassiner, har kommunen oplevet korridorens store arealmæssige udstrækning som problematisk.

## Referat af interview med Helsingør Kommune

Deltagere: Borgmester Johannes Hecht-Nielsen og udviklingschef Stella Hansen

Dato  
30. september 2010  
Vor ref.  
KRBR

### 1. Hvad er kommunens holdning til de nationale interesser i at friholde korridoren til fremtidige overordnede infrastrukturanlæg?

Grundlæggende er det fornuftigt, at friholde et areal, hvis der er baggrund for det, men hvis der ikke mere er realisme i korridoren, skal den aflyses.

Som del af det europæiske transportnet er korridoren vigtig.

### 2. Er kommunen tilstrækkeligt informeret om begrundelsen for opretholdelse af korridoren, og om baggrunden for de konkrete afgrænsninger af korridoren?

Helsingør Kommune er selvfølgelig bevidst om baggrunden for, hvorfor korridoren er, som den er.

I takt med at en forbindelse nord om Helsingør har mistet sin realisme, er der blevet behov for en dialog om, hvordan korridoren skal forløbe omkring Helsingør. Den nordlige reservation give ikke mere mening, og derfor burde staten tage initiativ til dialog om en revision af korridoren.

Nogle få grundejere véd, at korridoren findes. Der er bl.a. en kolonihave i korridoren, hvor foreningen gerne vil have, at haven får helårsstatus. Herudover bliver Helsingør Kommune kontaktet af byudviklere, som ønsker korridoren ændret for at bane vej for byudviklingsprojekter. Helsingør Kommune har fået henvendelser fra borgere og byudviklere om, hvorfor staten har et så stort areal liggende med kraftige bindinger til ingen nytte.

### 3a. Hvilke fordele oplever kommunen af at lægge areal til korridoren?

Korridoren er en fordel, når der skal laves infrastrukturanlæg, da der så ikke skal eksproprieres så store værdier.

Godstransport på jernbane i ring 5 vil ikke give særlige fordele for Helsingør Kommune. Det forudsættes, at der kommer personjernbane med stationer i Helsingør og Helsingborg, hvilket vil være en fordel. Det er Helsingør Kommunes opfattelse, at en bane i ring 5 vil være en nødvendighed, da

Øresundsbroen vil mangle kapacitet. Et persontog samt motorvej i ring 5 vil binde det hele sammen på tværs, og Helsingør vil komme til at ligge meget centralt. Der vil være store udviklingsmæssige fordele for Helsingør - bl.a. i kraft af bedre kontakt til hele Øresundsområdet. Både erhvervsudvikling og bosætning vil opnå fordele. Sammenhængen med Høje Taastrup og Køge vil også give Helsingør udviklingsmæssige fordele. Endelig vil en ring 5 forbindelse aflaste trafikken i København.

### **3b. Hvilke ulemper oplever kommunen af at lægge areal til korridoren?**

Den nuværende transportkorridor lukker af for byudvikling omkring Helsingør, da den dækker den sidste åbne side for byudvikling omkring Helsingør. Hvis korridoren blev flyttet, så ville Helsingør få bedre byudviklingsmuligheder mod vest. Der er bl.a. behov for at kunne udvikle nye erhvervsområder. Hvis korridoren ikke havde været der, er det sandsynligt, at Espergærde og Kvistgård var vokset sammen, og det ville have været muligt at planlægge en mere hensigtsmæssig byudvikling, herunder muligheder for erhvervsudvikling.

En forbindelse syd om Helsingør til Helsingborg har været tænkt i en periode og er blevet undersøgt i IBU-projektet. På sverigessiden er der gennemført byudvikling, hvor den nordlige linjeføring skulle føres i land. Den nordlige forbindelse er derfor af flere årsager urealistisk i dag og en stor ulempe at have liggende. Både økonomi og miljø taler for en sydlig linjeføring for motorvejen. Togdelen kan bedst realiseres som en by til by forbindelse.

Sagen om kolonihaverne handler om, at foreningen ønsker helårsstatus, men det kan ikke lade sig gøre på grund af korridorens bindinger, og derfor har foreningen fået afslag på deres ønske.

En golfbane i korridoren har været på tale. Miljøcenter Roskilde sagde ok til selve banen. Korridoren har skabt usikkerhed om projektet men har ikke stoppet det. Også en udvidelse af en eksisterende golfbane har været overvejet. DN har rejst fredningssag på området.

Der er også ulemper for andre lodsejere, som er afskåret fra at kunne bygge det, de har behov for.

### **4. Vurderer kommunen, at arealreservationen til korridoren er ude af takt med det faktiske behov for at udnytte arealet til fremtidig infrastruktur?**

Hele den nordlige del af korridoren er urealistisk og bør tages ud. I stedet for bør der indarbejdes en korridor til en sydlig linjeføring. Det bør også undersøges om fremtidige ledninger, herunder naturgasledning, kan anlægges ved en sydlig linjeføring.

## **5. Har kommunen ønsker om ændring af transportkorridorerne?**

Der er generelt taget et meget bredt areal ind til korridoren, som er større end de faktiske behov berettiger til.

De nordlige del af korridoren skal udgå og den sydlige del skal slankes efter et konkret projekt, som staten må tage initiativ til at få udarbejdet. Projektet bør omfatte Helsingør-Helsingborg-forbindelsen og forbindelsen herfra og til Køge. IBU-projektet viser, at man kan grave vej og bane ned under det fredede areal og den grønne kile syd for Helsingør. Hvis staten ikke vil gå i gang med det nødvendige afklaringsarbejde i form af et samlet projekt, så bør staten i det mindste aflyse den nordlige del af korridoren og erstatte den med en korridor for sydløsningen.

Helsingør Kommune har administreret restriktivt inden for korridoren i overensstemmelse med intentionerne, men det vil være lettere at begrunde de hårde bindinger overfor grundejerne, hvis korridoren blev slanket og begrundet konkret af et konkret projekt.

## **6. Hvilke konkrete sager har kommunen haft inden for de sidste ca. 4 år inden for korridoren, hvor kommunen ikke har haft mulighed for at tillade eller planlægge det man ønskede?**

Der er følgende eksempler på **plansager**:

Der har ikke været mulighed for at udlægge arealer til erhvervsudvikling og byudvikling vest for Helsingør og Espergærde.

Der er følgende eksempler på **landzonesager**:

Ingen.

## Referat af interview med Hillerød Kommune

Deltagere: Borgmester Kirsten Jensen og sektionsleder i Natur og Byplan  
Hans Brigsted.

Dato

16. september 2010

Vor ref.  
KRBR

### 1. Hvad er kommunens holdning til de nationale interesser i at friholde korridoren til fremtidige overordnede infrastrukturanlæg?

Hillerød Kommune forstår behovet for at aflaste trafikken i København og for de overordnede europæiske forbindelser med en ny HH forbindelse, men Hillerød Kommune mener ikke der er et større aktuelt behov for en ny M5 eller en højhastighedsbane. Som alternativ til en ny M5 kan der skabes en nord-sydgående forbindelse ved i højere grad at udbygge det eksisterende vejnet, herunder en forlængelse af Rute 6 (Overdrevsvej) kombineret med forbedringer af radialvejene, herunder en forlængelse af motorvejen til Hillerød og udbygning af S-banen Holte-Hillerød.

### 2. Er kommunen tilstrækkeligt informeret om begrundelsen for opretholdelse af korridoren, og om baggrunden for de konkrete afgrænsninger af korridoren?

Hillerød Kommune mangler dialog med de overordnede myndigheder om transportkorridoren, herunder f.eks. spørgsmålet om, hvordan en eventuel ny vej eller bane skal krydse Store Dyrehave.

Transportkorridoren dækker ud over dyrehaven kun et mindre areal i Hillerød Kommune med ganske få grundejere, hvilket sandsynligvis er baggrunden for, at Hillerød Kommune ikke oplever klager om manglende kendskab til transportkorridoren og dens konsekvenser.

### 3a. Hvilke fordele oplever kommunen af at lægge areal til korridoren?

Hillerød Kommune ser igen umiddelbare fordele af reservationen og ingen lokale fordele ved anlæg af motorvejsring og højhastighedsbane. Derimod blokerer usikkerheden om hvorvidt der engang vil komme en ny motorvej og bane for den lokale planlægning og komplicerer beslutning om placering af et nyt sygehus.

### **3b. Hvilke ulemper oplever kommunen af at lægge areal til korridoren?**

Hillerød Kommune mener ikke at en ny M5 eller en højhastighedsbane vil lette trafikken lokalt eller give området nye udviklingsmuligheder. En ny højhastighedsbane vil sandsynligvis ikke få stop i Hillerød, og afviklingen af biltrafikken kan langt mere hensigtsmæssigt klares ved mere beskedne udbygninger af rute 6. Hillerød Kommune ønsker rute 6 (Overdrevsvej) forlænget. Overdrevsvej forløber parallelt med M5. En forlængelse vil kunne afvikle den tværgående trafik og reducere behovet for M5.

Det vigtigste aktuelle spørgsmål er sammenhængen mellem en ny M5, et eventuelt knudepunkt ved Hammersholt og lokalisering af nyt supersygehus. Hillerød Kommunes synspunkt er, at et nyt sygehus vil ligge bedst placeret ved krydset mellem Overdrevsvej og jernbanerne. Her er en eksisterende infrastruktur, som med en forholdsvis beskedne udbygning af Overdrevsvej og en ny station placeret i krydset mellem Overdrevsvej og banerne, vil give god tilgængelighed for sygehusets optageområde. Hillerød er meget centralt beliggende i den eksisterende infrastruktur. Hillerød Kommune har ønske om en større byudvikling i området, som vil styrke grundlaget for en station yderligere, men Miljøministeriet har stoppet planerne ind til spørgsmålet om placering af ny station er afklaret. Samle set vil et nyt sygehus i området syd for Hillerød have forel af at være velplaceret i en infrastruktur, som udbygning kan overskues, og samtidig vil sygehuset med realisering af byudviklingsplanerne blive en del af et sammenhængende bysamfund og opnå nærhed til campus i Hillerød by.

Herudover oplever Hillerød Kommune ikke større ulemper med transportkorridoren. Størstedelen af transportkorridoren ligger i Store Dyrehave, hvor der i forvejen ikke er mulighed for byggeri eller anlæg. I den lille trekant, hvor der er få private lodsejere har der været enkelte ukomplicerede sager. Hillerød Kommune har ikke oplevet urimeligheder for lodsejere eller kommune og er ikke bekendt med at lodsejere har oplevet værdifald på deres ejendomme som følge af transportkorridoren.

### **4. Vurderer kommunen, at arealreservationen til korridoren er ude af takt med det faktiske behov for at udnytte arealet til fremtidig infrastruktur?**

Som nævnt tidligere mener Hillerød Kommune ikke der er lokale fordele forbundet med ny motorringvej eller højhastighedstog, og det er Hillerød Kommunes opfattelse at en HH forbindelse kan forbindes mod syd via en mere beskedne udbygning af det eksisterende vejnet.

### **5. Har kommunen ønsker om ændring af transportkorridorerne?**

Det er problematisk, at transportkorridoren dækker en stor del af Store Dyrehave, som vil blive en vigtig del af en ny Nationalpark. Herudover arbejdes der på at få Store Dyrehave til at blive en del af UNESCOs verdenskulturarv. En fremtidig motorringvej eller højhastighedsbane kan ikke undgå at skære igennem Store Dyrehave. Hvordan det eventuelt kan ske uden at ødelægge natur- og kulturarvsværdierne er uvist.

Det må være rimeligt at staten sørger for information af ejere og købere om at ejendommen er omfattet af transportkorridoren og hvad konsekvenserne er.

**6. Hvilke konkrete sager har kommunen haft inden for de sidste ca. 4 år inden for korridoren, hvor kommunen ikke har haft mulighed for at tillade eller planlægge det man ønskede?**

Der er følgende eksempler på **plansager**:

Uvisheden om der kommer en motorringvej og en højhastighedsbane skaber et usikkert grundlag for planlægningen af byudviklingen i Hillerød syd og usikkerhed om lokaliseringen af det nye supersygehus. Som alternativ til en lokalisering syd for Hillerød overvejes en lokalisering i et tænkt knudepunkt, hvor M5 og Hillerød-banen skærer hinanden. Problemet er, at basere lokaliseringen af et sygehus på en motorringvej og en ny station, hvis realisme er meget usikre, og som under alle omstændigheder først vil blive anlagt langt ude i fremtiden. Imens står ønskerne om byudvikling i Hillerød syd stille.

Der er følgende eksempler på **landzonesager**:

Følgende ejendomme ligger indenfor transportkorridoren i Hillerød Kommune: Gl. Frederiksborgvej 77 (kun den ubebyggede del), 79 og 81.

Der er givet landzonetilladelse til tilbygning til enfamiliehus på nr. 79 i 2004, samt til tilbygning til stuehus på nr. 77 i 2006, hvor selve byggeriet dog ligger udenfor transportkorridoren.

Den største del af transportkorridoren i Hillerød Kommune, som stadig er meget lille, ligger i Store Syrehave. Den resterende del ligger indenfor skovbyggelinjen.

## Referat af interview med Hvidovre Kommune

Deltagere: Formand for Teknik- og Miljøudvalget Finn Gerdes og souschef i Bygge- og Planafdelingen Henrik Nielsen.

Dato

23. september 2010

Vor ref.  
KRBR

### 1. Hvad er kommunens holdning til de nationale interesser i at friholde korridoren til fremtidige overordnede infrastrukturanlæg?

Hvidovre Kommune forstår behovet for at reservere arealer til fremtidens infrastruktur og dermed lette mulighederne for senere at anlægge jernbaner, veje, ledninger mv. Der er derfor helt naturligt at staten sikrer sig mulighederne.

I Hvidovre Kommune udgør transportkorridoren et smalt bælte langs eksisterende motorvej og hovedtransmissionsledning for naturgas samt 400 kV rørlagte el-ledninger. Det er Hvidovre Kommunes opfattelse at transportkorridoren på sit forløb gennem kommunen bruges efter hensigten. Da korridoren er indskrænket til et smalt bælte langs eksisterende infrastruktur giver den ikke specielle gener for kommunen.

### 2. Er kommunen tilstrækkeligt informeret om begrundelsen for opretholdelse af korridoren, og om baggrunden for de konkrete afgrænsninger af korridoren?

Der er udsendt et udmærket udkast til vejledning. Hvidovre Kommune har ikke savnet dialog, da korridoren gennem kommunen giver sig selv.

### 3a. Hvilke fordele oplever kommunen af at lægge areal til korridoren?

Erhvervslivet har stor fordel af beliggenheden ved et stort trafikknudepunkt i krydsfeltet mellem den øst-vestgående motorvejen til Sverige, Kastrup Lufthavn og Motorring 3. Når transportkorridoren er anvendt til anlæg, er der derfor fordele forbundet hermed.

### 3b. Hvilke ulemper oplever kommunen af at lægge areal til korridoren?

Det belaster lokalsamfundet med støj, luftforurening mv., at lægge areal til 2 motorveje og 2 (snart 3) jernbaner. Motorvejene i Hvidovre Kommune er



lavet i en tid, hvor der ikke blev tænkt tilstrækkelig støjdemning ind i løsningerne.

Hvidovre Kommunes interesser i arealerne i transportkorridoren er knyttet til rekreativ udnyttelse, som kan dække behovene i de store boligområder nord og øst for korridoren, og her kan korridoren lægge begrænsninger.

Hvidovre Kommune er i gang med planlægning af et rekreativt område i transportkorridoren og er spændt på, om det kan lade sig gøre at planlægge fodboldbaner mv. i korridoren. Arealerne i korridoren er også bundet af at være grøn kile og bundet af støj, sikkerhedsafstande fra ledninger, fredninger, landzonebestemmelser mv. Der er derfor mange andre bindinger på arealerne end transportkorridorens bindinger.

Hvidovre Kommune har fremlagt et lokalplanforslag for "Råhavnen", som overvejende er vandareal. Syd for transportkorridoren ligger et område, der bruges til indskibning af sand og grus. Hvidovre Kommune ønskede et rekreativt område men fik veto fra staten. Vetoet var begrundet af at indskibningsmuligheden har regional betydning. Vetoet har ikke noget med transportkorridoren at gøre.

Hvidovre Kommune har ingen planer eller ønsker om byudvikling på arealerne i korridoren.

Hvidovre Kommune modtager mange klager fra grundejerforeninger, borgere mv. om støjproblemer skabt af motorvejene. Der er lavet en støjkortlægning, som viser at støjdemningen er utilstrækkelig.

Langt et største areal i korridoren er ejet af staten (Vestvolden) og kommunen. Derfor er der ingen zonesager overfor private i korridoren i Hvidovre Kommune.

#### **4. Vurderer kommunen, at arealreservationen til korridoren er ude af takt med det faktiske behov for at udnytte arealet til fremtidig infrastruktur?**

Korridorens afgrænsning passer fint med behovet og de faktiske forhold.

#### **5. Har kommunen ønsker om ændring af transportkorridorerne?**

Nej. Men faktisk er korridoren utilstrækkelig. Det vil være svært at udvide motorvejen, der er omfattende støjproblemer, og sikkerhedszonen omkring naturgasledningen er større end korridoren og har konsekvenser for arealanvendelse i byområderne tættest på korridoren. Der er derfor lagt begrænsninger på arealudnyttelsen i rammeområderne i byområderne inden for sikkerhedszonen.

Bindingerne inden for korridoren skal ikke være unødigt restriktive. Der skal kunne laves tidssvarende faciliteter til grønne anvendelser - eventuelt kombineret med nedrivningsklausuler.

Råhavnen kunne eventuelt trækkes ud af transportkorridoren, for hvordan bruger man et vådområde til transportkorridor, men det er ikke noget specielt tungtvejende ønske fra Hvidovre Kommune.

**6. Hvilke konkrete sager har kommunen haft inden for de sidste ca. 4 år inden for korridoren, hvor kommunen ikke har haft mulighed for at tillade eller planlægge det man ønskede?**

Der er følgende eksempler på **plansager**:

Der har ikke hidtil været problematiske plansager, men der er en sag under forberedelse om rekreativ udnyttelse i transportkorridoren. Her kan der måske opstå problemer.

Der er følgende eksempler på **landzonesager**:

Ingen eksempler.

## **Referat af interview med Høje-Taastrup Kommune**

Deltagere: Borgmester Michael Ziegler, udviklingschef Klaus T. Møller og udviklingskonsulent Dorte Færregaard Jensen.

Dato  
24. september 2010  
Vor ref.  
KRBR

### **1. Hvad er kommunens holdning til de nationale interesser i at friholde korridoren til fremtidige overordnede infrastrukturanlæg?**

Generelt: Transportkorridorerne er en samfundsmæssig nødvendighed for at sikre at fremtidige behov kan imødekommes indenfor rimelige økonomiske rammer, og for at koordinere fremtidig fysisk udvikling i relation til de interesser transportkorridorerne skal varetage.

### **2. Er kommunen tilstrækkeligt informeret om begrundelsen for opretholdelse af korridoren, og om baggrunden for de konkrete afgrænsninger af korridoren?**

Ja i forhold til de generelle begrundelser, men nej i forhold til de konkrete udlæg og afgrænsninger.

### **3a. Hvilke fordele oplever kommunen af at lægge areal til korridoren?**

En ny fremtidig ringvejsforbindelse vil give nye og bedre mulighederne for at afhjælpe lokale trafikproblemer, Men ligeså væsentligt vil en fortsættelse af Ring 5 og fremtidige jernbaneanlæg i korridoren bidrage til at integrere Hovedstadsområdet på tværs af byfingrene – og på den måde styrke arbejdsmarked og erhverv mv. i hele regionen og afhjælpe trængselsproblemer i de indre dele af regionen.

En ny fremtidig ringvejsforbindelse vil styrke kommunens strategiske beliggenhed og vil skabe nye udviklingspotentialer. Høje-Taastrup Kommune har i forvejen en god strategisk beliggenhed i forhold til infrastrukturen, og en udbygning i de planlagte transportkorridorer vil bidrage yderligere hertil.

Med hensyn til en overordnet bane i Ring 5 er Høje Taastrup by i forvejen et regionalt knudepunkt, med gode jernbaneforbindelser på langs af Roskilde-byfingere. En bane i den nord-sydgående transportkorridor vil styrke byens funktion som knudepunkt.

### **3b. Hvilke ulemper oplever kommunen af at lægge areal til korridoren?**

Høje-Taastrup Kommune er omfattet af udlægget til både den nord-sydgående og den øst-vestgående transportkorridor. Den vestlige del af den øst-vestgående korridor (vest for Brandhøjgårdsvej og frem til kommunegrænsen mod Roskilde Kommune) løber over arealer, som samtidig er omfattet af planer for det regionale fritidsområde Hedeland – en del af Fingerplanens grønne kiler. Det forekommer urealistisk at den vestlige del af

transportkorridoren nogensinde vil kunne komme til at fungere efter hensigten pga. de store terrænforskelle den tidligere grusgravning i Hedeland-området.

Korridoren giver enkelte vanskeligheder med at planlægge by- og trafikudviklingen. Der kan f.eks. være afgrænsningsproblematikker af konkret, og lokal art. Det kunne være hensigtsmæssigt med en langtidsplanlægning af korridorens fremtidige funktioner, så byudviklingen kunne ske på en måde, som understøttede dette. (Et eksempel på dette findes i planlægningen omkring den fremtidige letbane, hvor der allerede nu er givet visse planlægningsmæssige muligheder omkring områder til fremtidige letbanestationer, inden banen er under anlæg.)

Høje-Taastrup Kommune har større byudviklingsinteresser inden for korridoren i Hedehusene sydøst, hvor et planlagt byområde samt del af transportkorridoren overlapper hinanden.

Korridoren har ikke generelt medført begrænsninger i mulighederne for udvikling i landzone, men der har været begrænsninger i en række konkrete enkeltsager.

I forhold til retablering af Vasby råstofområde skal der planlægges for den fremtidige anvendelse af arealer i området. Her er der behov for dialog med staten om hvilke anvendelser, der konkret kan planlægges for.

Landzoneadministrationen er væsentligt forskellig i og uden for transportkorridoren. Det ligger i regelsættet om, at der er særlige hensyn, der skal tages i transportkorridoren.

Høje-Taastrup Kommune møder jævnligt kritik af korridoren fra berørte lodsejere, projektudviklere. Det kommer bag på berørte lodsejere mv., at der er særlige restriktioner på deres arealer i korridoren.

Høje-Taastrup Kommune har ikke konkret viden om, at der er økonomiske konsekvenser i form af faldende ejendomsværdier som følge af korridoren.

Generelt er der overraskelse over udlægget og dets retsvirkninger i konkrete bygge- og plansager.

Tidligere, da det var amtet og efterfølgende HUR der administrerede bestemmelserne, var det muligt at opnå tilladelse til blandt andet støjvolde, regnvandsbassiner og fodboldbaner. Efter at Miljøministeriets Miljøcentre har overtaget den overordnede administration er praksis blevet skærpet, og nye projekter som ovenstående mødes med indsigt fra Miljøcentret. Der kan derfor være grund til at give de overordnede bestemmelser for denne administration et serviceeftersyn. Kommunens holdning er, at det bør være muligt at følge de tidligere praksis, evt. kombineret med "fjernelsesdeklaration" eller lignende.

Se eksempler nedenfor under punkt 6.

#### **4. Vurderer kommunen, at arealreservationen til korridoren er ude af takt med det faktiske behov for at udnytte arealet til fremtidig infrastruktur?**

Det er Høje-Taastrup Kommunes opfattelse, at der fortsat er et faktisk behov for et udlæg til transportkorridor generelt, og at et udlæg derfor bør opretholdes.

Høje-Taastrup Kommune mangler en redegørelse for behovet set i relation til de konkrete udlæg.

Arealreservationen strider flere steder mod udlægget til Fingerplanens grønne kiler. Det kan være svært at se begrundelsen for dobbeltudlæg, dvs. grønne kiler som overlapper med transportkorridoren. Der kan f.eks. ikke plantes skov, og der kan ikke gennemføres permanente anlæg mv. i områder udpeget til transportkorridor. Hvis de grønne kiler skal udnyttes til rekreative formål, kan det være hensigtsmæssigt at der kan etableres permanente anlæg mv. Dette vil i dag ikke være muligt pga. reglerne for transportkorridoren.

#### **5. Har kommunen ønsker om ændring af transportkorridorerne?**

Høje-Taastrup Kommune ønsker, at der foretages en konkret vurdering af det faktiske forventede behov for udlæg, dvs. eksempelvis i form af trace til en 6-sporet motorvejsforbindelse, suppleret med et udlæg til baneforbindelse til person- og gods-transport, samt et udlæg til andre former for infrastruktur (naturgas, el mv.).

Hvis der skal være mening i udlægget i regional sammenhæng, skal det kunne anvendes til at føre infrastruktur på tværs af regionen - gennem hele korridoren. Derfor er der behov for et ensartet udlæg.

I dag har Transportkorridorerne forskellige bredder – også lokalt - og det er ikke umiddelbart gennemskueligt hvordan det konkrete udlæg er fastlagt. Det kan være svært for kommunen at forklare grundejere og andre i konkrete sager.

Høje-Taastrup Kommune ønsker en dialog om konkrete afgrænsninger for så vidt angår afgrænsning af by, land og transportkorridor ved Hedehusene øst. Ønsket er indarbejdet i kommuneplanen for Høje-Taastrup Kommune, og indsendt fra Miljøcenter Roskilde til By- og Landskabsstyrelsen.

Høje-Taastrup Kommune ønsker dialogprojekt om retablering af Vasby graveområde mv. Ønsket er indsendt til Region Hovedstaden, som oplæg til dialog med By- og Landskabsstyrelsen. Området omfatter såvel dele af de grønne kiler som dele af Transportkorridoren.

Høje-Taastrup Kommune ønsker, at der gives den øst-vestgående transportkorridor (vest for Brandhøjgårdsvej frem til kommunegrænsen mod Roskilde kommune) et serviceeftersyn, herunder en realitetsvurdering af om der fortsat bør være et udlæg på arealerne omfattet af det regionale fritidsområde Hedeland.

Med hensyn til begrundelsen for arealønskerne henvises til uddybende beskrivelser af de 2 ovennævnte, samt nærmere dialog.

Høje Taastrup Ønsker generelt mulighed for etablering af anlæg og anvendelser med fjernelsesdeklaration eller lignende, eksempelvis til disse formål:

- Rekreative anvendelser, eksempelvis fodboldbaner oa. Idrætsanlæg.
- Regnvandsbassiner
- Støjvolde

Ønsket er generelt – kommunen har oplevet at anlæg og anvendelser, som der tidligere har kunnet lokalplanlægges for på fjernelsesvilkår, i de senere år er blevet nægtet af miljøministeriet. Se også kommunens tidligere svar på høring om vejledningen om administration af Transportkorridorerne.

## **6. Hvilke konkrete sager har kommunen haft inden for de sidste ca. 4 år inden for korridoren, hvor kommunen ikke har haft mulighed for at tillade eller planlægge det man ønskede?**

Der er følgende eksempler på **plansager**:

Tidligere da det var amtet og efterfølgende HUR der administrerede bestemmelserne var det muligt at opnå tilladelse til blandt andet støjvolde, regnvandsbassiner og fodboldbaner.

Efter at Miljøministeriets Miljøcentre har overtaget den overordnede administration er praksis blevet skærpet, og nye projekter som ovenstående mødes med indsigelse fra Miljøcentret.

Eksempler på tidligere tilladelser er: Støjvold syd for Sydvej, fodboldbaner syd for Taastrup by, samt regnvandsbassin i korridoren vest for transportcentret ved Høje Taastrup by.

Et eksempel på den skærpede praksis er:

Senest har det ikke været muligt at få tilladelse til en støjvold, som kunne skærme Høje Taastrup by, og som samtidig kunne opføres af overskudsjord fra Copenhagen Markets, som skal opføres i byen. Støjvolden kunne ikke tillades selv ikke med en såkaldt ”fjernelsesdeklaration”.

Der er følgende eksempler på **landzonesager**:

- Lokalplan 2.29 for voldanlæg i transportkorridor - som miljøcenteret gjorde indsigelse mod.
- Opførelse af carport på 63 kvm. i transportkorridor (Højvangsvej 17)

Typisk vender ansøger tilbage med et projekt, som ikke kræver landzonetilladelse efter pl. § 35,stk.1. Der træffes typisk ikke afgørelse, men vores vejledning gør, at ansøger reviderer sit projekt, således at det ansøgte ikke kræver landzonetilladelse.

Kopier til belysning af sagerne vedlægges.

## Referat af interview med Ishøj Kommune

Deltagere: Borgmester Ole Bjørstorp og teknisk direktør Ole Horskær  
Madsen

Dato  
23. september 2010  
Vor ref.  
KRBR

### 1. Hvad er kommunens holdning til de nationale interesser i at friholde korridoren til fremtidige overordnede infrastrukturanlæg?

Det er helt forståeligt, at staten friholder korridorer til fremtidens infrastruktur, men i Ishøj Kommuner er korridoren i dag problematisk. Korridoren lægger begrænsninger på rimelige udviklingsmuligheder. F.eks. er Ishøj Landsby, der ligger i kanten af korridoren, ramt af begrænsninger.

Det undrer, at transportkorridoren øst-vest ikke i sin helhed, men kun delvis er anvendt til anlæg af København-Ringsted banen. Det står i modsætning til, at arealerne inden for korridoren administreres meget strikt - netop for at sikre mulighed for den slags infrastrukturanlæg. Banen kommer til at ligge i den grønne kile og på en dæmning, som vil blive en barriere gennem kommunen.

IBU-projektet viser, at korridoren nord-syd kan bruges.

### 2. Er kommunen tilstrækkeligt informeret om begrundelsen for opretholdelse af korridoren, og om baggrunden for de konkrete afgrænsninger af korridoren?

Der har været dialog om korridoren i forbindelse med 3 konkrete sager i kommunen.

Borgerne er generelt ikke bekendt med at korridoren findes, men korridoren har ikke været genstand for større lokal debat. Det, der har optaget sindene, er den grønne kile og landsbyerne.

En del borgere har dog undret sig over, at korridoren ikke blev brugt til København-Ringsted-banen.

Københavns Amt og HUR, der tidligere administrerede korridoren, føltes tættere på end ministeriet.

### 3a. Hvilke fordele oplever kommunen af at lægge areal til korridoren?

Den nord-sydgående korridor er meget relevant. En ny ring 5 vil være en stor fordel både lokalt og i større sammenhæng. En bane i ring 5 vil kun være en fordel, da den kan styrke både transportcentret i Høje Taastrup og i det hele taget styrke ring 5.

Generelt er det en praktisk fordel at ledninger og trafik anlæg kan føres igennem med færrest mulige gener og omkostninger.

### 3b. Hvilke ulemper oplever kommunen af at lægge areal til korridoren?

Der bliver sandsynligvis aldrig brug for den øst-vest-gående korridor, og derfor bør den tages op til revision. Spørgsmålet er om, der er behov for det fulde areal fortsat. Det er også utænkeligt, at landsbybebyggelserne i kommunen skal lægge areal til et infrastrukturanlæg.

Der mangler generelt fleksibilitet og mulighed for lokal afvejning ved administration af korridoren. Der er ikke plads for rimelighedsbetragtninger. Digitaliseringen har afgrænset korridoren meget præcist, uden at afgrænsningen har været gjort til genstand for en egentlig planlægning. Der bør være en mulighed for lokal fortolkning, i dialog med overordnede myndigheder.

Ishøj Kommune har lavet en plan for byudvikling i Ishøj Landsby og har været i dialog med skiftende miljøministre, men kommunen har fået kategorisk afslag på sagen. Transportkorridoren overlapper i en vis udstrækning den grønne kile. Der er endda givet afslag på mindre arealjusteringer af landsbybebyggelsen, selvom de ønskede arealer ligger udenfor såvel transportkorridor som grøn kile. Styringen på dette område opleves af kommunen som meget detailorienteret og centralistisk. Det øgede råderum som blev nævnt, at kommunerne skulle få i forbindelse med revision af planlovgivningen, har kommune ikke oplevet.

Ishøj Landsby har skole og for at kunne fastholde elevgrundlaget er det vigtigt at landsbyen kan få en vis udvikling. Byens dagligvarebutik er lukket. Der er herudover to landsbyer, som er berørt af korridoren.

Det er uheldigt, at landsbyen Torslunde er delt i to af korridoren. Der er kun mulighed for byudvikling mod syd på grund af korridoren. Det har bl.a. ført til afslag på ønske om opførelse af et klubhus ved en boldbane og mod et beboerhus nord for byen.

Der er et eksempel på en skovrejsningssag på et areal, hvor skovrejsning er uønsket, men det viste sig at staten selv kunne lave skovrejsning alligevel selv om arealet også er omfattet af korridoren. (Solhøj Kildeplads)



#### **4. Vurderer kommunen, at arealreservationen til korridoren er ude af takt med det faktiske behov for at udnytte arealet til fremtidig infrastruktur?**

Den øst-vest-gående korridor er ikke relevant at opretholde i det nuværende omfang. Korridoren burde tages op til revision, og de arealer, der ikke mere kan argumenteres for bør tages ud.

Der skal indføres mulighed for større fleksibilitet og lokal afvejning i sagsbehandlingen.

#### **5. Har kommunen ønsker om ændring af transportkorridorerne?**

Ishøj Kommune ønsker at landsbyerne trækkes helt ud af korridoren, og at korridoren generelt tages op til revision, så kun de arealer, hvor man kan forestille sig et behov, fastholdes inden for korridoren.

Ishøj Kommune vurderer, at trekanten mellem København-Ringsted-banen, M4 og Ishøj Stationsvej efter beslutningen om banen helt naturligt bør kunne friholdes for korridoren og udnyttes til byformål.

Det er sandsynligt, at kommunen frem over ønsker at udnytte korridoren endnu mere til grønne aktiviteter for borgerne. Korridoren i Ishøj Kommune rummer allerede boldbaner syd for Høje Taastrup, som Høje Taastrup Kommune driver.

#### **6. Hvilke konkrete sager har kommunen haft inden for de sidste ca. 4 år inden for korridoren, hvor kommunen ikke har haft mulighed for at tillade eller planlægge det man ønskede?**

Der er følgende eksempler på **plansager**:

Kortene illustrerer, at byudviklingen i Høje Taastrup Kommune er begrænset af transportkorridoren mod syd, hvor korridoren ligger i Ishøj Kommune.

Der er følgende eksempler på **landzonesager**:

Verserende retssag ved Torslunde Landsby, hvor der er givet afslag til zoneansøgning om udnyttelse af en allerede udstykket grund til bolig. Ishøj Kommune anbefalede tilladelse i første omgang. Naturklagenævnet omgjorde beslutningen ud fra zonelovgivningens bestemmelser og begrundet af transportkorridoren. Sagen går på, at Naturklagenævnets afgørelse strider mod ejendomsretten og er rejst mod såvel Klagenævnet som Ishøj Kommune.

Ishøj Kommune knytter tilladelser op på nedrivningstilladelser, som f.eks. nedrivningsklausul vedrørende kantine ved Pedersborg.

## Referat af interview med Køge Kommune

Deltagere: Borgmester Marie Stærke

Dato

23. september 2010

Vor ref.  
KRBR

### 1. Hvad er kommunens holdning til de nationale interesser i at friholde korridoren til fremtidige overordnede infrastrukturanlæg?

Holdningen er grundlæggende positiv. Det er fornuftigt, at sikre at den overordnede infrastruktur kan anlægges på en mindre indgribende måde, som korridorerne sigter mod, men efter mange år er det god fornuft i at give dem et serviceeftersyn.

Mulighederne for etablering af en ring 5 går klart i retningen af det, som Køge Kommune ønsker, og Køge Kommune bifalder IBU-projektets forslag til anlæg af en ring 5.

### 2. Er kommunen tilstrækkeligt informeret om begrundelsen for opretholdelse af korridoren, og om baggrunden for de konkrete afgrænsninger af korridoren?

Køge Kommune vil gerne i dialog med staten om relevansen af korridorerne, hvor spørgsmålet er om korridorerne giver mening og dækker behovene i forhold til de behov, der er i dag. Herudover ønsker Køge Kommune indflydelse, når de store infrastrukturanlæg skal planlægges og udføres.

### 3a. Hvilke fordele oplever kommunen af at lægge areal til korridoren?

Køge bliver mere og mere et overordnet transportknudepunkt, som giver mange udviklingsmæssige fordele, som vil blive styrket yderligere med etablering af en HH-forbindelse og anlæg af en ring 5 forbindelse fra Køge til Helsingør. Der er generelt et behov for at skabe bedre forbindelser på tværs af byfingrene i Hovedstadsområdet.

Køge kommune har altid bakket op om de store trafikanlæg og bakker selvfølgelig også op om en togforbindelse i ring 5, hvis den får lokale stationer. Højhastighedstog er rigtig godt - især hvis der bliver et stoppested i Køge.

### **3b. Hvilke ulemper oplever kommunen af at lægge areal til korridoren?**

Køge Kommune oplever ikke de store problemer som følge af transportkorridoren, som ligger i det åbne land. Køge Kommune har stor rummelighed til byudvikling til både erhverv og boliger i Køge Nord, hvor byudviklingen er tænkt sammen med en ny station.

Køge Kommune oplever ikke de store problemer fra grundejere, der ikke vidste at korridoren fandtes.

Hvis planerne om en ring 5 ønskes realiseret, så vil der blive lokal modstand, som er forståelig.

### **4. Vurderer kommunen, at arealreservationen til korridoren er ude af takt med det faktiske behov for at udnytte arealet til fremtidig infrastruktur?**

Grundlæggende er Køge Kommune enig i transportkorridoren som den er nu og mener den holder mulighederne åbne for en ny vigtig transportforbindelse, men da korridoren er snart 40 år gammel og meget er sket siden er der selvfølgelig et behov for at vurdere korridoren overfor de aktuelle behov og politiske mål.

### **5. Har kommunen ønsker om ændring af transportkorridorerne?**

Korridoren passer som sagt godt i de store linjer men har behov for nogle lokale korrektioner, og så er der behov for at gøre motorvejene helt færdige omkring Køge.

Køge Kommune ønsker, at transportkorridoren rykkes væk fra Lille Skensved, da den blokerer for udvikling og kommunen oplever at borgerne synes det er ubehageligt at bo op ad en transportkorridor.

Ved en revurdering af transportkorridoren bør afvikling af trafikken til Stevns inddrages. Afviklingen af trafikken er problematisk. Ca. 18.000 biler kører dagligt gennem Køge. Der bør træffes en overordnet beslutning om, hvordan trafikken kan afvikles fremadrettet, og til en beslutning kan der knyttes en ny gren til transportkorridoren til Stevns.

Køge Kommune ønsker, at der etableres en forbindelse mellem vest- og sydmotorvejene, så den gennemkørende trafik mellem de to motorveje ikke skal gennem Lellinge. Der mangler også dobbelttreppede ramper ved flere af motorvejsafkørslerne, som begrænser brugen af motorvejene og skaber omvejskørsel.

Køge Kommune vil meget gerne involveres i planlægningen af kombiterminalen.

Der er ikke eksempler på eller ønsker om grønne anlæg eller aktiviteter i transportkorridoren i Køge Kommune.

Bredden af korridoren er ikke et problem i Køge Kommune.

Set i de store linjer er det vigtigste at processen omkring en kommende ring 5 at processen speedes op. et afklaret grundlag vil give kommunen mulighed for

at planlægge i samspil med den kommende infrastruktur, og det vil være muligt at tage stilling til om de lokale bindinger kan ophæves.

**6. Hvilke konkrete sager har kommunen haft inden for de sidste ca. 4 år inden for korridoren, hvor kommunen ikke har haft mulighed for at tillade eller planlægge det man ønskede?**

Der er følgende eksempler på **plansager**:

Ingen eksempler.

Der er følgende eksempler på **landzonesager**:

Ingen eksempler.

Lejre Kommune

COWI A/S

Cimbrergaarden  
Thulebakken 34  
9000 Aalborg

Telefon 99 36 77 00  
Telefax 99 36 77 01  
www.cowi.dk

## Referat af interview med Lejre Kommune

Deltagere: Borgmester Mette Touborg og leder af Byg og Plan Peter Due Østerbye.

Dato

23. september 2010

Vor ref.  
KRBR

### 1. Hvad er kommunens holdning til de nationale interesser i at friholde korridoren til fremtidige overordnede infrastrukturanlæg?

Der er stor forståelse for behovet for at sikre muligheder for at kunne anlægge fremtidens infrastruktur på en hensigtsmæssig måde, men det giver nogle problemer for borgere og kommune.

Forbindelsen gennem Lejre Kommune følger Holbækmotorvejen undtagen på i den vestligste del og er en meget vigtig forbindelse. Forbedringerne af Holbæk-motorvejen fra Fløng til Roskilde vil give bedre muligheder for bosætning i Lejre. generelt er bedre infrastruktur en udviklingsmæssig fordel for lejre Kommune.

### 2. Er kommunen tilstrækkeligt informeret om begrundelsen for opretholdelse af korridoren, og om baggrunden for de konkrete afgrænsninger af korridoren?

Lejre Kommune har ikke oplevet åbenhed fra overordnede myndigheder til at drøfte korridoren og dens afgrænsning, og den konkrete afgrænsning af korridoren er i den løbende dialog med de overordnede myndigheder aldrig blevet begrundet men blot fastholdt uanset hvilke forhold, der i øvrigt har været gjort gældende.

Lejre Kommuner oplever, at der er grundejere der ikke har vidst at deres ejendom var belagt med restriktioner på grund af transportkorridoren, hvilket selvfølgelig giver frustrationer.

Der må være en fælles forpligtelse for stat og kommuner til at finde en løsning, hvor ejere og købere bliver gjort opmærksom på, hvad der gælder for deres ejendom. Det er vigtigt, at det gøres klart, hvem der skal oplyse hvad og hvordan.

Den nye vejledning er et godt redskab. Der har været et behov, som nu er dækket.

### **3a. Hvilke fordele oplever kommunen af at lægge areal til korridoren?**

God tilgængelighed og god infrastruktur er godt for kommunens udviklingsmuligheder.

### **3b. Hvilke ulemper oplever kommunen af at lægge areal til korridoren?**

Lejre Kommune har ikke oplevet at korridoren rent faktisk er blevet brugt. Da naturgasledningen skulle anlægges blev der valgt en anden linjeføring. Det kan virke anstødeligt på kommunerne og grundejere, at restriktionerne i korridoren på den ene side håndhæves meget strikt men på den anden side ikke bruges.

Transportkorridoren forhindrer byudvikling, som Lejre Kommune ønsker at planlægge. Lejre Kommune har haft ønske om byudvikling ved Gevninge på et mindre areal mellem bygrænsen og motorvejen syd for byen, men det blev stoppet af HUR på grund af korridoren. Kommunen har også haft ønske om udvikling af et erhvervsområde nord for Kirke Såby ud mod motorvejen, men fik også her afslag på grund af transportkorridoren.

Ønskerne går dels på mulighed for byudvikling nord for Kirke Såby og dels syd for Gevninge.

Der er også ulemper for grundejere, der er uvidende om korridoren og dens begrænsninger og pludseligt finder ud af, at de ikke har mulighed for at gennemføre projekter på deres ejendom. Der er jævnligt sager i Lejre Kommuner, hvor projektønsker må stoppes på grund af korridoren. Ved hushandler oplyses køberne typisk om lokalplaner, mens der ikke oplyses om kommuneplanlægning og statslig planlægning - herunder transportkorridoren. Mange ønsker fra grundejerne når ikke at blive til en sag, da ønskerne stoppes allerede ved en indledede dialog med kommunen. Transportkorridorens konsekvenser er derfor større end en sagsliste giver udtryk for.

### **4. Vurderer kommunen, at arealreservationen til korridoren er ude af takt med det faktiske behov for at udnytte arealet til fremtidig infrastruktur?**

Med de store infrastrukturanlæg, der er gennemført, og de beslutninger der er taget er der grund til overveje de fremtidige behov og at revurderer transportkorridorens forløb og dens bindinger på et fornyet beslutningsgrundlag.

### **5. Har kommunen ønsker om ændring af transportkorridorerne?**

Et 1 km. bredt bælte virker meget bredt. I Lejre Kommune følger korridoren Holbæk-motorvejen og det er vanskeligt at forestille sig, at der vil blive behov for andre løsninger på eventuelle fremtidige kapacitetsproblemer på motorvejen end en udvidelse af den eksisterende motorvej. Til eventuelle fremtidige ledningsanlæg kan langt mindre end 1 km. dække alle tænkelige behov.

Korridoren gennem Lejre Kommune kunne f.eks. begrænses til kun at omfatte arealer syd for Holbæk-motorvejen. Arealerne nord for vejen kunne frigives. Herudover kunne en mere konkret afklaring af mulige fremtidige behov danne grundlag for en generel indsnævring - også syd for Holbæk-motorvejen.

Lejre Kommune ønsker mulighed for byudvikling på trekantarealet syd for Gevninge og på arealerne nord for Kirke Såby.

Lejre Kommune indgår meget gerne i en mere konkret dialog om transportkorridorens afgrænsning i Lejre Kommune.

#### **6. Hvilke konkrete sager har kommunen haft inden for de sidste ca. 4 år inden for korridoren, hvor kommunen ikke har haft mulighed for at tillade eller planlægge det man ønskede?**

Der er følgende eksempler på **plansager**:

Tidligere ønske om udvidelse et erhvervsområde nord for Kirke Såby umuligt pga. transportkorridoren.

Tidligere ønske om udvidelse af erhvervsområde syd for Gevninge umuligt pga. transportkorridoren.

Der er følgende eksempler på **landzonesager**:

Afslag på opførelse af enfamiliehus på tom grund i eksisterende husrække pga. transportkorridoren.

Afslag på udvidelse af bolig over 250 m<sup>2</sup> pga. transportkorridoren.

Tilladelse til container til lagerformål i transportkorridoren på fjernelsesvilkår.

Afslag på opførelse af byggeri til institutionsformål pga. transportkorridoren.

Tilladelse til hestestald (erhvervsmæssigt dyrehold) i transportkorridoren.

Tilladelse til etablering af sø i transportkorridoren.

Afslag på udvidelse af byggeri til erhvervsformål i transportkorridoren.

## Referat af interview med Roskilde Kommune

Deltagere: Udvalgsformand for Teknik og Miljø Torben Jørgensen og  
afsnitsleder Esben Paludan.

Dato

16. september 2010

Vor ref.  
KRBR

Roskilde er omfattet af både den øst-vestgående korridor, som forløber syd om Roskilde og at den nord-syd-gående korridor, som berører et mindre område i kommunens østlige del.

### **1. Hvad er kommunens holdning til de nationale interesser i at friholde korridoren til fremtidige overordnede infrastrukturanlæg?**

Overordnet set er det ok at staten reserverer arealer til at sikre, at fremtidens infrastruktur kan etableres hensigtsmæssigt, men på passagen syd om Roskilde er problemet, at tiden er løbet fra arealreservationen. Det er besluttet at udvide Holbæk-motorvejen til 6 spor og arbejdet er allerede godt i gang. Der er også truffet beslutning om placeringen af den nye København-Ringsted-bane. Set i det lys har Roskilde Kommune meget svært ved at se behovet for en korridor, der forløber parallelt med Holbæk-motorvejen i en afstand på kun ca. 1 km. Hvis der på meget langt sigte skulle blive behov for en yderligere kapacitetsudvidelse, så vil det efter al sandsynlighed ske som en yderligere udvidelse af Holbæk Motorvejen og ikke som en ny motorvej i et parallelt forløb kun ca. 1 km. fra den eksisterende motorvej.

### **2. Er kommunen tilstrækkeligt informeret om begrundelsen for opretholdelse af korridoren, og om baggrunden for de konkrete afgrænsninger af korridoren?**

Det er fint med den nye vejledning, som ministeriet har udsendt, men tidligere har informationen omkring korridoren været mangelfuld. Når der har været taget større beslutninger om infrastrukturen, som har ændret forudsætningerne for transportkorridoren, så burde behovet for reservationen være taget op i dialog mellem stat og kommuner. Transportkorridoren er senest indarbejdet i Fingerplanen (landsplandirektivet) tilsyneladende uden overvejelser om relevans. Kommunerne oplever at administrere nogle bindinger, som er vanskelige at se relevansen af, og at der lægges begrænsninger på planlægningen for at håndhæve reservationer, som ikke mere er relevante.



### 3a. Hvilke fordele oplever kommunen af at lægge areal til korridoren?

Ingen fordele ved korridoren syd om Roskilde, men det er ok, at der er en reservation fra Helsingør til Køge til en ny overordnet ringvej og -bane, som kan forbinde en HH-forbindelse med Femern Bælt-forbindelsen og lette trafikken i København.

### 3b. Hvilke ulemper oplever kommunen af at lægge areal til korridoren?

Korridoren lægger begrænsninger på mulighederne for at udvikle Roskilde mod syd. Der har ikke været konkrete planer om byudvikling syd for byen, men hvis korridoren blev flyttet til en mere relevant placering, så vil åbne sig nye muligheder for en sydlig udvikling, som vil have flere fordele. En sydlig byudvikling vil ligge bymæssigt centralt og vil bl.a. støtte stationen, som ligger tæt på.

I Roskilde Kommunes planlægning indgår et mål om at skabe en grøn ring rundt om byen, og her vil det være uheldigt, hvis der skulle etableres et lag infrastruktur mere uden på Holbæk Motorvejen.

Det har vist sig problematisk at udnytte de store råstofområder syd for Roskilde med de bindinger, der er knyttet til transportkorridoren.

Vejdirektoratet har afslået ansøgning om indvindingstilladelse ud fra et synspunkt om, at der kun må være meget lille gravedybde i korridorområdet. Der stilles desuden omfattende krav til efterbehandling. Vejdirektoratet kræver, at de efterbehandlede graveområder skal opbygges, så der skabes gode funderingsforhold til eventuelt kommende vejanlæg. Det har vist sig vanskeligt at styre gravearbejdet med de omfattende krav og bindinger.

Festivalområdet syd for Roskilde By er delvist omfattet af transportkorridoren (teltpladser mm.). Der er igangsat en langsigtet planlægning, der kobler festivalaktiviteterne med graveaktiviteter i råstofområderne. Problemer er bl.a., at der på grund af sammenfald med transportkorridoren stilles krav om meget lille gravedybde, hvilket betyder, at der må graves i store åbne arealer på én gang.

I den langsigtede planlægning for området arbejdes der på idrætsanlæg i den nordvestlige del af området (Darup Idrætsanlæg) flyttes til en ny placering i den østlige del af området. Den nye placering vil sandsynligvis komme til at ligge delvis i transportkorridoren. Roskilde Kommune vurderer, at det kan blive et problem at etablere det nye anlæg af en tilstrækkelig størrelse og standard med den nuværende afgrænsning af transportkorridoren

Der har umiddelbart ikke været problemer med administration af landzonesager på grund af transportkorridoren. Roskilde Kommune administrerer generelt konsekvent efter reglerne. Det begrænser forskellene på sagsbehandlingen inden for og uden for korridoren, da der samtidig er mange andre hensyn at lægge ind i sagsbehandlingen. Desuden er der på grund af sammenfaldet med råstofområder et meget begrænset antal sager i området syd for Roskilde. Roskilde Kommune har ikke eksempler på brug af fjernelsesklausul som betingelse for tilladelse.

Roskilde Kommune oplever ikke henvendelser fra lodsejere og købere, der er utilfredse med at være omfattet af korridoren eller mener at have lidt tab som følge af bindingerne. Også her skyldes det måske sammenfaldet med råstofområderne, som lægger begrænsninger på interessen for at købe ejendomme i området. Det er typisk entreprenørerne, der køber arealerne op i området syd for Roskilde. Roskilde Kommune har ikke hørt om problemer med værditab som følger af at ejendomme er omfattet af transportkorridorerne.

#### **4. Vurderer kommunen, at arealreservationen til korridoren er ude af takt med det faktiske behov for at udnytte arealet til fremtidig infrastruktur?**

Som nævnt tidligere betyder beslutningerne om udbygning af Holbæk-motorvejen i det eksisterende tracé og linjeføringen for København-Ringsted-banen, at behovet for ny transportinfrastruktur i korridoren syd om Roskilde må være irrelevant. Det virker helt usandsynligt, at der vil komme motorvej eller bane i korridoren syd om Roskilde. Transportkorridoren syd for Roskilde blev i sin tid begrundet med behovet for anlæg af "regional vej", hvilket drejer sig om de daværende planer om den såkaldte "Sydsjælsvej", som for mange år siden er opgivet. Med hensyn til ledningsanlæg vil det være vanskeligt at gennemføre anlæg i det stærkt kuperede områder, som graveaktiviteterne efterlader. Det kan også konstateres, at naturgasledninger mv. kun i begrænset omfang rent faktisk er blevet etableret i transportkorridoren syd om Roskilde. Samlet set vurderer Roskilde Kommune, at tiden er løbet fra opretholdelse af korridoren syd om Roskilde by.

Korridoren fra Helsingør til Køge, som berører den østligste del af kommunen, vurderes at være relevant.

#### **5. Har kommunen ønsker om ændring af transportkorridorerne?**

Roskilde Kommune mener som nævnt at tiden er løbet fra opretholdelse af transportkorridoren syd om Roskilde by. Korridoren burde ophæves og erstattes af konkrete udvidelsesmuligheder for Holbæk-motorvejen på langt sigte. Herudover bør behovet for en ny transportkorridor vurderes set i lyset af de nye trafikstrukturer med etablering af Femern Bæltforbindelse, en evt. M5 mv. og behovet for at afvikle trafik til og fra Roskilde Lufthavn. Det peger på behovet for en revision af behovet for transportkorridorerne, der baseres på aktuelle hensyn og udfordringer.

Konkret bør der være mere fleksibilitet i administrationen af transportkorridorerne, så der eksempelvis vil være mulighed for at flytte et idrætsanlæg til en ny placering inden for korridoren.

#### **6. Hvilke konkrete sager har kommunen haft inden for de sidste ca. 4 år inden for korridoren, hvor kommunen ikke har haft mulighed for at tillade eller planlægge det man ønskede?**

I forholds til råstofsager har vi i området syd for Roskilde behandlet sager både i Kamstrup- og Nymølle Grusgrav - St. Hede Grusgrav og Øde

Hastrup som alle har været berørt af transportkorridoren. Problemerne er de restriktioner transportgiver for at indvinde effektivt og de krav til efterbehandling som er for at forberede områderne for en evt. vej. RK ville have tilladt en mere effektiv udgravning, og dermed ikke haft så mange grave åbne og ikke stillet samme krav om efterbehandling

Vi er bekendt med 4 landzonesager indenfor transportkorridoren i løbet af de seneste. Der er i alle tilfælde givet tilladelse til de ansøgte med de gældende betingelser om, at det ansøgte skal fjernes igen uden erstatning, hvis det er nødvendigt ift. etablering af infrastrukturanlæg i korridoren.

Solrød Kommune

COWI A/S

Cimbrergaarden  
Thulebakken 34  
9000 Aalborg

Telefon 99 36 77 00  
Telefax 99 36 77 01  
www.cowi.dk

Dato

1. oktober 2010

Vor ref.

KRBR

## Referat af interview med Solrød Kommune

Deltagere: Borgmester Niels Hörup, teknisk chef Niels H. Sørensen, teamleder Birgitte Blaabjerg Olsen og landskabsarkitekt Helga Henriksen.

### 1. Hvad er kommunens holdning til de nationale interesser i at friholde korridoren til fremtidige overordnede infrastrukturanlæg?

Solrød Kommune har respekteret korridoren som en overordnet binding og lært at leve med den, men Solrød Kommune har isoleret set ikke nogen interesse i de infrastrukturanlæg, der kan anlægges i korridoren.

### 2. Er kommunen tilstrækkeligt informeret om begrundelsen for opretholdelse af korridoren, og om baggrunden for de konkrete afgrænsninger af korridoren?

Korridoren er blevet accepteret stiltiende, men der har gennem en periode været et underliggende behov for at komme i dialog med staten om korridorens relevans, dens beliggenhed og de restriktioner, der er pålagt. Derfor er det velkomment, at korridoren nu underlastes et serviceeftersyn.

Solrød Kommune undrer sig over ikke at være blevet hørt forbindelse med IBU-projektet, som placerede et stort vejudfletningsanlæg i Solrød Kommune.

### 3a. Hvilke fordele oplever kommunen af at lægge areal til korridoren?

Solrød Kommune oplever ingen fordele ved korridoren og de anlæg, der kan placeres i den.

### 3b. Hvilke ulemper oplever kommunen af at lægge areal til korridoren?

Der er som nævnt ingen fordele for Solrød Kommune ved korridoren og dens anlægsmuligheder - kun ulemper. Solrød Kommune vil blive gjort endnu mere til en transitkommune ved realisering af ring 5. Trafikken gennem

kommunen indebærer ingen udviklingsmæssige fordele men en masse miljø- og barriereproblemer.

Solrød Kommune har været meget engageret i planlægningen af København-Ringsted-forbindelsen. Gennem den langstrakte debat har Solrød Kommune flere gange været i kontakt med myndighederne, herunder folketingets miljø- og planudvalg, men anlægsloven er vedtaget, og Solrød Kommune kommer til at lægge areal til banen og stå model til de problemer den afføder. Problemet for Solrød Kommune er, at banen vil blive endnu en barriere oven i de store trafikbarrierer, som kommunen allerede lægger areal til. Den nye bane vil skære kommunen over endnu en gang og medføre problemer både som en barriere og med støj. Det undrer Solrød Kommune, at korridoren ikke vil blive brugt til anlæg af København-Ringsted-banen.

Køge Bugt-motorvejen er en af landets hårdest trafikerede veje, men Staten har ikke sørget for at dæmpe støjen langs vejen i takt med, at trafikken er steget. Solrød Kommune har for at sikre acceptable forhold for naboerne været nødt til at forhøje støjvoldene fra 6-7 m. til 11 m. og selv finansiere afskærmningen på trods af, at det egentligt er statens opgave at støjdampe langs egne veje. København-Ringsted-banen vil øge støjbelastningen yderligere - bl.a. fordi den anlægges på en dæmning på store dele af strækningen gennem Solrød kommune..

Solrød Kommune ser helst, at korridoren helt fjernes fra kommunens område. Realisering af en ring 5 vil blive endnu en barriere gennem kommunen og vil medføre endnu flere miljøproblemer.

Etablering af en ring 5 forbindelse vil ødelægge den oprindelige idé i fingerplanen, hvor der blev planlagt for by langs kysten øst for motorvejen og åbne landskaber vest for.

Også det åbne land vil blive påvirket negativt, herunder de store kulturværdier områderne rummer og den frugtbare landbrugsjord.

Der har ikke været mange landszonesager i korridoren i Solrød Kommune. Ca. 60 ejendomme er omfattet af korridoren, heraf ca. 20 i Jersie Landsby (lokalplanlagt). Der har i størrelsesordenen været max. 10 sager i korridoren i alt. (Jeg har gennemgået landzonesagerne fra de sidste 7-8 år; både tilladelser og afslag, og deriblandt er der ingen der ligger i transportkorridoren). Solrød Kommune har oplevet sager med grundejere, som ikke kender til korridoren. Grundejerne bliver typisk overraskede over at blive konfronteret med begrænsningerne, der f.eks. kan sætte en stopper for et ønske om en tilbygning, en carport eller lignende.

#### **4. Vurderer kommunen, at arealreservationen til korridoren er ude af takt med det faktiske behov for at udnytte arealet til fremtidig infrastruktur?**

Hele den sydlige del af korridoren burde revurderes på baggrund af de store ændringer i forudsætninger, der er sket i løbet af de ca. 40 år, som korridoren har været gældende. I forbindelse med en revurdering af den sydlige del af korridoren kunne muligheder for lokalisering af miljøbelastende virksomheder indgå, da der vil være oplagte muligheder for at koble den slags

erhvervsområder på en ring 5. Aktuelt arbejdes der bl.a. på lokalisering af biogasanlæg.

## **5. Har kommunen ønsker om ændring af transportkorridorerne?**

Solrød Kommune ønsker så mange begrænsninger som muligt fjernet. Det er Solrød Kommunes grundlæggende ønske at få korridoren helt væk fra kommunens område.

Et 1 km. bredt bælte forekommer at være meget bredt set i forhold til et muligt behov. Derfor bør korridoren slankes til det, der med rimelighed kan begrundes. Staten opfordres til at udarbejde det nødvendige projektmateriale til afklaring af behovet for infrastruktur og herefter slanke korridorerne til det nødvendige.

Solrød Kommune ønsker en gennemgribende revurdering af den sydlige del af ring 5 korridoren. Det kan f.eks. overvejes om korridoren med fordel kan flyttes mod vest til en placering mellem Roskilde og Hedehusene og herfra med forbindelse til lufthavnen og tilslutning ved Køge. Det vil betyde, at der ikke vil blive anlagt lag på lag af tung transportinfrastruktur langs byerne langs Køge Bugt.

København-Ringsted-banen burde flyttes ud i korridoren og godstransporterne burde flyttes med.

Solrød Kommune undrer sig over, at byudviklingsmulighederne både nord og syd for kommunen er udvidede sammenlignet med mulighederne ved Solrød. Køge og Greve har et bredt byudviklingsareal, som går vest for motorvejen, mens Solrød Kommune kun har et smalt areal mellem motorvejen og kysten. på samme måde som ved Køge kunne fingerplanen give mulighed for, at Solrød kan udvikles mellem motorvejen og korridoren samt udviklingsmuligheder ved Havdrup. Hvis Solrød Kommune havde bedre arealmæssige muligheder, så kunne kommunen også komme til at spille en rolle som erhvervsudviklingsområde med den gode trafikale beliggenhed.

En del af Jersie er omfattet af korridoren. Det er usandsynligt, at der vil blive anlagt infrastruktur tværs gennem et byområde. Derfor bør korridoren ophæves her, så udviklingen ikke sættes i stå uden grund.

Administrationspraksis burde ændres, så grundejerne i korridoren har mulighed for at opføre sekundære bygninger uden nedrivningsklausul. Det kan f.eks. være carporte, udestuer mv. Spørgsmålet er, om ikke staten har sat begrænsningerne for hårdt set i forhold til grundejernes ulemper. Staten burde acceptere et større spillerum for grundejerne inden for korridoren og acceptere, at anlægsudgifterne kan blive en smule højere. Derimod er det helt rimeligt, at staten ikke ønsker, at der opføres helt nye boliger, erhvervsbygninger mv. i korridoren. Man kunne f.eks. sige, at byudvikling i korridorerne skal undgås, og at enkeltsager skal afvises, hvor projektet rækker ud over mulighederne i en almindelig zonesag.

Solrød Kommune har ikke planer om grønne anlæg eller aktiviteter i korridoren ud over en sti på tværs af korridoren på grænsen mellem Greve og Solrød kommuner, som planlægges sammen med nabokommunerne.

Der har inden for korridoren været forespørgsel på en campingplads og en motorcross bane men de er blevet afvist af andre årsager.

I forbindelse med høringen af den nye vejledning foreslog Solrød Kommune en bedre formidling overfor grundejerne. Der kunne f.eks. laves en folder, som kommunen kan udlevere til grundejerne.

**6. Hvilke konkrete sager har kommunen haft inden for de sidste ca. 4 år inden for korridoren, hvor kommunen ikke har haft mulighed for at tillade eller planlægge det man ønskede?**

Der er følgende eksempler på **plansager**: Ingen sager

Der er følgende eksempler på **landzonesager**: Ingen sager - kun mundtlige forespørgsler, hvor kommunen har vejledt om retningslinjer for transportkorridorarealer.

## Referat af interview med Tårnby Kommune

Deltagere: Teknisk Chef Betina Grimm.

Borgmesteren ønskede ikke at deltage, da korridoren først og fremmest er et teknisk anliggende. For Tårnby Kommune handler et først og fremmest om at slippe for unødige begrænsninger for eksisterende ejendomme.

Dato

23. september 2010

Vor ref.

KRBR

### 1. Hvad er kommunens holdning til de nationale interesser i at friholde korridoren til fremtidige overordnede infrastrukturanlæg?

Det er forståeligt, at staten ønsker at sikre hensigtsmæssige muligheder for at anlægge den nødvendige overordnede infrastruktur, men der skal være realisme i og gode begrundelser for reservationerne.

### 2. Er kommunen tilstrækkeligt informeret om begrundelsen for opretholdelse af korridoren, og om baggrunden for de konkrete afgrænsninger af korridoren?

Der har været dialog om konkrete sager, men Tårnby Kommune er ikke blevet oplyst godt nok om, hvorfor korridoren er fastholdt i kommunen, når flere af de oprindelige begrundelser er bortfaldet. Der var oprindeligt flere korridorer med alternative linjeføringer for den faste forbindelse til Sverige, hvoraf den valgte linjeføring og alternativet over Kastrup Lufthavn er udgået af planlægningen. Den sydlige korridor er fastholdt i fuld udstrækning selv om forudsætningerne er ændret med anlægget af motorvejen til Sverige. I dag er der kun behov for at sikre muligheder for at anlægge ledninger i korridoren, og det behøver man ikke reservere et 1 km.bredt bælte til.

Den nye vejledning er fin, men den kommer sent - efter næsten 40 år - og den burde udvides med en beskrivelse af, hvad korridoren skal bruges til på de enkelte strækninger, og hvorfor en bredde på 1. km. er nødvendig. Korridoren må begrundes ud fra nutidige forudsætninger og behov.

### 3a. Hvilke fordele oplever kommunen af at lægge areal til korridoren?

Det er selvfølgelig en fordel, at staten sikrer, at den overordnede infrastruktur kan gennemføres med færrest mulige gener og forbereder det i god tid.

For Tårnby Kommune er der ingen fordele i korridoren, når der blot er tale om ledninger.



### **3b. Hvilke ulemper oplever kommunen af at lægge areal til korridoren?**

Det er en ulempe at være pålagt en binding i et bælte med en bredde på 1 km.

Korridoren har ikke begrænset byudvikling i Tårnby Kommune, da kommunen ikke har planer om at byudvikle syd på. Der er heller ikke planer om grønne anlæg eller aktiviteter i korridoren.

Ulemperne i Tårnby Kommune handler først og fremmest om de restriktioner, der er lagt for områdets grundejere.

I Dragør Kommune vedrører sagerne primært sommerhuse, landbrugsejendomme o.lign., og dem er der en del af.

Der er eksempler på, at korridoren har forhindret genopførelse af et nedbrændt sommerhus.

Konsekvenserne af korridoren skal selvfølgelig ses i sammenhæng med, at der er mange andre bindinger, som betyder, at en stor del af projekterne ville få afslag, selv om korridoren ikke var gældende, men det er selvfølgelig ikke en begrundelse for at fastholde en unødvendig binding.

Lodsejernes klager over korridoren går ikke direkte på et økonomisk tab, men der er indirekte det, der ligger bag utilfredsheden, når der må gives et afslag på grund af korridoren.

Der er flere problemer, end mængden af sager viser, da mange ønsker stopper ved den indledede kontakt til kommunen og derfor ikke bliver til en sag.

Ejendomsmæglerne glemmer, at oplyse køberne om korridoren, som ikke er tinglyst. Det fører til en del skuffelser og frustrationer, når grundejere får et nej til et projekt, som de havde forventet at få tilladelse til.

Det grønne ejendomsskema kunne måske bruges til at gøre opmærksom på korridoren i forbindelse med ejendomshandler, eller måske kunne man benytte webGIS værktøjer. Der er allerede systemer med "Hvad gælder for min ejendom". Informationsbehovet må være til at løse.

### **4. Vurderer kommunen, at arealreservationen til korridoren er ude af takt med det faktiske behov for at udnytte arealet til fremtidig infrastruktur?**

I Dragør Kommune er korridoren helt ude af takt med nutiden, da den faste forbindelse til Sverige jo er anlagt. Behovet for vejanlæg i korridoren er ikke til stede. En bredde på 1 km. er alt for meget, når det kun drejer sig om mulighed for ledninger.

### **5. Har kommunen ønsker om ændring af transportkorridorerne?**

Korridoren bør genovervejes ud fra en nutidig vurdering af behovene.

Korridorens bredde er for stor i Tårnby Kommune, og den kunne eventuelt flyttes, så den følger naturgasledningens faktiske forløb. Det bør også overvejes om "sommerhusområdet" nord for Kongelunden kan tages ud af korridoren. Det vil passe med at flytte korridoren til et forløb langs

naturgasledningen. Det samme gælder landejendommene langs Tømmerupvej, hvor der er en koncentration af bygninger.

Der er ved at blive etableret et kystdige i samarbejde med Skov- og Naturstyrelsen. Når diget er etableret med et forløb ind over landarealet. Diget skal krydse korridoren, og spørgsmålet er om det er foreneligt med transportkorridoren.

Der bør fremadrettet fokuseres på, hvordan korridoren kan formidles til brugerne, og hvem der skal gøre det.

Der kunne komme ønsker om grønne aktiviteter og anlæg i korridoren op i forbindelse med den kommende planstrategi og kommuneplanrevision.

### **6. Hvilke konkrete sager har kommunen haft inden for de sidste ca. 4 år inden for korridoren, hvor kommunen ikke har haft mulighed for at tillade eller planlægge det man ønskede?**

Der er følgende eksempler på **plansager**:

Tårnby Kommune forventer at udarbejde lokalplan for et dige i kanten af transportkorridoren, men det forventes ikke, at det giver problemer.

Der er generelt ikke problemer mellem transportkorridoren og byudvikling i Tårnby Kommune. Det skyldes især at transportkorridorens forløb gennem kommunen løber gennem arealer, der er pålagt andre former for planrestriktioner. Primært fredningerne på Vestamager og cirkulæret (landplandirektivet) om bl.a. arealanvendelsesregulerende bestemmelser for områder der er belastet af støj fra lufthavnen (Miljø- og Energiministeriets cirkulære nr. 56 af 30. apr. 1997).

Der er følgende eksempler på **landzonesager**:

Der er eksempler på at sager om genopførelse efter brand, hvor tilladelse er blevet nægtet bl.a. med henvisning til transportkorridoren, når skaderne har været så omfattende, at der reelt var tale om nybyggeri, hvilket strider mod bestemmelserne både om transportkorridoren og i støjcirculæret. Tilsvarende sager findes også om renovering af eksisterende meget nedslidte ejendomme.

Sager om udvidelse af boliger og virksomheder i nedlagte landbrugsbygninger, hvor tilladelser er blevet nægtet med henvisning til transportkorridoren. Støjcirculæret hindrer ikke udvidelser.

Herudover er der et eksempel på at der til en eksisterende lovlig virksomhed er nægtet tilladelse til opførelse af et maskinhus, og på at transportkorridoren har været anvendt som en del af begrundelsen i et påbud om nedrivning af et ulovligt opført hus

Vallensbæk Kommune

COWI A/S

Cimbrergaarden  
Thulebakken 34  
9000 AalborgTelefon 99 36 77 00  
Telefax 99 36 77 01  
www.cowi.dk**Godkendt af Vallensbæk (TLI)****Referat af interview med Vallensbæk Kommune**

Deltagere: Borgmester Henrik Rasmussen og byplanlægger Torsten Lindberg.

Dato

24. september 2010

Vor ref.  
KRBR**1. Hvad er kommunens holdning til de nationale interesser i at friholde korridoren til fremtidige overordnede infrastrukturanlæg?**

Vallensbæk Kommune anerkender, at en transportkorridor er nødvendig for at sikre mulighed for udbygning af den overordnede infrastruktur på en hensigtsmæssig måde, men korridoren skal være i overensstemmelse med rimelige og realistiske behov, og der skal derfor også tages et hensyn til økonomisering med arealerne, og administrationen af korridoren skal tage udgangspunkt i rimelige samfundsøkonomiske afvejsninger. Sammenhængende bebyggede arealer, som f.eks. Vallensbæk Landsby og idrætscenteret, udgør så store værdier at ekspropriationer til infrastrukturanlæg er urealistisk. Disse skal udgå af Transportkorridoren

**2. Er kommunen tilstrækkeligt informeret om begrundelsen for opretholdelse af korridoren, og om baggrunden for de konkrete afgrænsninger af korridoren?**

Det hele foregår alt for rigtigt i dag. Der er skabt et system, hvor Miljøcentret ikke har kompetencen til at forhandle med kommunerne og finde lokalt tilpassede løsninger. Der er ingen fleksibilitet i administrationen. Der var trods alt et vist spillerum for rimelige fortolkninger tidligere hvor amtet og HUR administrerede korridoren.

Administrationen af korridoren er klart skærpet ved overførelsen til Miljøcentret og overgangen til landsplandirektivet som administrationsgrundlag.

**3a. Hvilke fordele oplever kommunen af at lægge areal til korridoren?**

Korridoren ville være en stor fordel, hvis afgrænsningerne var realistiske, og hvis administrationen var fornuftig. De ville give klare linjer at planlægge og investere efter. F.eks. kunne der støjafskærms efter nogle realistiske og slankere korridorer omkring transportanlæggene.

Som korridoren er nu, er der ingen fordele. Tværtimod er den store gennemgående trafik en belastning.

En ring 5 ville være en fordel - også i Vallensbæk - da den vil aflaste trafikken lokalt, og den vil give nye udviklingsmuligheder. Vallensbæk Kommune har ingen speciel holdning til om der skal etableres bane i ring 5.

### **3b. Hvilke ulemper oplever kommunen af at lægge areal til korridoren?**

Korridoren opleves som ude af takt med forholdene i det 21. århundrede. Da korridoren blev til var der måske et behov, men i dag er tiden løbet fra den. I dag er mange af infrastrukturanlæggene, som korridoren var begrundet i, anlagt eller besluttet. Forudsætningerne er derfor til stede for en meget mere præcis afklaring af behov og korridorens udstrækning og virkemidlerne.

Ulemperne opleves specielt stærkt i Vallensbæk Landsby og med hensyn til støj.

Vallensbæk Landsby er hårdt ramt af korridoren. Der lægges mange bindinger på borgernes muligheder i landsbyen, og det er meget begrænset, hvad der er mulighed for at anvende områderne omkring landsbyen til. Selv grønne anvendelser er blevet stoppet. Det virker urimeligt, at landsbyens udvikling på mange måder er sat i stå, når det samtidig er helt usandsynligt, at Staten vil vælge at føre et infrastrukturanlæg gennem en landsby. Det vil aldrig ske. Hvorfor opretholdes korridorens begrænsninger så? Vallensbæk Kommune undrer sig over, at landsbyen overhovedet er med i korridoren. I "Detaljeret af regionplanens transportkorridorer" fra 1979 fremgår det, at Vallensbæk Landsby ikke indgår i korridoren og landsbyen er vist som en "ø" på kortet.

Motorvejene ligger lige uden for korridoren op mod tætte byområder med mange boliger. Der er ikke gennemført den nødvendige støjafskærmning langs vejene, og det belaster både byen og boligerne på den ene side og de rekreative kvaliteter på den anden side. Den nye bane føres i en 12 m. høj bro hen over Holbæk-motorvejen. Vallensbæk Kommune anerkender løsningen, men problemet er, at støjdæmpningen, der er gennemført efter gældende regler handler om døgnudjævnet støj. Det betyder reelt, at der bliver voldsomme belastninger, hver gang der kører et tog forbi. At der er stille ind i mellem togene hjælper ikke på de gener, som borgerne vil komme til at opleve.

Vallensbæk Kommune har måttet opgive en række planer om rekreative forbedringer i korridoren på grund af veto begrundet af korridoren.

Kommunen har også måttet afvise en række rimelige ønsker fra grundejere på grund af korridoren. Problemet er, at kommunen ikke kan begrunde overfor grundejeren, hvorfor der skal gives et afslag. Korridoren virker set med nutidens øjne ubegrundet på størstedelen af det areal, den omfatter.

Problemerne opstår både når det gælder større sager og mindre sager.

Vallensbæk Kommune har oplevet en skærpelse af administrationen af korridoren efter 2007, hvor Miljøcentret overtog administrationen. I dag er det umuligt at opføre f.eks. et spejderhytte i korridoren. Konsekvensen af den restriktive administration af korridoren er, at borgerne i Vallensbæk Kommune skal transportere sig til de ydre dele af hovedstadsområdet, hvis de vil dyrke "bymæssige rekreative aktiviteter".

Korridorens begrænsninger, herunder nedrivningsdeklarationer, medfører økonomiske tab for grundejerne. Nedrivningsdeklarationer tinglyses på ejendommene, og det er klart at det koster på ejendomsværdien.

Vallensbæk Kommune har ikke større landszonearealer uden for transportkorridoren.

#### **4. Vurderer kommunen, at arealreservationen til korridoren er ude af takt med det faktiske behov for at udnytte arealet til fremtidig infrastruktur?**

Korridoren er helt ude af takt med de faktiske behov, og der er konflikt mellem korridoren og fingerplanen. Hvorfor kan man f.eks. ikke få lov til at lave "så meget som et hundehus" i korridoren, når den samtidig er grøn kile i fingerplanen. Der var måske et behov for 40 år siden til at reservere store bæltter til fremtidige transportanlæg, men det er helt urealistisk at tænke i dag. Der er sket meget siden korridoren blev fastlagt, og man er meget mere klar over de reelle behov i dag.

Vallensbæk Kommune vil meget gerne inddrages i udarbejdelse af den næste fingerplan for at få mulighed for at fremlægge synspunkter og præge resultatet. Vallensbæk Kommune oplevede under sidste planproces, at alle forslag som kommunen sendte frem blev afvist, herunder en anmodning om at indbygge en mulighed for dispensation i administrationen af transportkorridoren, og et ønske om at tage Vallensbæk Landsby ud af korridoren.

#### **5. Har kommunen ønsker om ændring af transportkorridorerne?**

Det vigtigste er, at der reelt sker noget med korridoren. Det er indlysende at korridoren er ude af takt med tiden. Derfor skal serviceeftersynet følges op med reelle ændringer.

Transportkorridoren må ses i sammenhæng med fingerplanen og dens grønne kiler. Der må findes en løsning på konflikten mellem de to hensyn, og transportkorridoren skal tilpasses behovene og de politiske mål.

I Vallensbæk Kommune kan korridoren indskrænkes til rimelige udvidelsesmuligheder omkring de to motorveje og København-Ringsted-banen, og det må være muligt at flytte korridoren væk fra Vallensbæk Landsby. Den reviderede korridor kan udarbejdes efter en differentiering. Princippet kan være, at fremtidig transportinfrastruktur placeres langs eksisterende motorveje og den kommende bane, og at ledninger kan graves ned i hele korridoren, da nedgravede ledninger vil være forenelige med anvendelsen som grøn korridor. Vallensbæk Kommune har udarbejdet et forslag til ændring af korridoren, som er vedlagt.

Vallensbæk Kommune har ikke ønsker om byudvikling i korridoren. Ønskerne går alene på at få de sammenhængende bebyggelser som f.eks. Vallensbæk Landsby, Idrætscenteret og Ridecenteret ud af korridoren og at få mulighed for at udvikle de rekreative muligheder i overensstemmelse med, at arealerne også er grøn kile i landsplandirektivet, og at der er et stort behov for at kunne tilgodese borgernes ønsker om tidssvarende rekreative muligheder.

Idéen med Fingerplanen er jo netop at have gode almene rekreative arealer tæt på byfingrene.

Bestemmelserne for transportkorridoren kan ikke ses isoleret. Der er også behov for at rydde op i, hvad der er byzone, og hvad der er landzone i korridoren. Flere bebyggede arealer er af historiske årsager landzone og omvendt er ubebyggede arealer byzone. Vallensbæk ønsker ikke ny byudvikling mellem byfingrene, men vil gerne have mulighed for at overføre allerede bebyggede arealer fra landzone til byzone gennem ny lokalplanlægning for at lette administrationen.

Behovet for information af grundejere må let kunne løses ved at lægge transportkorridoren og eventuelt andre statslige bindinger ind i PlansystemDK.

## **6. Hvilke konkrete sager har kommunen haft inden for de sidste ca. 4 år inden for korridoren, hvor kommunen ikke har haft mulighed for at tillade eller planlægge det man ønskede?**

Der er følgende eksempler på **plansager**:

Ny daginstitution i Landsbyen ved Vallensbæk Skole kan ikke opføres. Placeringen ligger mellem skolen og enfamiliehuse i Landsbyen, og opleves som en del af Landsbyen. Vallensbæk Skole ligger dog i landzonen. I første omgang var der fornuftig dialog med Miljøcenter Roskilde. Det blev dog hurtigt oplyst at kun Miljøministeriet kunne give dispensation til en ny lokalplan, men ministeriet har efterfølgende sagt nej.

Idrætscenter i Vallensbæk Landsby ønskes udvidet med en ekstra hal. Det var muligt tidligere, men lokalplanen er ikke præcis nok. Derfor kræves en ny lokalplan. Med ministeriets administration af korridoren er det ikke muligt at opføre hallen. Da en ny hal vil ligge i Transportkorridoren, kan Vallensbæk ikke udarbejde en ny lokalplan der giver muligheden. Dette selv om arealet reelt ikke kan anvendes til infrastruktur anlæg som følge af de anlægsværdier der allerede er opført ved Idrætscenteret, eller vil ændre ved karakteren i Den Grønne Kile.

Der er følgende eksempler på **landzonesager**:

Ønske om at anvende en allerede eksisterende spejderhytte i dagtimerne til daginstitution midlertidigt, men der er blevet afvist, da institution er en bymæssig anvendelse. Derfor har kommunen måttet bygge nye lokaler i byzonen. Dette er ikke samfundsøkonomisk fornuft.

Ikke muligt at bygge omklædningsrum ved fodboldbane i korridoren, da byggeriet vil ligge på et areal, der i lokalplanen er landzone, og derfor skulle pålægges nedrivningsklausul.

I småtingsafdelingen er der spørgsmålet om mindre uopvarmede bygninger på mere end 50 m<sup>2</sup>, der efter Planloven kræver landzonetilladelse. Kommunen er forpligtet til at give et afslag medmindre bygherren accepterer en nedrivningsklausul og det ønsker man normalt ikke, da det er forbundet med en økonomisk risiko. Problemet er at kommunen ikke kan give borgeren en

fornuftig begrundelse hvorfor, det er nødvendigt med nedrivningsklausul på en ejendom som på ingen måde vil kunne benyttes til nye infrastrukturanlæg.

## Bilag 4

# Arealanvendelse og nybyggeri i transportkorridorerne – skøn over effekter af arealreservationen til transportkorridorerne

## 1. Arealanvendelse

De to transportkorridorer fra nord til syd og øst til vest optager et samlet areal på godt 14.000 ha. Korridorerne er så vidt muligt arealreservationer med en bredde på 1.000 m. Nogle steder er korridorerne smallere. Den nord-sydgående korridor er 100 km lang, og den øst-vestgående korridor 60 km.

### Anvendelse og zonestatus

Hovedparten af arealreservationen på godt 14.000 ha benyttes til landbrug. Landbrugsarealet udgør i alt 10.500 ha, eller 75 % af det samlede areal. Af de resterende 3.500 ha, som er uden landbrugsnotering, er de 92 % i landzone.

Tabel 1 Anvendelse af transportkorridorerne

Anvendelse	Ha.	Pct.
Landbrugsareal	10.500 ha	75 %
Anden anvendelse	3.500 ha	25 %
Samlet areal	14.000 ha	100 %

Landbrugsdriften berøres ikke af arealreservationer til transportkorridorer. På landbrugs-ejendomme kan opføres de bygninger og anlæg, som er nødvendige for driften. For de øvrige arealer gælder særlige regler, jf. landsplandirektivet Fingerplan 2007 (§ 21, stk. 1, pkt. 2 og 3).

For landzone gælder: "Transportkorridorerens landzoneareal skal friholdes for yderligere permanent bebyggelse og anlæg, bortset fra bebyggelse og anlæg, som er nødvendig for driften af landbrugsejendomme." I bemærkningerne anføres, at midlertidige bygninger og anlæg kan placeres i transportkorridorerne, 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.

For byzone gælder: "Udnyttelsen af byzonearealerne i transportkorridorerne må ikke intensiveres eller ske i modstrid med konkrete infrastrukturformål."

Tabel 2 Zonestatus – arealer i transportkorridorerne

Zonestatus	Ha.	Pct.
Landzone	13.730 ha	98 %
Byzone	278 ha	2 %
Sommerhusområder	14 ha	-
Samlet areal	14.000 ha	100 %

Ud af transportkorridorerens samlede areal på 14.000 ha. er 98 % landzone. Byzone udgør 278 ha og sommerhusområder 14 ha.

Transportkorridorerne rummer byzone i 13 af de 18 kommuner. Større byzoneområder findes især i transportkorridorerne i Høje-Taastrup, Hvidovre og Vallensbæk Kommuner, som tilsammen rummer 227 ha byzone ud af den samlede byzone på 278 ha i transportkorridorerne.

Den nord-sydgående korridor løber langs Helsingørfingeren med en byfingerpassage ved Nyrup og Kvistgård, passerer Hillerødfingeren nord for Allerød, passerer Frederikssundsfingeren ved



Måløv og Roskildefingeren mellem Høje-Taastrup og Hedehusene. Den øst-vestgående korridor passerer Køgefingeren i Hvidovre og Brøndby Kommuner og løber ellers langs Roskildefingeren og langs de indre dele af Køgefingeren.

Endelig grænser en række mindre bysamfund op til transportkorridorerne: Vassingerød og Lyngø (Allerød Kommune), Ganløse (Egedal Kommune), Sengeløse (Høje-Taastrup Kommune), Tune (Greve Kommune), Havdrup (Solrød Kommune), Lille Skensved, Ejby, Lellinge, Algestrup, Vemmedrup, Bjæverskov og Slimminge (Køge Kommune), Kirke Såby og Gevinge (Lejre Kommune), Vindinge og Vor Frue (Roskilde Kommune).

Ved planlægningen af konkrete infrastrukturprojekter skal det – bl.a. gennem de strategiske miljøvurderinger og VVM-processen – sikres, at indgrebene og belastningen af byområderne og landsbyerne begrænses mest muligt.

### **Rekreativ anvendelse**

En fjerdedel af arealreservationerne til transportkorridorerne indgår også i de grønne kiler i Fingerplan 2007. De grønne kiler er regionale friluftsområder, som ligger mellem byfingrene eller på tværs af byfingrene (se kort Fingerplan 2007). De grønne kiler skal friholdes for bymæssig bebyggelse, herunder bymæssige fritidsanlæg. Fingerplanen skelner mellem de indre og ydre grønne kiler. Mulighederne for at placere areal- og bygningskrævende anlæg til bl.a. organiserede rekreative formål er forbeholdt de ydre kiler. Reglerne for byggeri i transportkorridorerne begrænser imidlertid disse muligheder de steder, hvor der er sammenfald med de ydre kiler. I de indre kiler er der i forvejen begrænsninger for placering af byudvikling og bymæssige fritidsanlæg. Begrundelsen er, at de indre grønne kiler ikke kan tåle flere større rekreative anlæg (fx sportshaller, kolonihaver og andre bygningsanlæg af lukket karakter), hvis der skal være plads til og mulighed for alment og dagligt friluftsliv.

De områder, hvor der er sammenfald mellem Fingerplanens transportkorridorer og grønne kiler, udgør tilsammen 3.583 ha.

Især de østligste strækninger i den øst-vest-gående transportkorridor har sammenfald med de grønne kiler. Men også på store strækninger af den nord-syd-gående korridor er der sammenfald med de grønne kiler. I passagen af Frederikssundsfingeren ved Måløv er 63% af arealreservationen til transportkorridor samtidig grøn kile, dvs. planlagt til regionale friluftsområder.

En række større fritidsanlæg er berørt af arealreservationerne til transportkorridorer. Det gælder bl.a. Hedeland, Roskilde Festivals område, flere golfbaner, kolonihaver og fodboldanlæg.

### **Råstofudnyttelse**

Arealreservationerne til transportkorridorer krydser enkelte steder områder med råstofindvindingsinteresser (se kort Råstofområder). Disse interesser omfatter overvejende forekomster af sand, grus og sten men også forekomster af ler eller kalk. Arealer med råstofinteresser inden for reservationen udgør i alt 562 ha svarende til 4 % af transportkorridorers samlede areal. Arealer med råstofinteresser inden for reservationen fordeler sig med 439 ha med ressourcer af sand, grus og sten og 123 ha med ler og kalk. Arealer med råstofinteresser inden for transportkorridorer udgør 16 % af de samlede arealer med råstofinteresser i hovedstadsområdet.

Det største sammenfald mellem råstofinteresser og arealreservationer til transportkorridorer findes syd for Roskilde, hvor der er koncentreret store forekomster af sand, grus og sten, men også ved Vasby i Høje Taastrup Kommune og ved Lyngø i Allerød Kommune er der større områder med disse materialer. Desuden findes der områder med lerforekomster inden for transportkorridoren ved Ganløse i Egedal Kommune samt i den sydlige del af Fredensborg Kommune.

Retningslinjerne for udnyttelse af råstofforekomster er fastlagt i råstofplaner for henholdsvis Region Hovedstaden og Region Sjælland. Udnyttede råstoffer bør så vidt muligt udnyttes, før der placeres ny infrastruktur. Indvinding af råstoffer dybere ned end 1 m over grundvandsspejl er som udgangspunkt ikke forenelig med senere etablering af større overordnede infrastrukturanlæg. Vedrørende nærmere beskrivelse af hensyn til råstofindvinding og transportkorridorer henvises til bilaget med By- og Landskabsstyrelsens udkast til Vejledning om administration af transportkorridorerne i hovedstadsområdet.

### Naturbeskyttelse

Dele af arealreservationerne til transportkorridorerne er omfattet af lovfæstet naturbeskyttelse. Det gælder Natura 2000 (habitat-, fuglebeskyttelses- og Ramsar-områder), fredede områder, § 3-områder og strandbeskyttelseszonen (se kort Områder med lovfæstet naturbeskyttelse). I alt 2.010 ha ud af transportkorridorernes godt 14.000 ha er omfattet af en eller flere af disse områdetyper. Det svarer til 14 %.

1.100 ha, eller 8 %, er fredskov, som er beskyttet mod anlæg og terrænændringer ifølge skovloven (se kort Områder med fredskov). Der er i et vist omfang sammenfald mellem fredskovarealer og områder omfattet af Naturbeskyttelsesloven..

Ved planlægningen af konkrete infrastrukturprojekter skal det – bl.a. gennem de strategiske miljøvurderinger og VVM-processen – sikres, at indgrebene i disse områder begrænses mest muligt. Fremtidige trafik anlæg og tekniske anlæg skal endvidere placeres og udformes med hensyntagen til andre overordnede interesser såsom grundvandsbeskyttelse, råstofindvinding samt, øvrige områder med landskabs-, natur- og kulturværdier i det åbne land.

### Natura 2000

Natura 2000-områderne (Habitat-, Fuglebeskyttelses- og Ramsar-områder) i transportkorridorerne udgør i alt 524 ha. Det er 4 % af transportkorridorerne. Det største område ligger på Vestamager, hvor hele strækningen – i alt 473 ha – er Natura 2000-område. Det fremgår af Fingerplan 2007, at transportkorridoren på Vestamager alene kan benyttes til energiforsyningsanlæg. Andre større, væsentlige Natura 2000-områder i transportkorridorerne er ved Mølleå-passagen på grænsen mellem Allerød og Egedal Kommuner og ved Køge Å passagerne i Køge Kommune. Alle tre steder går Natura 2000-områderne på tværs af hele transportkorridoren.

Tabel 3 Lovfæstet naturbeskyttelse i transportkorridorernes delstrækninger

Delstrækning (er vist på kort næste side)	Samlet areal	Natura 2000	Herudover fredninger	Herudover § 3	Herudover strand- beskyttelse	Samlet beskyttelse	
						Natura 2000, fredninger, §3, strandbeskyttelse	Andel af samlet areal
	Ha	Ha	Ha	Ha	Ha	Ha	
N01	1.244	4	48	52	8	112	9 %
N02	620	0	117	13	0	130	21 %
N03	364	0	38	5	0	43	12 %
N04	1.383	23	4	98	0	125	9 %
N05	291	0	0	64	0	64	22 %
N06	956	13	1	61	0	76	8 %
N07	209	0	0	1	0	1	0 %
N08	2.087	0	108	17	0	125	6 %
N09	1.135	7	85	22	0	114	10 %
N10	1.266	3	13	11	0	27	2 %
<i>Nord-syd i alt</i>	<i>9.555</i>	<i>50</i>	<i>414</i>	<i>344</i>	<i>8</i>	<i>817</i>	<i>9 %</i>

Ø01	859	473	40	18	3	533	62 %
Ø02	157	2	99	4	0	105	67 %
Ø03	1.508	0	21	107	0	129	9 %
Ø04	595	0	0	12	0	12	2 %
Ø05	1.354	0	404	8	4	416	31 %
<i>Øst-vest i alt</i>	<i>4.473</i>	<i>475</i>	<i>564</i>	<i>149</i>	<i>7</i>	<i>1.195</i>	<i>27 %</i>
Samlet	14.028	524	979	493	15	2.010	14 %

### Fredninger

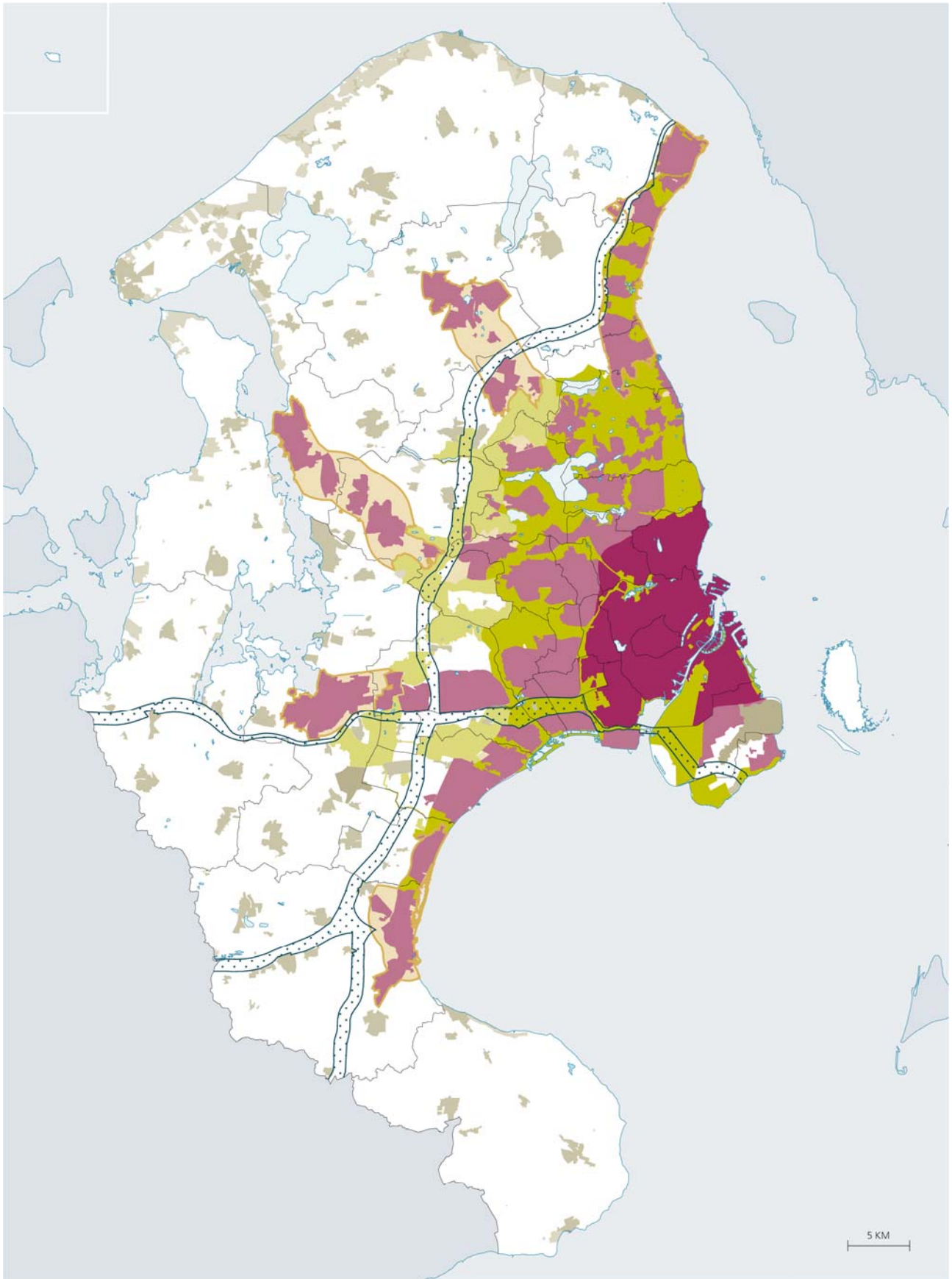
Der er noget sammenfald mellem de fredede områder og Natura 2000-områderne, idet stort set alle Natura 2000 områderne også er omfattet af fredninger. I alt 1.472 ha ud af transportkorridorenes 14.000 ha er fredede. Det er mere end 10 %. Der er i alt 979 ha, som er fredede, og som ikke er omfattet af Natura 2000. Blandt de større områder, som ikke også er Natura 2000, er flere fredede områder i den vestlige del af øst-vestkorridoren - Ledreborg og Hvalsø - som går på tværs af korridoren, i den nordlige del af nord-sydkorridoren ved Store Dyrehave / Kirkelte, i den sydlige del af nord-sydkorridoren ved herregårdsfredningen i Den grønne Kile mellem Roskildefingeren og Køgefingeren og i den østlige del af øst-vestkorridoren ved Vestvolden.

### § 3-områder

Områder beskyttet af naturbeskyttelseslovens § 3 findes overalt i transportkorridorerne. De beskyttede naturtyper omfatter: sø, mose, overdrev, eng, strandeng og vandløb. Det arealmæssige omfang af de mange spredte, mindre områder udgør i alt 1.031 ha. Det er 7 % af transportkorridorenes samlede areal. Omkring halvdelen af disse områder indgår i Natura 2000-områder eller fredede områder. Der er således i alt knapt 500 ha § 3-områder i transportkorridorerne, som ikke også er omfattet af de to ovennævnte beskyttelser. Disse § 3-områder findes i stort set alle dele af transportkorridorerne med markante koncentrationer ved Store Vejleå og Vallensbæk Mose samt i store dele af den nordlige del af nord-syd-korridoren.

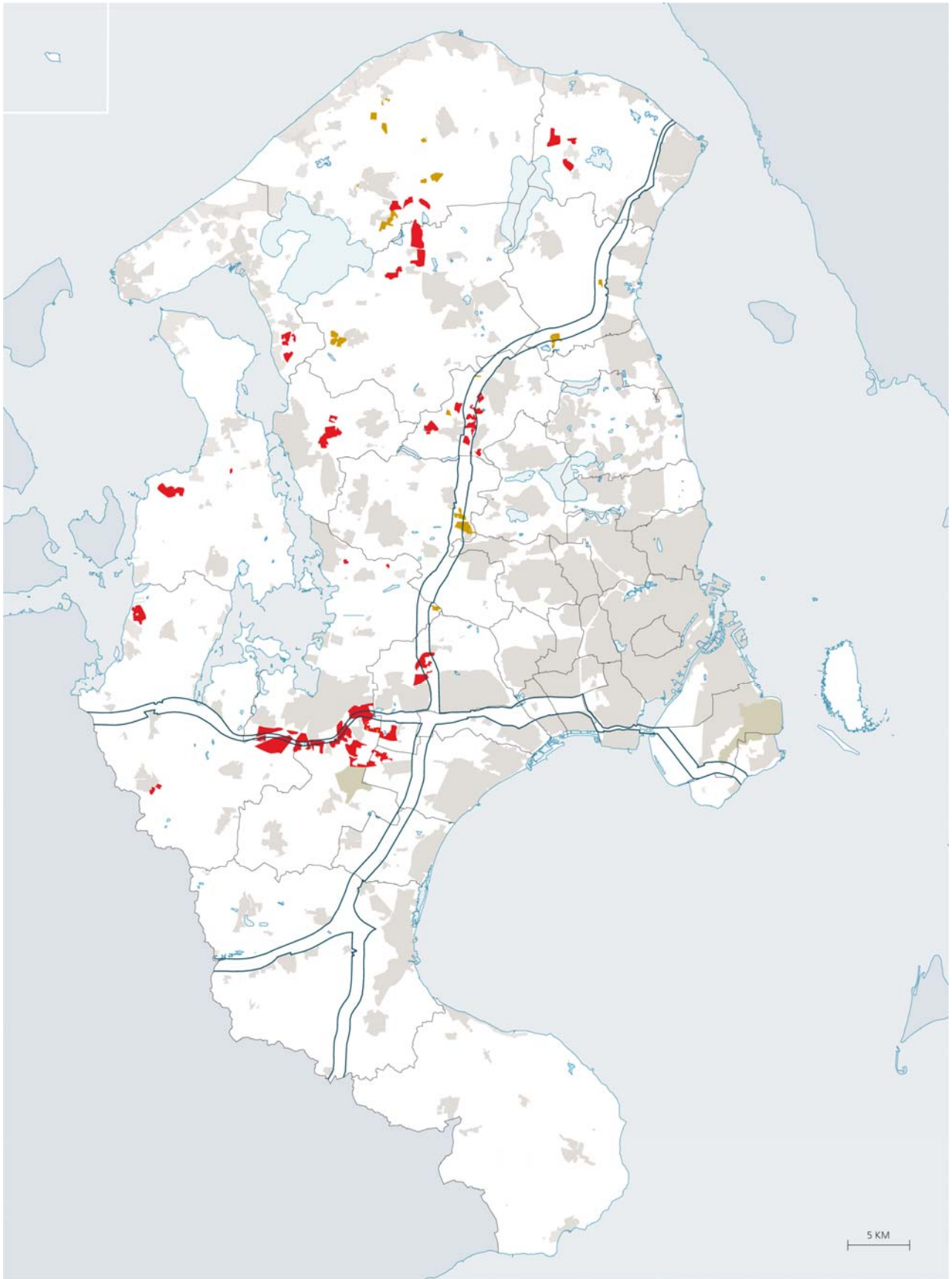
### Strandbeskyttelseszonen

En mindre del af transportkorridorerne er omfattet af strandbeskyttelseszonen inden for 300 m fra kystlinjen. I alt 96 ha. Heraf er 15 ha ikke omfattet af en af de ovennævnte beskyttelsestyper, dvs. Natura 2000, fredede områder eller § 3-områder. Disse områder ligger ved Helsingør, Dragør og Roskilde Fjord.



Fingerplan 2007: De 4 geografiske delområder og transportkorridoren

- |   |   |   |
|---|---|---|
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #800040; border: 1px solid black;"></span> DET INDRE STORBYOMRÅDE (HÅNDFLADEN) | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FFD700; border: 1px solid black;"></span> GRØNNE KILER (INDRE KILER OG KYSTKILER) | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #D2B48C; border: 1px solid black;"></span> DET ØVRIGE HOVEDSTADSOMRÅDE (SOMMERHUSOMRÅDE) |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #C06090; border: 1px solid black;"></span> DET YDRE STORBYOMRÅDE (BYFINGRENE)  | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #9ACD32; border: 1px solid black;"></span> GRØNNE KILER (YDRE KILER)               | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FFFFFF; border: 1px solid black;"></span> DET ØVRIGE HOVEDSTADSOMRÅDE (LANDOMRÅDE)      |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #D2B48C; border: 1px solid black;"></span> DET YDRE STORBYOMRÅDE (LANDOMRÅDE)  | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #808080; border: 1px solid black;"></span> DET ØVRIGE HOVEDSTADSOMRÅDE (BYOMRÅDE)  | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 1px dotted black;"></span> TRANSPORTKORRIDOR   |
|   |   | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #808080; border: 1px solid black;"></span> LUFTHAVNE                                     |

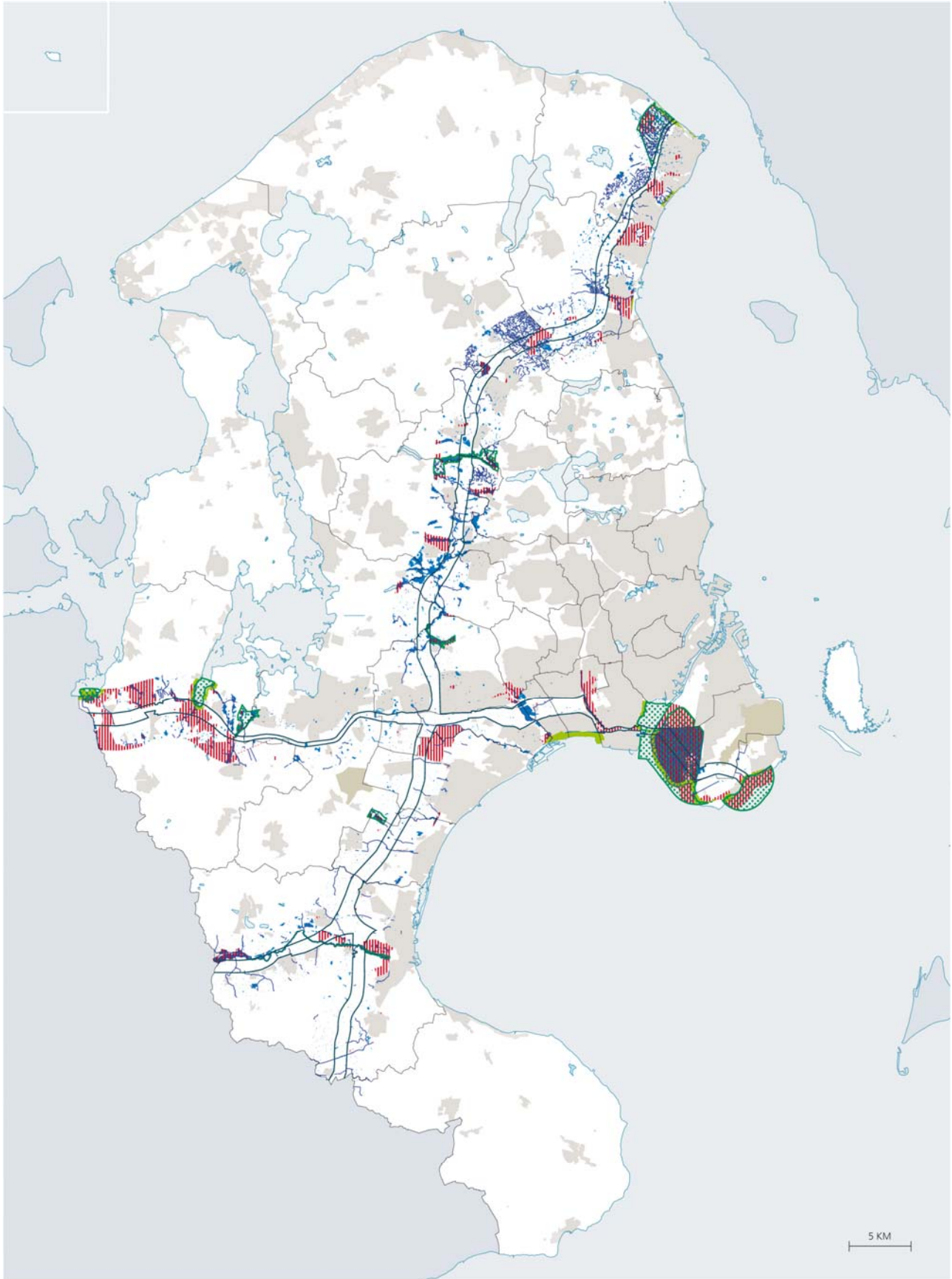


**Råstofområder**

INDVINDINGSOMRÅDER FOR SAND OG GRUS

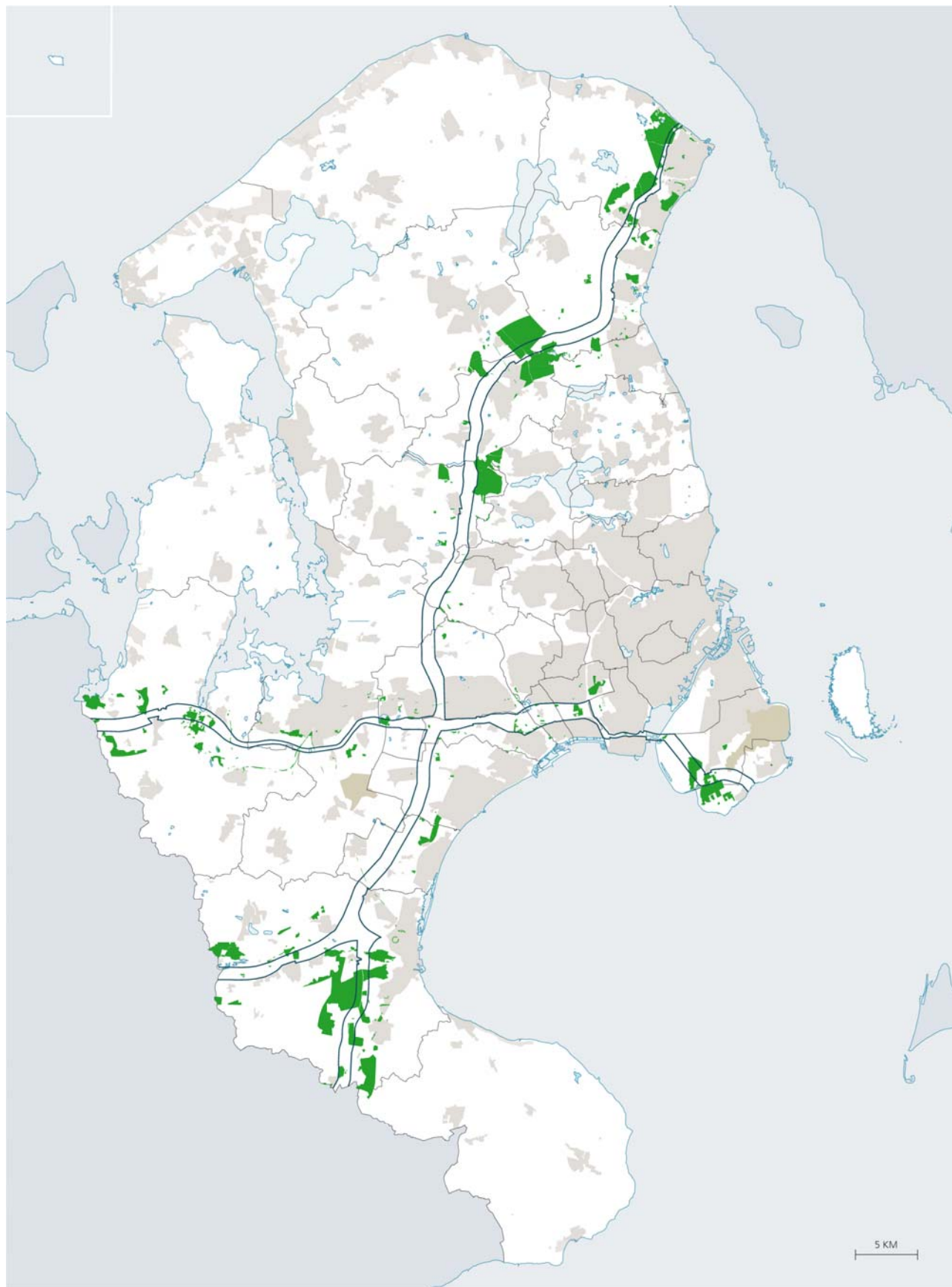
INDVINDINGSOMRÅDER TIL LER OG KALK

TRANSPORTKORRIDOR



Områder med lovfæstet naturbeskyttelse i transportkorridoren samt indenfor tilstødende 2 km





Områder med fredskov i transportkorridoren samt indenfor tilstødende 2 km

 FREDSKOV

 TRANSPORTKORRIDOR

## 2. Bygninger og nybyggeri i transportkorridorerne

### Boliger og erhverv i transportkorridorerne 2010

Transportkorridorerne rummer i alt 1.726 boliger, knapt 130.000 etagemeter byerhverv og knapt 440.000 etagemeter landbrugsbygninger. Ud af de 1.726 boliger er 448 stuehuse til landbrugsejendomme og 1.278 almindelige boliger. Blandt de almindelige boliger ligger hovedparten i landzone, i alt 1.002 boliger, mens 270 boliger ligger i byzone og 6 boliger i sommerhusområder.

Tabel 4 Bygninger i transportkorridorerne 2010

Status 2010	Boliger – antal			Erhverv – antal etagemeter		
	Stuehuse	Øvrige boliger	I alt	Drifts- og avlsbygninger	Byerhverv	I alt
Transportkorridorerne	448	1.278	1.726	440.000	130.000	570.000

### Boligbyggeri i transportkorridorerne fra 1980 til 2010.

Arealreservationerne til transportkorridorerne trådte i kraft omkring 1980. Der er i perioden siden 1980 opført i alt 204 boliger i transportkorridorerne. Det svarer til knapt 7 boliger om året. De 30 års nybyggeri har øget antallet af boliger i transportkorridorerne fra 1.522 i 1980 til 1.726 i 2010, eller med 13 %.

Nybyggeriet er samlet set aftaget fra årti til årti. På flere deltrækninger i korridorerne er nybyggeriet imidlertid øget over tid.

Tabel 5 Boliger i transportkorridorerne fordelt efter opførelsesår og zonestatus

Zonestatus	Antal boliger - opgjort efter opførelsesår							
	Før 1980	1980-89	1990-99	2000-2010	Nybyggeri 1980-2010	I alt 2010	Fordeling	Vækst 1980 - 2010
Byzone	178	50	25	17	92	270	16 %	52 %
Landzone	1339	39	36	36	111	1450	84 %	8 %
Sommerhusområder	5	0	1	0	1	6	0 %	20 %
<b>I alt</b>	<b>1.522</b>	<b>89</b>	<b>62</b>	<b>53</b>	<b>204</b>	<b>1.726</b>	100 %	13 %

De fleste nyopførte boliger er i landzone. Siden 1980 er der opført 111 nye boliger i landzone, hvilket er en vækst i antal boliger i transportkorridorens landzone på 8 %. Der er nyopført 92 boliger i byzone, eller en vækst på 52 %.

Næsten halvdelen af de nye boliger er opført i den delstrækning af øst-vestkorridoren, som løber fra motorringvej 3 til Tvæervej i krydset med den nord-sydgående korridor. Denne delstrækning rummer bl.a. byområder i Hvidovre og landsbyen i Vallensbæk.

I transportkorridorens passager i de tre byfingre: Hillerødfingeren, Frederikssundsfingeren og Roskildefingeren, er der i de 30 år kun opført 8 boliger. Uden arealreservationerne til transportkorridorerne kunne kommunerne have planlagt for større byudvikling af regional betydning i disse passager.

### Byggeri til byerhverv i transportkorridorerne fra 1980 til 2010.

Siden 1980 er der opført i alt knapt 24.000 etagemeter til byerhverv i transportkorridorerne. Det svarer til 800 etagemeter om året. De 30 års nybyggeri har øget etagearealet til byerhverv i



transportkorridorene med 23 %, eller relativt mere end væksten i antal boliger. Byggeniveauet har været væsentligt lavere i 00'erne end i 90'erne.

Langt hovedparten af bygningsmassen er i landzone. Det samme gælder nybyggeriet.

Tabel 6 Byerhverv i transportkorridorene fordelt efter opførelsesår og zonestatus

Zonestatus	Erhvervsetagemeter excl. landbrug - opgjort efter opførelsesår							
	Før 1980	1980-89	1990-99	2000-2010	Nybyggeri 1980-2010	I alt 2010	Fordeling	Vækst 1980 - 2010
Byzone	7.065	476	393	112	981	<b>8.046</b>	6 %	14 %
Landzone	96.740	6.800	12.926	3.015	22.741	<b>119.481</b>	94 %	24 %
<b>I alt</b>	<b>103.805</b>	<b>7.276</b>	<b>13.319</b>	<b>3.127</b>	<b>23.722</b>	<b>127.527</b>	<b>100 %</b>	<b>23 %</b>

### Byggeri til landbrugsdrift i transportkorridorene fra 1980 til 2010.

Siden 1980 er der opført i alt knapt 130.000 etagemeter til landbrugsdrift i transportkorridorene. Det svarer til godt 4.000 etagemeter om året. Der er således bygget ca. 5 gange så meget til landbrug som til byerhverv i de 30 år. Den relative vækst på 41 % i etagearealet til landbrugets drifts- og avlsbygninger er næsten dobbelt så stor som den relative vækst i etagearealet til byerhverv. Byggeniveauet har været meget konstant hen over de tre årtier.

Tabel 7 Landbrugsbygninger i transportkorridorene fordelt efter opførelsesår og zonestatus

Zonestatus	Landbrugsbygninger – etagemeter opgjort efter opførelsesår							
	Før 1980	1980-89	1990-99	2000-2010	Nybyggeri 1980-2010	I alt 2010	Fordeling	Vækst 1980 - 2010
Byzone	2.306	0	0	257	257	2.563	1 %	11 %
Landzone	307.887	42.164	41.632	44.561	128.357	436.244	99 %	42 %
<b>I alt</b>	<b>310.193</b>	<b>42.164</b>	<b>41.632</b>	<b>44.818</b>	<b>128.614</b>	<b>438.807</b>	<b>100 %</b>	<b>41 %</b>

### Nybyggeriet i transportkorridorene fra 1980 til 2010 sammenlignet med nybyggeriet uden for transportkorridorene.

Arealreservationerne til transportkorridoren har dæmpet boligbyggeriet og nybyggeriet til byerhverv inden for korridorene. Boligbyggeriet og byggeriet til byerhverv inden for transportkorridorene har relativt været lavere end uden for transportkorridorene. Det fremgår, når byggeaktiviteten i de seneste 30 år i hhv. landzone og byzone inden for transportkorridorene sammenlignes med byggeaktiviteten i samme periode i de 18 berørte kommuner i hhv. landzone og i mindre bysamfund i byzone uden for transportkorridorene, jf. tabel 8 (landzone) og tabel 9 (mindre bysamfund i byzone).

Sammenligning af byggeri inden for og uden for transportkorridorene er i tabel 8 og tabel 9 foretaget efter to forskellige metoder. I begge metoder skelnes der mellem forskellige bygningsanvendelser og forskellig zonestatus. Den ene belyser den relative vækst i bygningsmassen i de 30 år. Den anden belyser byggeaktiviteten pr. arealenhed. Det sidste mål opgøres på to måder, dels i forhold til det samlede areal og dels i forhold til det samlede areal eksklusiv lovfæstet naturbeskyttelse (Natura 2000, fredninger, § 3-områder og strandbeskyttelse).

Metodernes anvendelighed understøttes af sammenligninger mellem nybyggeriet til stuehuse og landbrugets drifts- og avlsbygninger hhv. inden for og uden for transportkorridoren. Byggeaktiviteten for disse to bygningsanvendelser, som ikke er berørt af arealreservationerne til

transportkorridoren, har gennem den betragtede 30 års periode været stort ens inden for og uden for transportkorridorerne. Det gælder uanset, hvilken af metoderne der anvendes.

Billedet er anderledes for byggeri af almindelige boliger og byggeri til byerhverv i de seneste 30 år.

Den relative vækst i antallet af almindelige boliger i landzone har i de seneste 30 år været 9 % inden for transportkorridorerne, mod 14 % uden for. Inden for transportkorridorerne er der bygget 6,3 boliger pr. 1.000 ha landzone i de 30 år, mod 11,6 boliger uden for transportkorridorerne. Fraregnes arealer med lovfæstet beskyttelse, er der bygget 9 boliger pr. 1.000 ha inden for transportkorridorerne landzone, mod 15,8 boliger i landzonen uden for. Afhængigt af det valgte mål har byggeaktiviteten i landzone relativt været en faktor 1,6 til 1,8 gange større uden for transportkorridorerne end indenfor.

Erhvervsbygningsmassen i landzone er i de 30 år relativt vokset tre gange så meget uden for som inden for transportkorridorerne, hhv. 60 % og 20 %. Pr. arealenhed er der endnu større forskel i erhvervsbyggeaktiviteten hhv. uden for og inden for transportkorridorerne.

*Tabel 8. Bygningsmasse i landzone fordelt efter anvendelse, opførelsesår og beliggenhed hhv. inden for og uden for transportkorridorerne. Byggeaktivitetens omfang målt som relativ vækst og byggeri pr. arealenhed.*

Landzone	Inden for Transportkorridorerne				Uden for Transportkorridorerne			
	Byboliger Antal	Stuehuse Antal	Byerhverv Etm.	Landbrug Etm.	Byboliger Antal	Stuehuse Antal	Byerhverv Etm.	Landbrug Etm.
Før 1980	918	422	99.755	307.887	10.136	3.934	999.610	3.568.391
Nybyg 1980-2010	86	25	19.726	128.357	1.407	255	600.353	1.274.885
Status 2010	1.004	447	119.481	436.244	11.543	4.189	1.599.963	4.843.276
Relativ vækst 1980-2010	9 %	6 %	20 %	42 %	14 %	6 %	60 %	36 %
Byggeri pr. 1.000 ha 1980-2010	6,3	1,8	1.436	93.446	11,6	2,1	49.577	105.279
Byggeri pr. 1.000 ha excl. beskyttelse 1980-2010	9,0	2,6	2.057	133.880	15,8	2,9	67.255	142.820

Også i byzone har omfanget af nybyggeri været relativt lavere inden for end uden for transportkorridorerne. Den relative vækst i antal boliger har i de seneste 30 år ganske vist været ret ens inden for og uden for transportkorridorerne, hhv. 52 % inden for og 53 % uden for. Pr. arealenhed har omfanget af nybyggede boliger imidlertid været 6 – 7 gange større uden for end inden for transportkorridorerne.

Byggeriet til byerhverv har været beskedent i transportkorridorerne byzone. Afhængigt af målemetoden har erhvervsbyggeriet i byzone været en 6 til 27 gange større uden for end inden for transportkorridorerne.

Tabel 9. Bygningsmasse i byzone fordelt efter anvendelse, opførelsesår og beliggenhed hhv. inden for og uden for transportkorridorerne. Byggeaktivitetens omfang målt som relativ vækst og byggeri pr. arealenhed.

Byzone	Inden for Transportkorridorerne				Uden for Transportkorridorerne			
	Byboliger Antal	Stuehuse Antal	Byerhverv Etm.	Landbrug Etm.	Byboliger Antal	Stuehuse Antal	Byerhverv Etm.	Landbrug Etm.
Før 1980	177	1	7.065	2.306	22.648	132	568.418	61.458
Nybyg 1980- 2010	92	0	981	257	11.960	2	501.166	41.842
Status 2010	269	1	8.046	2.563	34.608	134	1.069.584	103.300
Relativ vækst '80-'10	52 %	0 %	14 %	11 %	53 %	2 %	88 %	68 %
Byggeri/ 1000 ha '80-'10	331	0	3.529	925	2.259	0.4	94.667	7.904

På baggrund af sammenligningerne af byggeaktiviteten hhv. inden for og uden for transportkorridorerne kan der gives et skøn over, hvor meget ekstra nybyggeri der ville have været inden for transportkorridorens areal i de seneste 30 år, hvis arealreservationerne til transportkorridorerne ikke havde lagt ekstra begrænsninger på byggemulighederne. Det skønnes, at der ville være opført yderligere 65 boliger i landzone og yderligere 520 boliger i byzone. Desuden skønnes det, at der til ikke-landbrugserhverv ville være opført yderligere 44.000 etagemeter i landzone og yderligere 23.500 etagemeter i byzone.

### 3. Skøn over behov for ekstra ekspropriationer og omkostninger ved anlæg af vej og bane i 2030, såfremt arealreservationerne til transportkorridorerne blev ophævet i 2011.

Fingerplanens restriktioner i forhold til ikke-landbrugstilknyttet nybyggeri i transportkorridorerne er begrundet i hensyn til, at evt. fremtidig trafik infrastruktur, energiforsyning mv. kan anlægges i transportkorridorerne med færrest mulige menneskelige og økonomiske omkostninger, herunder omkostninger til ekspropriation.

Dette afsnit giver et skøn over størrelsesordenen af omkostningerne til ekspropriation, såfremt det i 2011 besluttes at ophæve arealreservationen til transportkorridorerne, og alligevel senere besluttes at anlægge en højklasset vej- og baneforbindelse i de nuværende transportkorridorers tracé i 2030.

Vurderingen er baseret på skøn over følgende tre elementer:

1. Hvor meget ekstra nybyggeri kan forventes i de kommende 20 år inden for de områder, som i dag er omfattet af arealreservationer til transportkorridorerne, hvis arealreservationerne blev ophævet?
2. Hvor stor en andel af dette ekstra nybyggeri vil det være nødvendigt at ekspropriere, hvis der skal anlægges en højklasset vej- og baneforbindelse i transportkorridorerne?
3. Hvad er enhedsomkostningerne for ekspropriationer i dagens priser?

#### Forventet ekstra nybyggeri i de kommende 20 år uden arealreservation

Første led i det samlede skøn over ekstra ekspropriationsomkostninger, er et skøn over det sandsynlige ekstra nybyggeri på transportkorridorernes arealer i de kommende 20 år frem til 2030, såfremt der i denne periode ikke er reserveret areal til transportkorridorerne med indskrænkninger i mulighederne for nybyggeri.

Skønnet fastlægges som 2/3 af vurderingen af effekterne af de forudgående 30 års reservation, således som det fremgår af afsnit 2 og af tabel 10. Tabel 10 viser skøn over ekstra nybyggeri frem til 2030 fordelt på by- og landzone. I alt 390 ekstra boliger og 45.200 ekstra etagemeter til byerhverv i områder uden for passager i byfingrene.

Tabel 10. Ekstra byggeri og ekstra behov for ekspropriation uden arealreservationer til transportkorridorer ved udnyttelse i 2030

	1980 – 2010		2011 – 2030		Potentielt behov for ekstra ekspropriationer i 2030 ved udnyttelse af transportkorridorernes areal, men uden arealreservation			
	Effekt af arealreservation til transportkorridorer, jf. afsnit 2		Skøn over ekstra byggeri uden arealreservation til transportkorridorer		Boliger		Byerhverv	
	Boliger	Byerhverv etm.	Boliger	Byerhverv etm.	Lav	Høj	Lav etm.	Høj etm.
Landzone	65	44.000	43	29.500	14	22	9.800	14.750
Byzone	520	23.500	347	15.700	173	174	5.235	7.850
Byfingerpassager	Inkl.	Inkl.	15.800	*	5.270	7.900	*	*
I alt	585	67.500	16.190	45.200	5.450	8.100	15.000	22.600

Hertil kommer en sandsynlig væsentlig byudvikling i de kommende 20 år i de tre såkaldte byfingerpassager, dvs. de arealer, hvor der i dag er en reservation til transportkorridorer i Hillerødfingeren nord for Allerød, i Frederikssundsfingeren ved Måløv og i Roskildefingeren mellem Høje-Taastrup og Hedehusene.

Uden arealreservationer til transportkorridorer vil disse arealer naturligt være en del af byfingrenes landområder, hvor de berørte kommuner har kompetencen til at planlægge for større mere intensivt nybyggeri af regional betydning.

Det vurderes derfor at være sandsynligt, at uden arealreservationer til transportkorridorer ville de dele af disse arealer i byfingrene, som ikke er omfattet af lovfæstet naturbeskyttelse eller af Fingerplanens grønne kiler, i 2030 være bebygget med et mere intensivt byggeri svarende til byggeriet i byfingrene i denne afstand fra Københavns centrum.

For at forenkle beregningerne antages byfingerpassagerne bebygget med 25 boliger pr. ha. Det samlede areal - eksklusiv arealer med lovfæstet naturbeskyttelse eller udpegning til grønne kiler i de tre byfingerpassager - er 632 ha. Med de angivne forudsætninger kunne der være bygget tilsammen 15.700 boliger i de 3 byfingerpassager

### **Forventet behov for ekstra ekspropriationer uden arealreservation**

Der vil næppe være behov for at ekspropriere alt det ekstra nybyggeri. Vejdirektoratet skønner, at ved anlæg af en højklasset vej og bane og tilhørende udfletningsanlæg, vil behovet for at ekspropriere udgøre mellem 1/3 og 2/3 af byggeriet i det 1 km brede bælte, som generelt er omfattet af arealreservationerne til transportkorridorerne.

Da det på de fleste strækninger sandsynligvis kun vil være en tredjedel af transportkorridorerne, der er behov for at ekspropriere, forudsættes det i de videre beregninger, at der samlet set vil være behov for at ekspropriere mellem en tredjedel (lav) og halvdelen (høj) af det forventede ekstra nybyggeri i perioden fra 2011 til 2030, jf. tabel 10.

Det ekstra ekspropriationsbehov frem til 2030 er herefter opgjort til mellem 5.450 og 8.100 boliger og mellem 15.000 etagemeter og 22.600 etagemeter erhverv.

Der vil være tale om et ekstra ekspropriationsbehov, der vil berøre et betydeligt antal boliger og mennesker og dermed være problematisk på grund af de menneskelige omkostninger.

### **Forventede ekspropriationsomkostninger pr. enhed**

Foruden de menneskelige omkostninger vil det ekstra ekspropriationsbehov også medføre betydelige forøgede samfundsmæssige omkostninger. I det følgende foretages et skøn over de teoretiske økonomiske omkostninger, hvis de ekstra ekspropriationer til skulle gennemføres for at realisere overordnede trafik anlæg i transportkorridorerne..

Transportministeriet og Vejdirektoratet arbejder ikke med nøgletal og gennemsnitspriser, da ekspropriationsomkostninger varierer meget i forhold til størrelse, stand og beliggenhed.

På baggrund af Vejdirektoratets erfaringer vurderes et rimeligt skøn over gennemsnitspris for ekspropriation af enfamiliehus i transportkorridorerne at være 3 mio. kr. i 2010.

Når det gælder erhverv, skønner Vejdirektoratet en gennemsnitspris pr. etagemeter på 10.000 kr. Beløbet er baseret på en udregning fra konstaterede erstatningsfastsættelser ved ekspropriation af virksomheder ved Silkeborg i 2010. Omkring halvdelen af beløbet hidrører fra den eksproprierede ejendoms værdi. Den anden halvdel er afledte udgifter for virksomheder, så som flytninger, ombygninger, driftsulemper m.v.

### Skøn over ekstra ekspropriationsomkostninger ved nyanlæg i 2030 uden nuværende arealreservation.

På grundlag af ovenstående kan der gives et skøn over de ekstra ekspropriationsomkostninger, som en ophævelse af arealreservationerne til transportkorridorerne i 2011 indebærer, såfremt det senere besluttes at anlægge en højklasset vej og bane i 2030 inden for de nuværende transportkorridorers arealer.

Som det fremgår af tabel 11 skønnes de samlede ekstra ekspropriationsomkostninger at være et to-cifret milliardbeløb af størrelsesorden 16,5 mia. kr. til 24,5 mia. kr. De største ekstraomkostninger hidrører fra ekspropriationer i de tre byfingerpassager: Hillerødfingeren nord for Allerød, Frederikssundsfingeren ved Måløv og Roskildefingeren mellem Høje-Taastrup og Hedehusene. Ekstra omkostningerne til ekspropriationer i disse passager med større byudvikling er mellem 15,8 mia. kr. og 23,7 mia. kr. Det udgør 96-97 % af de samlede skønnede ekstra omkostninger.

De skønnede ekstraomkostninger til ekspropriationer i det åbne land i landzone er opgjort til mellem 140 mio. kr. og 214 mio. kr., mens de skønnede ekstra omkostninger til ekspropriationer i en række mindre bysamfund i byzone er opgjort til mellem 570 mio. kr. og 600 mio. kr. Uden for byfingerpassagerne skønnes de samlede ekstra omkostninger til ekspropriationer således at være mindre end 1 mia. kr.

Tabel 11. Samlede ekstra ekspropriationsomkostninger ved nyanlæg i 2030 uden arealreservationerne til transportkorridor

	Ekstra ekspropriationer				Ekstra omkostninger				Samlede ekstra omkostninger	
	Boliger Antal		Erhverv -1.000 etm.		Boliger Mio. kr		Erhverv Mio. kr.		Mio. kr.	
	Lav	Høj	Lav	Høj	Lav	Høj	Lav	Høj	Lav	Høj
Landzone	14	22	9.800	14.750	42	66	98	147,5	140	214
Byzone	173	174	5.235	7.850	519	522	52,4	78,5	571	600
Tre byfinger- passager	5.270	7.900	*	*	15.810	23.700			15.810	23.700
I alt	5.450	8.100	15.000	22.600	16.350	24.300	150	226	16.500	24.526

Opgjort pr. km for den trafikale infrastruktur bestående af højklasset vej og bane udgør de skønnede ekstra omkostninger til ekspropriationer som følge af ophævelsen af arealreservationerne til transportkorridorerne at være mellem 0,9 mio. kr. og 1,4 mio. kr. i det åbne land i landzone, og mellem 1.6 mia. kr. og 2.4 mia. kr. i de tre byfingerpassager, såfremt der anlægges en højklasset vej og bane inden for de nuværende transportkorridorers arealer i 2030.

Der vil være tale om så stort et ekstra ekspropriationsbehov, at det ud fra såvel menneskelige som økonomiske hensyn næppe vil være hensigtsmæssig at gennemføre anlæg af vej og bane i de nuværende transportkorridorers tracé.