

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 hovedstadsområdets 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 trafikal infrastruktur, 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 Lindensborg 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 trafik infrastruktur i transportkorridorerne 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**

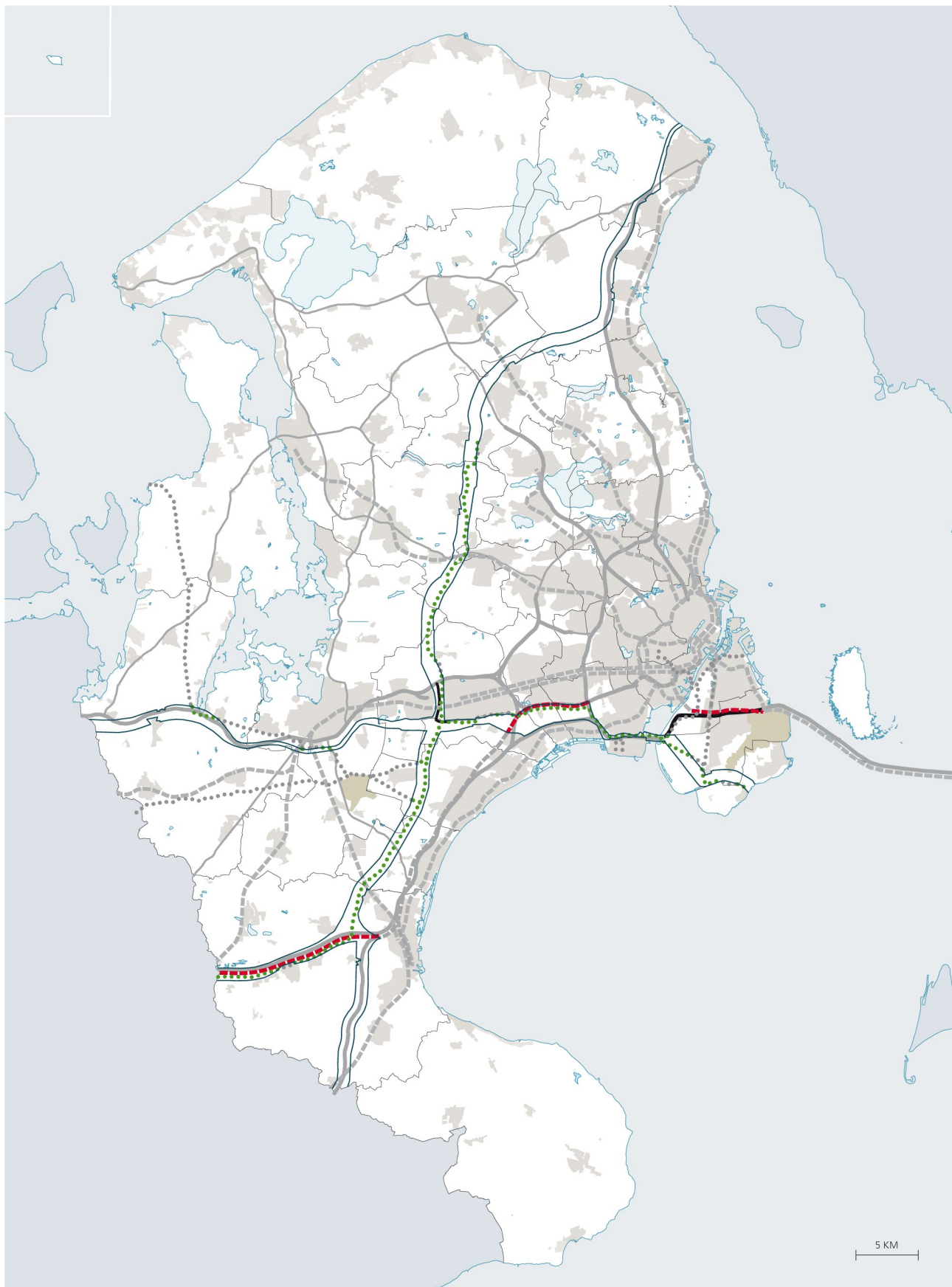
Transportkorridorerne var fra starten begrundet i to formål. For det første skulle korridorerne sikre hovedstadsområdet mulighed for en internationalt, nationalt og regionalt set effektiv infrastruktur på længere sigt. Man forudså et langsigtet behov for tilslutning til både en Øresundsforbindelse og 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 transportkorridorer**

OVERORDNEDE INFRASTRUKTURANLÆG ETABLERET EFTER 1980

- - - BANE (INKL. ANLÆGSLOV)
- MOTORVEJ / MOTORTRAFIKVEJ
- NATURGASHOVEDTRANSMISSIONSLEDNING

ØVRIGE OVERORDNEDE INFRASTRUKTURANLÆG

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

TRANSPORTKORRIDOR

5 KM

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 afstandsbælte 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.

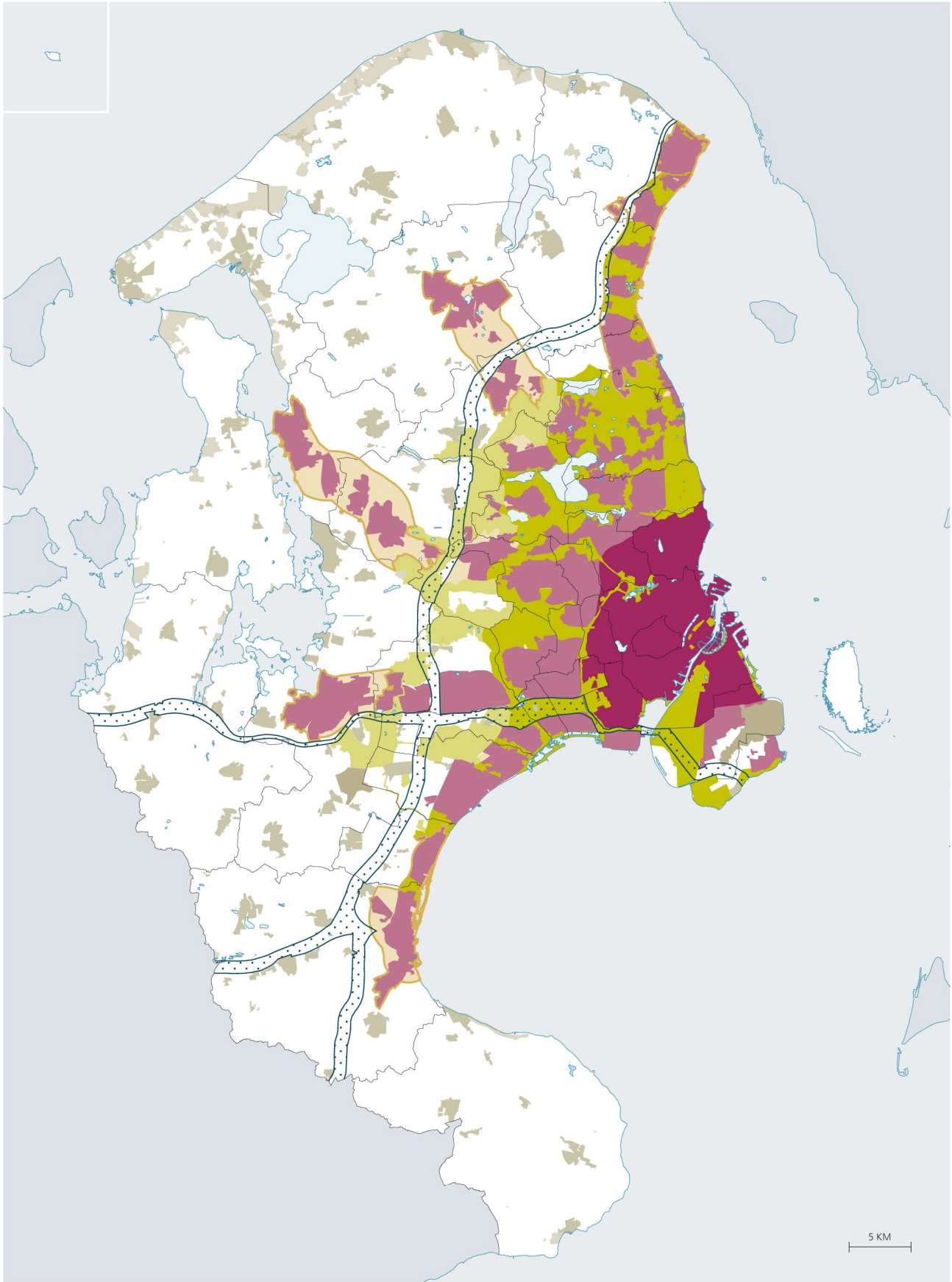
#### **Fingerplanens transportkorridorer**

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."

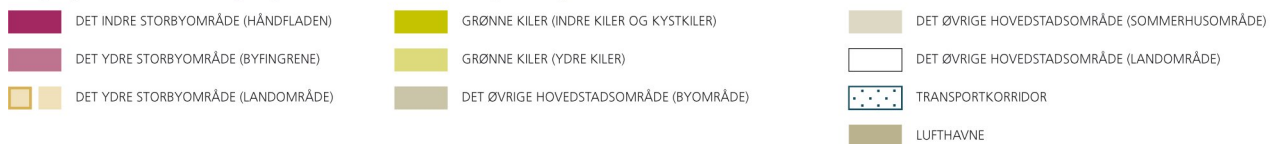
Den nord-sydgående transportkorridor er ca. 100 km lang og den øst-vestgående ca. 60 km lang. Transportkorridorerne omfatter arealer i 18 kommuner: Allerød, Ballerup, Brøndby, Dragør, Egedal, Fredensborg, Greve, Helsingør, Hillerød, Hvidovre, Høje-Taastrup, Ishøj, Køge, Lejre, Roskilde, Solrød, Tårnby 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 trafik infrastruktur og tekniske anlæg fastholdes,
2. at transportkorridorenes landzonearealer friholdes for yderligere permanent bebyggelse og anlæg, bortset fra bebyggelse og anlæg, som er nødvendig for driften af landbrugsejendomme,
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 lovlig 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 hovedstadsområdet's 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. Teglstруп 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.

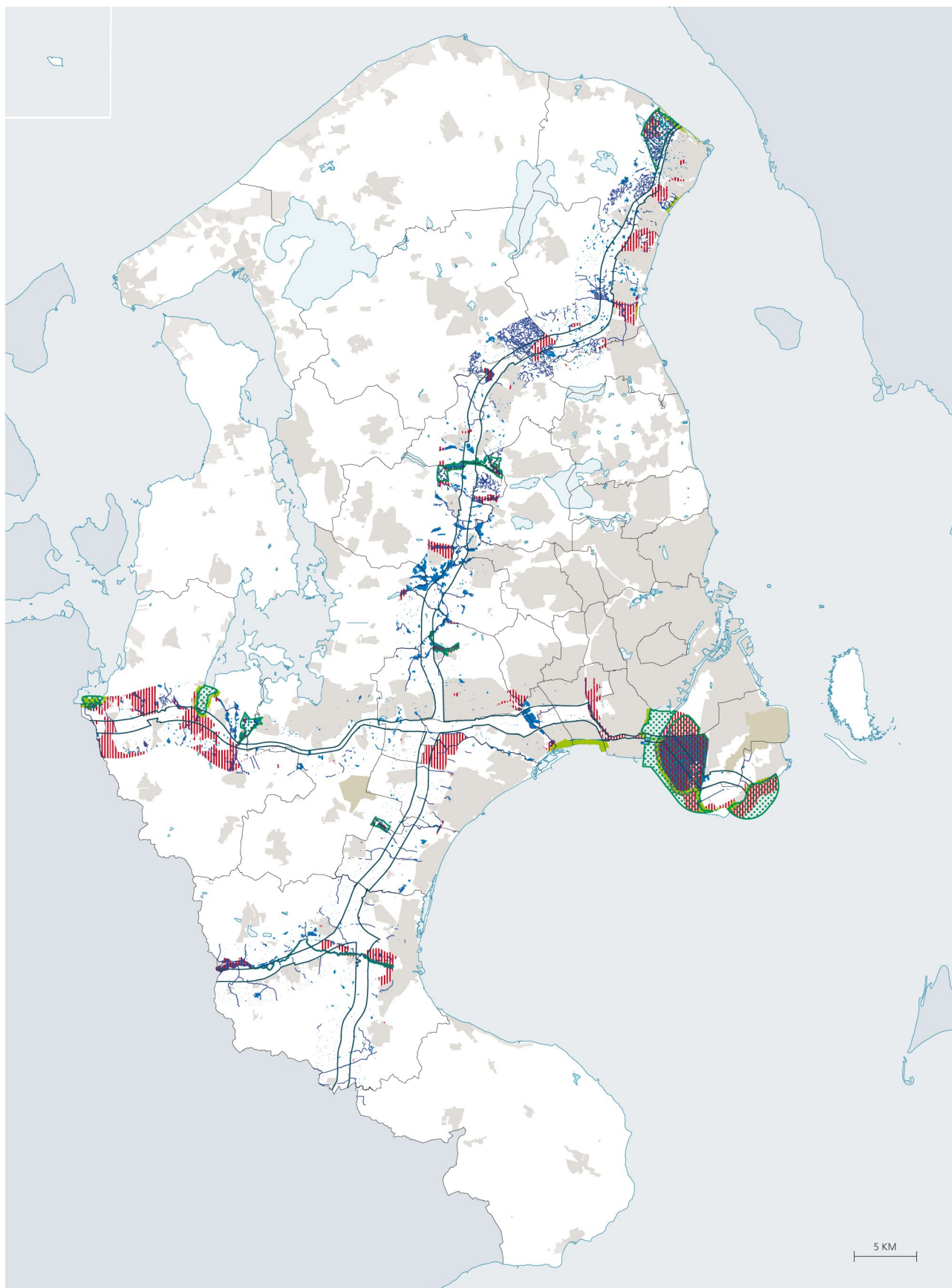
Som altovervejende hovedregel må der ikke vedtages projekter eller planer, medmindre skade på Natura 2000-områdets arter og naturtyper kan afvises. Den nærmere procedure er beskrevet i udkast til vejledning til den såkaldte habitatbekendtgørelse (bkg. 408 om udpegning og administration af internationale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

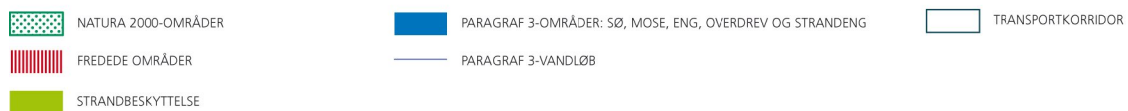
### Fredede områder

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 INTERESSENTER

### 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 naboer 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 Lindemborg, 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 begrundes sit ønske om flytning af hele transportkorridoren syd for Roskilde by med, at ønsker om en fremtidig byudvikling samt omfattende råstofindvinding 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 helheds-vurdering 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 samfundsøkon-



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. Regionerne 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 hovedstadsområdet 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 Helsingørsmotorvejen 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 Sydamager, 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.

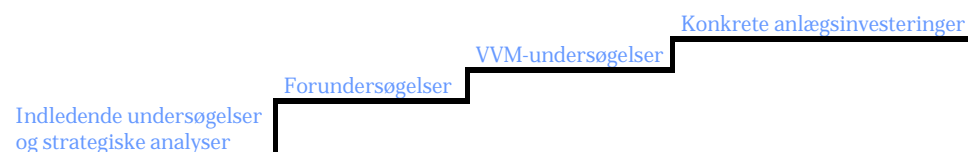
For begge projekter, Ring 5 og en fast forbindelse over Kattégat, vil en nærmere fastlæggelse af det konkrete arealbehov først og fremmest kræve en beslutning om at gå videre med projektet i form af mere detaljerede undersøgelser.

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 omlæggelserne 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 trafikanlæg 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 transportkorridorerens 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 besluttet 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. Transportkorridorenes 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 Køgefingern 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 Lindenberg 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 retsforordning 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.

g. 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).

