



Dato	21. marts 2016
Sagsbehandler	Jens Christian Probst/Ulrik Larsen
Mail	ul@vd.dk
Telefon	Click here to enter text.
Dokument	16/03770
Side	

Notat om arealreservationer i hovedstadsområdet

Transportkorridorens planlægningsgrundlag

Princippet om at holde visse korridorer til fremtidige overordnede trafik- og forsyningsanlæg fri for byudvikling og placering af byfunktioner blev introduceret i hovedstadsområdets planlægning i Regionplan 1973. Begrundelsen var de særlige problemer i hovedstadsområdet med at fremføre nye overordnede strækningsanlæg på grund af omfattende bymæssig bebyggelse og byudviklingsinteresser.

I Hovedstadsrådets Regionplantillæg 1982 blev princippet detaljeret til en konkret arealreservation og dermed gjort bindende for kommune- og lokalplanlægningen. Fra 1990 indgik transportkorridorerne først i amternes og siden i Hovedstadens Udviklingsråds regionplaner. Efter kommunalreformen i 2006 er arealreservationen videreført i landsplandirektivet Fingerplan 2007 (nu Fingerplan 2013), og kommunerne har overtaget det regionale ansvar i hovedstaden for administrationen af korridorarealerne.

Transportkorridorerne på tværs af byfingrene er en vigtig planforudsætning for byfingerstrukturen med mellemliggende grønne kiler. Når storbyregionen udbygges med større og fortættere "håndflade" indefra og med nye og udbyggede bycentre i fingerbyerne, øges behovet for regional transport på tværs i storbyregionen.

I et rettet udkast til vejledning oplyser Erhvervsstyrelsen

<https://erhvervsstyrelsen.dk/sites/default/files/Bilag5TKrevvejledningmaj2011.pdf>:

Formålet med transportkorridorerne

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

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

Reservationen skal sikre, at transportkorridorarealerne holdes fri for udlæg af ny byzone i kommune- og lokalplanlægningen, og at landzoneadministrationen inden for reservationen undgår place-

ring af ny bebyggelse til byfunktioner, der ikke har naturlig tilknytning til det åbne land, dvs. bebyggelse, der ikke har med landbrug, skovbrug og lign. at gøre.

Korridorerne kan i fremtiden tænkes anvendt fx ved anlæg af en eventuel fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg, der videreføres som en ny international og regional overordnet trafikforbindelse mod syd og videre mod den kommende Femern forbindelse.

Hensigten med at holde arealkorridorer fri for ny bymæssig bebyggelse og byanlæg er at sikre passagemulighed for fremtidige og endnu ikke kendte trafik- og forsyningsanlæg på steder, hvor sammenhængende byudvikling ellers ville blive en barriere. Derved kan de samfundsmæssige omkostninger samt indgrebene i bymiljø og landskab minimeres.

I årene efter, at arealreservationen blev fastlagt i Regionplantillæg 1982 for hovedstadsområdet, har flere kommuner haft ønske om at reducere korridorernes bredde af hensyn til lokale byudviklingsinteresser. Flere kommuner har fremført, at korridoren må kunne indskrænkes til de linjeføringer og anlægsbredder, der reelt vil blive brug for til fremtidige trafikale eller tekniske anlæg.

Imidlertid er de fremtidige anlægs udformning, udstrækning og tracé ikke kendt. Da transportkorridoren er en overordnet og langsigtet reservation, er det af betydning, at den ligger fast og ikke indskrænkes hyppigt ud fra overvejende lokale hensyn.

Ændring af transportkorridorens afgrænsning, som den er angivet i Fingerplan 2013, kan kun ske ved, at Erhvervs- og Vækstministeren udsteder et nyt landsplandirektiv, der supplerer Fingerplan 2013.

Arealreservationer i Fingerplan for hovedstadsområdet

Fingerplanen har, udover transportkorridoren, bestemmelse om en række arealreservationer vedrørende specifikke mulige fremtidige vejanlæg.

Det betyder, at kommunerne skal tage hensyn til muligheden for disse specifikke vejanlægs senere udbygning i deres vejplanlægning, fysiske planlægning og arealplanlægningen, og at vejmyndigheden (Vejdirektoratet for statslige vejinteresser og øvrige kommuner i hovedstadsregionen for kommunale vejinteresser) får mulighed for at udtale sig.

Arealreservationerne betyder, at kommunerne i deres planlægning løbende skal sikre, at muligheden for at gennemføre et senere vejanlæg holdes åben.

Det kan handle om fx forslag til afrunding af byudvikling, lokale vejplaner samt råstofgravning (Region Hovedstaden og Region Sjælland). Fx vil det skulle sikres i planlægningen, at der langs en eksisterende statsvej ikke lokalplanlægges med facadelinje og nye lokale adgange så tæt på vejen, eller planlægges med nye sideveje, at senere vejudbygning med sideudvidelser til trafikstærke gennemfartsveje unødigt vanskeliggøres og fordyres. Det kan også dreje sig om, at byafgrænsning respekterer en mulig vejlinje gennem det åbne land ved at holde en smal arealkorridor åben i et kritisk snit for vejlinjen.

Arealreservationerne opdateres, når Fingerplanen revideres til brug for kommuneplanrevisionen hvert 4. år.

I bilag 1 er beskrevet de vejprojekter med arealreservation i landsplandirektiv Fingerplan 2013 for hovedstadsområdet, der vedrører statsvejnettet, og som skal lægges til grund for den kommunale planlægning. På oversigtskortet i bilag 1 er også vist arealreservationer i Fingerplan 2013, der vedrørende kommunale vejstrækninger. Disse er ikke beskrevet i bilag 1, når de ikke har regionale vejforbindelse med særlige statslige interesser. I Bilag 1, "kortbilag K" er projekter med arealreservationer, der er medtaget i Fingerplan 2013, vist med et projektnummer.

Bilag 1. Vejprojekter sikret med arealreservation i landsplandirektiv (Fingerplan 2013) for hovedstadsområdet

Kortbilag K: Reservationer til overordnede vejanlæg



Eksisterende veje

- Motorvej
- Øvrig overordnet vej

Reservation til nye anlæg

- Motorvej/motorvejsudvidelse
- Øvrig overordnet vej
- Transportkorridor

Bemærkninger

Numre på kortet henviser til liste over ny anlæg i § 25
 Vejanlæggenes forløb er vist oversigtligt og kan være af pindpejl karakter

Gennemgang af vejprojekter med statslig særlig regional interesse, jf. kortet ovenfor

E20/E47/E55, Køge Bugt Motorvejen, Greve S – Køge (Projekt 1)

Projektet vedrører udbygning af Køge Bugt Motorvejen fra 6 til 8 spor på strækningen mellem Greve Syd og sammenfletningen ved Køge. Strækningen er på ca. 14 km.

De ekstra spor Greve S - Solrød S åbnede i 2015.

Anlæg af strækningen Solrød S - Køge pågår og åbner med ekstraspør i 2018.

Der kører 85.000 biler pr. dag ved Køge og cirka 119.000 biler pr. dag ved Solrød (hverdage i 2016). Køge Bugt Motorvejen har det højeste antal biler på det danske vejnet. De mange biler fører til store fremkommelighedsproblemer og kødannelser i myldretiderne ind mod København om morgenen og den modsatte vej om eftermiddagen.

Strækningen mellem Motorring 4 og Greve Syd er tidligere udbygget til 8 spor, og det har forbedret fremkommeligheden på denne strækning.

Frederikssundmotorvejen (Projekt 2)

Projektet vedrører anlæg af en ny vej i Frederikssundfingeren fra Motorring 4 til Frederikssund. Strækningen er på ca. 27 km. Frederikssundsmotorvejens 2. etape mellem Motorring 4 og Tværvej N ved Smørum er anlagt og åbnet for trafik i 2015. Frederikssundmotorvejen består af tre etaper på i alt 34 km, der starter ved Motorring 3 i Rødovre vest for København og slutter i Frederikssund.

Anlægsloven for hele Frederikssundmotorvejen er vedtaget, og den overordnede linjeføring af den samlede strækning med 3. etape fra Tværvej til Frederikssund ligger fast, men finansieringen afventer en politisk afklaring.

E47/E55, Helsingørmotorvejen, Øverød-Isterød (Projekt 3)

Udbygningen af Helsingørmotorvejen til 6 spor fra Jægersborg til Øverød har medført en markant forbedring af de trafikale forhold på denne strækning.

Vejdirektoratet udbygger Helsingørmotorvejen fra 4 til 6 kørespor på strækningen Hørsholm S - Gl. Holte. I november 2015 åbnede Vejdirektoratet for kørsel i tre spor i begge retninger.

Udbygning fra 4 til 6 kørespor på strækning nord for Hørsholm S til tilslutningsanlæg 9, Hørsholm C, i henhold til Lov om udbygning af Helsingørmotorvejen mellem Øverødvej og Isterød udestår, idet finansieringen afventer politisk afklaring. Der kører på denne strækning ca. 56.000 biler pr. hverdag.

Østlig Omfartsvej ved København (Havnetunnel) (Projekt 5)

Mulighederne for at anlægge en østlig ringvej om København har været undersøgt flere gange. Senest blev mulighederne for en Østlig Ringvej undersøgt som led i de strategiske analyser (2009-13).

Københavns Kommune anlægger 1. etape mellem Helsingørmotorvejen og Strandvænget, som åbner for trafik ultimo 2017.

2. etape fra Strandvænget til Nordhavnen bliver VVM-undersøgt. Københavns Kommune ved By & Havn finansierer tunnelen.

Videreførslen til Amagermotorvejen som Østlig Ringvej skal undersøges, jf. Regeringsgrundlaget.

Ring 5, Tværvejen (Projekt 17+6+7+8+9+transportkorridor)

Historisk har der været overvejelser omkring forskellige standarder for Ring 5 spændende fra motorvejsstandard til en lokal fordelingsvej. Den planlagte vej har været benævnt B5, M5 og senest Tværvejen.

Folketinget vedtog i 1967 en projekteringslov for en hovedlandevej, der med udgangspunkt i nord ved Brønsholm skulle forløbe vest om Farum og vest om Høje Taastrup til et punkt vest for Kildebrønde. Herfra skulle vejen fortsætte mod syd til Vest- og Sydmotorvejen ved Køge.

Ringmotorvejen M5 indgik i den planlagte nord-sydgående transportkorridor.

I 1993 gennemførte Vejdirektoratet en undersøgelse af delstrækningen fra Høje Taastrup over Måløv centret til Hillerødmotorvejen. 1. etape af M5/Tværvejen er anlagt mellem Holbækmotorvejen og Sydvejs forlængelse. Vejen er anlagt som motortrafikvej og kan senere udbygges til motorvej.

I forbindelse med anlæg af Frederikssundmotorvejen er yderligere en etape af M5/Tværvejen anlagt mellem Frederikssundmotorvejen ved Tværvej N og den nuværende Frederikssundvej nord herfor.

Der er reserveret mulighed for at placere Ring 5/M5 i transportkorridoren, eller som det fremgår af Fingerplanen på delstrækninger uden for korridoren.

Der blev i 2013 gennemført en strategisk analyse af anlæg af en Ring 5, men der udestår politisk stillingtagen til et videre forløb.

Ring 6, Overdrevsvejen (Projekt 11)

Omfatter en knap 10 km lang forlægning af rute 6, som også er en ring 6, på strækningen fra Isterødvejen og til Helsingørmotorvejen ved Tilslutningsanlægget ved Humlebæk. Anlægget vil medføre en aflastning af strækningen igennem Fredensborg By.

Der blev i 2013 gennemført en strategisk analyse af anlæg af en Ring 6, men der udestår politisk stillingtagen til et videre forløb.

Rute 53, Forbindelse over/under Roskilde Fjord ved Frederikssund (Projekt 12)

Vejdirektoratet skal bygge den ny fjordforbindelse, som går over Roskilde Fjord og forbinder Frederikssund og Hornsherred. Fjordforbindelsen bliver en knap 10 km lang 4-sporet motortrafikvej syd for Frederikssund, og knap 1,4 km vil ligge på en højbro mellem Marbæk og Tørslev Hage.

Projektet koster ca. 2 mia. kr. og forventes at åbne for trafik i 2019.

Rute 16, Frederiksværk – Hillerød 2+1 (Projekt 13)

Projektet er en opgradering af rute 6 på strækningen Frederiksværk-Hillerød til en 2+1 vej.

Der blev i 2013 gennemført en strategisk analyse af anlæg af en Ring 6, men der udestår politisk stillingtagen til et videre forløb.

Rute 211, Frederiksværk – Frederikssund 2+1 (Projekt 14)

Strækningen ligger i direkte forlængelse af Frederikssundmotorvejen. Projektet omfatter udbygning til 2+1 vej.

Der udestår politisk stillingtagen til et videre forløb.

Rute 6, Slangerup – Værebrosbro (Projekt 16)

Projektet er en opgradering af rute 6 på strækningen Slangerup-Værebrosbro. Strækningen fra Værebrosbro til Roskilde er inden for de senere år blevet opgraderet.

Der blev i 2013 gennemført en strategisk analyse af anlæg af en Ring 6, men der udestår politisk stillingtagen til det videre forløb.

Ny vej øst om Trekroner (Rute 6) (Projekt 19)

Kommunen har et ønske om en ny omfartsvej øst om Roskilde og Trekroner. Derved kunne rute 6 forlægges til denne rute.

Der udestår politisk stillingtagen til et videre forløb.

Rute 6, Salløvkrydset-Solrød 2+1 (Projekt 20)

Projektet er en opgradering af rute 6 på strækningen Salløvkrydset til Solrød til en 2+1 vej.

Der blev i 2013 gennemført en strategisk analyse af anlæg af en Ring 6, men der udestår politisk stillingtagen til et videre forløb.

Rute 16, Hillerødmotorvejen, Motorring 3 – Ring 4 (Projekt 25)

Der er i dag 3 sydgående spor på Hillerødmotorvejen på denne strækning. Projektet omfatter udbygning af Hillerødmotorvejen med et 3. nordgående spor. Strækningen er ca. 2,5 km lang.

Der er ikke taget politisk stilling til projekttiltag.

Rute 16, Hillerødmotorvejen, Ring 4 – Værløse (Projekt 25)

Projektet vedrører udbygning af Hillerødmotorvejen fra 4 til 6 spor på strækningen mellem Ring 4 og Værløse. Strækningen er ca. 3 km lang.

Der er ikke taget politisk stilling til projekttiltag.

Rute 16, Hillerødmotorvejen, Allerød – Hillerød (Projekt 26)

Projektet vedrører udbygning af den ca. 13 km lange motortrafikvej til motorvej. Broerne er forbedret til et 4-sporet profil. Motortrafikvejen er i dag afstribet som en 2+1 vej.

Der er ikke taget politisk stilling til projekttiltag.