

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

Allerød Kommune

COWI A/S

Cimbrergaarden
Thulebakken 34
9000 Aalborg

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

Dato

16. september 2010

Vor ref.

KRBR

Referat af interview med Allerød Kommune

Deltagere: Borgmester Erik Lund og planchef Poul Rasmussen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Har kommunen ønsker om ændring af transportkorridorerne?

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

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

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

Referat af interview med Ballerup Kommune

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

Dato

30. september 2010

Vor ref.

KRBR

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Har kommunen ønsker om ændring af transportkorridorerne?

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

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

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

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

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

Der er følgende eksempler på **plansager**:

Ingen plansager.

Der er følgende eksempler på **landzonesager**:

Sidste sag var i 2005. Ingen særlige problemstillinger.

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

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

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

Brøndby Kommune

COWI A/S

Cimbrergaarden
Thulebakken 34
9000 Aalborg

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

Dato
16. september 2010
Vor ref.
KRBR

Referat af interview med Brøndby Kommune

Deltagere: Borgmester Ib Terp og teknisk Direktør Henrik Winther Nielsen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7 / 2

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

5. Har kommunen ønsker om ændring af transportkorridorerne?

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

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

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

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

Der er følgende eksempler på **plansager**:

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

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

Der er følgende eksempler på **landzonesager**:

Ingen eksempler.

Referat af interview med Dragør kommune

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

Dato

22. september 2010

Vor ref.

KRBR

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dragør Kommune har haft enkelte sager med ulemper.

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

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

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

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

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

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

fremført dette synspunkt i forbindelse med høringssvar til regionplanlægningen.

5. Har kommunen ønsker om ændring af transportkorridorerne?

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

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

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

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

Der er følgende eksempler på **plansager**:

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

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

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

Eksempler på **landzonesag**:

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

Andre sagstyper:

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

Etablering af nedgravet regnvandsledning fra Søvang krydsende transportkorridoren.

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

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

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

Referat af interview med Egedal Kommune

Deltagere: Borgmester Willy Eliassen og teknisk direktør Jacob Madsen.

Dato

16. september 2010

Vor ref.

KRBR

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

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

Lokalt er interessen for udbygning af ringvejsforbindelsen delt.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Har kommunen ønsker om ændring af transportkorridorerne?

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

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

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

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

Der er følgende eksempler på **plansager**:

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

Der er følgende eksempler på **landzonesager**:

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

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

Fredensborg Kommune

COWI A/S

Cimbrergaarden
Thulebakken 34
9000 Aalborg

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

Referat af interview med Fredensborg Kommune

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

Dato

16. september 2010

Vor ref.
KRBR

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

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

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

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

Kommunens borgere er slet ikke godt nok informeret

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Fredensborg Kommune en af de hårdest belastede kommuner, da 14 km² og 13 % af kommunens areal er omfattet af transportkorridoren. Konkrete infrastrukturanlæg vil have store konsekvenser for kommunens landskab og landsbyer, og vil skabe og forstærke en barriere tværs gennem kommunen.

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

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

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

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

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

5. Har kommunen ønsker om ændring af transportkorridorerne?

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

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

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

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

Der er følgende eksempler på **plansager**:

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

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

Der er følgende eksempler på **landzonesager**:

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

Referat af interview med Greve Kommune

Dato

30. september 2010

Vor ref.
KRBR

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Har kommunen ønsker om ændring af transportkorridorerne?

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

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

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

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

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

6. Kommunens konkrete sager inden for korridoren de seneste år

Der er følgende eksempler på **plansager**:

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

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

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

Der er følgende eksempler på **landzonesager**:

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

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

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

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

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

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

Referat af interview med Helsingør Kommune

Deltagere: Borgmester Johannes Hecht-Nielsen og udviklingschef Stella Hansen

Dato
30. september 2010
Vor ref.
KRBR

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

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

Som del af det europæiske transportnet er korridoren vigtig.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Har kommunen ønsker om ændring af transportkorridorerne?

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

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

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

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

Der er følgende eksempler på **plansager**:

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

Der er følgende eksempler på **landzonesager**:

Ingen.

Referat af interview med Hillerød Kommune

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

Dato

16. september 2010

Vor ref.
KRBR

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Har kommunen ønsker om ændring af transportkorridorerne?

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

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

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

Der er følgende eksempler på **plansager**:

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

Der er følgende eksempler på **landzonesager**:

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

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

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

Referat af interview med Hvidovre Kommune

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

Dato

23. september 2010

Vor ref.
KRBR

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Korridorens afgrænsning passer fint med behovet og de faktiske forhold.

5. Har kommunen ønsker om ændring af transportkorridorerne?

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

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

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

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

Der er følgende eksempler på **plansager**:

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

Der er følgende eksempler på **landzonesager**:

Ingen eksempler.

Referat af interview med Høje-Taastrup Kommune

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

Dato
24. september 2010
Vor ref.
KRBR

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Se eksempler nedenfor under punkt 6.

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

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

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

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

5. Har kommunen ønsker om ændring af transportkorridorerne?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Der er følgende eksempler på **plansager**:

Tidligere da det var amtet og efterfølgende HUR der administrerede bestemmelserne var det muligt at opnå tilladelse til blandt andet støjvolde, regnvandsbassiner og fodboldbaner.

Efter at Miljøministeriets Miljøcentre har overtaget den overordnede administration er praksis blevet skærpet, og nye projekter som ovenstående mødes med indsigelse fra Miljøcentret.

Eksempler på tidligere tilladelser er: Støjvold syd for Sydvej, fodboldbaner syd for Taastrup by, samt regnvandsbassin i korridoren vest for transportcentret ved Høje Taastrup by.

Et eksempel på den skærpede praksis er:

Senest har det ikke været muligt at få tilladelse til en støjvold, som kunne skærme Høje Taastrup by, og som samtidig kunne opføres af overskudsjord fra Copenhagen Markets, som skal opføres i byen. Støjvolden kunne ikke tillades selv ikke med en såkaldt ”fjernelsesdeklaration”.

Der er følgende eksempler på **landzonesager**:

- Lokalplan 2.29 for voldanlæg i transportkorridor - som miljøcenteret gjorde indsigelse mod.
- Opførelse af carport på 63 kvm. i transportkorridor (Højvangsvej 17)

Typisk vender ansøger tilbage med et projekt, som ikke kræver landzonetilladelse efter pl. § 35,stk.1. Der træffes typisk ikke afgørelse, men vores vejledning gør, at ansøger reviderer sit projekt, således at det ansøgte ikke kræver landzonetilladelse.

Kopier til belysning af sagerne vedlægges.

Referat af interview med Ishøj Kommune

Deltagere: Borgmester Ole Bjørstorp og teknisk direktør Ole Horskær
Madsen

Dato
23. september 2010
Vor ref.
KRBR

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

Det er helt forståeligt, at staten friholder korridorer til fremtidens infrastruktur, men i Ishøj Kommuner er korridoren i dag problematisk. Korridoren lægger begrænsninger på rimelige udviklingsmuligheder. F.eks. er Ishøj Landsby, der ligger i kanten af korridoren, ramt af begrænsninger.

Det undrer, at transportkorridoren øst-vest ikke i sin helhed, men kun delvis er anvendt til anlæg af København-Ringsted banen. Det står i modsætning til, at arealerne inden for korridoren administreres meget strikt - netop for at sikre mulighed for den slags infrastrukturanlæg. Banen kommer til at ligge i den grønne kile og på en dæmning, som vil blive en barriere gennem kommunen.

IBU-projektet viser, at korridoren nord-syd kan bruges.

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

Der har været dialog om korridoren i forbindelse med 3 konkrete sager i kommunen.

Borgerne er generelt ikke bekendt med at korridoren findes, men korridoren har ikke været genstand for større lokal debat. Det, der har optaget sindene, er den grønne kile og landsbyerne.

En del borgere har dog undret sig over, at korridoren ikke blev brugt til København-Ringsted-banen.

Københavns Amt og HUR, der tidligere administrerede korridoren, føltes tættere på end ministeriet.

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

Den nord-sydgående korridor er meget relevant. En ny ring 5 vil være en stor fordel både lokalt og i større sammenhæng. En bane i ring 5 vil kun være en fordel, da den kan styrke både transportcentret i Høje Taastrup og i det hele taget styrke ring 5.

Generelt er det en praktisk fordel at ledninger og trafik anlæg kan føres igennem med færrest mulige gener og omkostninger.

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

Der bliver sandsynligvis aldrig brug for den øst-vest-gående korridor, og derfor bør den tages op til revision. Spørgsmålet er om, der er behov for det fulde areal fortsat. Det er også utænkeligt, at landsbybebyggelserne i kommunen skal lægge areal til et infrastrukturanlæg.

Der mangler generelt fleksibilitet og mulighed for lokal afvejning ved administration af korridoren. Der er ikke plads for rimelighedsbetragtninger. Digitaliseringen har afgrænset korridoren meget præcist, uden at afgrænsningen har været gjort til genstand for en egentlig planlægning. Der bør være en mulighed for lokal fortolkning, i dialog med overordnede myndigheder.

Ishøj Kommune har lavet en plan for byudvikling i Ishøj Landsby og har været i dialog med skiftende miljøministre, men kommunen har fået kategorisk afslag på sagen. Transportkorridoren overlapper i en vis udstrækning den grønne kile. Der er endda givet afslag på mindre arealjusteringer af landsbybebyggelsen, selvom de ønskede arealer ligger udenfor såvel transportkorridor som grøn kile. Styringen på dette område opleves af kommunen som meget detailorienteret og centralistisk. Det øgede råderum som blev nævnt, at kommunerne skulle få i forbindelse med revision af planlovgivningen, har kommune ikke oplevet.

Ishøj Landsby har skole og for at kunne fastholde elevgrundlaget er det vigtigt at landsbyen kan få en vis udvikling. Byens dagligvarebutik er lukket. Der er herudover to landsbyer, som er berørt af korridoren.

Det er uheldigt, at landsbyen Torslunde er delt i to af korridoren. Der er kun mulighed for byudvikling mod syd på grund af korridoren. Det har bl.a. ført til afslag på ønske om opførelse af et klubhus ved en boldbane og mod et beboerhus nord for byen.

Der er et eksempel på en skovrejsningssag på et areal, hvor skovrejsning er uønsket, men det viste sig at staten selv kunne lave skovrejsning alligevel selv om arealet også er omfattet af korridoren. (Solhøj Kildeplads)

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

Den øst-vest-gående korridor er ikke relevant at opretholde i det nuværende omfang. Korridoren burde tages op til revision, og de arealer, der ikke mere kan argumenteres for bør tages ud.

Der skal indføres mulighed for større fleksibilitet og lokal afvejning i sagsbehandlingen.

5. Har kommunen ønsker om ændring af transportkorridorerne?

Ishøj Kommune ønsker at landsbyerne trækkes helt ud af korridoren, og at korridoren generelt tages op til revision, så kun de arealer, hvor man kan forestille sig et behov, fastholdes inden for korridoren.

Ishøj Kommune vurderer, at trekanten mellem København-Ringsted-banen, M4 og Ishøj Stationsvej efter beslutningen om banen helt naturligt bør kunne friholdes for korridoren og udnyttes til byformål.

Det er sandsynligt, at kommunen frem over ønsker at udnytte korridoren endnu mere til grønne aktiviteter for borgerne. Korridoren i Ishøj Kommune rummer allerede boldbaner syd for Høje Taastrup, som Høje Taastrup Kommune driver.

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

Der er følgende eksempler på **plansager**:

Kortene illustrerer, at byudviklingen i Høje Taastrup Kommune er begrænset af transportkorridoren mod syd, hvor korridoren ligger i Ishøj Kommune.

Der er følgende eksempler på **landzonesager**:

Verserende retssag ved Torslunde Landsby, hvor der er givet afslag til zoneansøgning om udnyttelse af en allerede udstykket grund til bolig. Ishøj Kommune anbefalede tilladelse i første omgang. Naturklagenævnet omgjorde beslutningen ud fra zonelovgivningens bestemmelser og begrundet af transportkorridoren. Sagen går på, at Naturklagenævnets afgørelse strider mod ejendomsretten og er rejst mod såvel Klagenævnet som Ishøj Kommune.

Ishøj Kommune knytter tilladelser op på nedrivningstilladelser, som f.eks. nedrivningsklausul vedrørende kantine ved Pedersborg.

Referat af interview med Køge Kommune

Deltagere: Borgmester Marie Stærke

Dato

23. september 2010

Vor ref.
KRBR

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

Holdningen er grundlæggende positiv. Det er fornuftigt, at sikre at den overordnede infrastruktur kan anlægges på en mindre indgribende måde, som korridorerne sigter mod, men efter mange år er det god fornuft i at give dem et serviceeftersyn.

Mulighederne for etablering af en ring 5 går klart i retningen af det, som Køge Kommune ønsker, og Køge Kommune bifalder IBU-projektets forslag til anlæg af en ring 5.

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

Køge Kommune vil gerne i dialog med staten om relevansen af korridorerne, hvor spørgsmålet er om korridorerne giver mening og dækker behovene i forhold til de behov, der er i dag. Herudover ønsker Køge Kommune indflydelse, når de store infrastrukturanlæg skal planlægges og udføres.

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

Køge bliver mere og mere et overordnet transportknudepunkt, som giver mange udviklingsmæssige fordele, som vil blive styrket yderligere med etablering af en HH-forbindelse og anlæg af en ring 5 forbindelse fra Køge til Helsingør. Der er generelt et behov for at skabe bedre forbindelser på tværs af byfingrene i Hovedstadsområdet.

Køge kommune har altid bakket op om de store trafikanlæg og bakker selvfølgelig også op om en togforbindelse i ring 5, hvis den får lokale stationer. Højhastighedstog er rigtig godt - især hvis der bliver et stoppested i Køge.

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

Køge Kommune oplever ikke de store problemer som følge af transportkorridoren, som ligger i det åbne land. Køge Kommune har stor rummelighed til byudvikling til både erhverv og boliger i Køge Nord, hvor byudviklingen er tænkt sammen med en ny station.

Køge Kommune oplever ikke de store problemer fra grundejere, der ikke vidste at korridoren fandtes.

Hvis planerne om en ring 5 ønskes realiseret, så vil der blive lokal modstand, som er forståelig.

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

Grundlæggende er Køge Kommune enig i transportkorridoren som den er nu og mener den holder mulighederne åbne for en ny vigtig transportforbindelse, men da korridoren er snart 40 år gammel og meget er sket siden er der selvfølgelig et behov for at vurdere korridoren overfor de aktuelle behov og politiske mål.

5. Har kommunen ønsker om ændring af transportkorridorerne?

Korridoren passer som sagt godt i de store linjer men har behov for nogle lokale korrektioner, og så er der behov for at gøre motorvejene helt færdige omkring Køge.

Køge Kommune ønsker, at transportkorridoren rykkes væk fra Lille Skensved, da den blokerer for udvikling og kommunen oplever at borgerne synes det er ubehageligt at bo op ad en transportkorridor.

Ved en revurdering af transportkorridoren bør afvikling af trafikken til Stevns inddrages. Afviklingen af trafikken er problematisk. Ca. 18.000 biler kører dagligt gennem Køge. Der bør træffes en overordnet beslutning om, hvordan trafikken kan afvikles fremadrettet, og til en beslutning kan der knyttes en ny gren til transportkorridoren til Stevns.

Køge Kommune ønsker, at der etableres en forbindelse mellem vest- og sydmotorvejene, så den gennemkørende trafik mellem de to motorveje ikke skal gennem Lellinge. Der mangler også dobbeltrettede ramper ved flere af motorvejsafkørslerne, som begrænser brugen af motorvejene og skaber omvejskørsel.

Køge Kommune vil meget gerne involveres i planlægningen af kombiterminalen.

Der er ikke eksempler på eller ønsker om grønne anlæg eller aktiviteter i transportkorridoren i Køge Kommune.

Bredden af korridoren er ikke et problem i Køge Kommune.

Set i de store linjer er det vigtigste at processen omkring en kommende ring 5 at processen speedes op. et afklaret grundlag vil give kommunen mulighed for

at planlægge i samspil med den kommende infrastruktur, og det vil være muligt at tage stilling til om de lokale bindinger kan ophæves.

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

Der er følgende eksempler på **plansager**:

Ingen eksempler.

Der er følgende eksempler på **landzonesager**:

Ingen eksempler.

Lejre Kommune

COWI A/S

Cimbrergaarden
Thulebakken 34
9000 Aalborg

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

Referat af interview med Lejre Kommune

Deltagere: Borgmester Mette Touborg og leder af Byg og Plan Peter Due Østerbye.

Dato

23. september 2010

Vor ref.
KRBR

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

Der er stor forståelse for behovet for at sikre muligheder for at kunne anlægge fremtidens infrastruktur på en hensigtsmæssig måde, men det giver nogle problemer for borgere og kommune.

Forbindelsen gennem Lejre Kommune følger Holbækmotorvejen undtagen på i den vestligste del og er en meget vigtig forbindelse. Forbedringerne af Holbæk-motorvejen fra Fløng til Roskilde vil give bedre muligheder for bosætning i Lejre. generelt er bedre infrastruktur en udviklingsmæssig fordel for lejre Kommune.

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

Lejre Kommune har ikke oplevet åbenhed fra overordnede myndigheder til at drøfte korridoren og dens afgrænsning, og den konkrete afgrænsning af korridoren er i den løbende dialog med de overordnede myndigheder aldrig blevet begrundet men blot fastholdt uanset hvilke forhold, der i øvrigt har været gjort gældende.

Lejre Kommuner oplever, at der er grundejere der ikke har vidst at deres ejendom var belagt med restriktioner på grund af transportkorridoren, hvilket selvfølgelig giver frustrationer.

Der må være en fælles forpligtelse for stat og kommuner til at finde en løsning, hvor ejere og købere bliver gjort opmærksom på, hvad der gælder for deres ejendom. Det er vigtigt, at det gøres klart, hvem der skal oplyse hvad og hvordan.

Den nye vejledning er et godt redskab. Der har været et behov, som nu er dækket.

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

God tilgængelighed og god infrastruktur er godt for kommunens udviklingsmuligheder.

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

Lejre Kommune har ikke oplevet at korridoren rent faktisk er blevet brugt. Da naturgasledningen skulle anlægges blev der valgt en anden linjeføring. Det kan virke anstødeligt på kommunerne og grundejere, at restriktionerne i korridoren på den ene side håndhæves meget strikt men på den anden side ikke bruges.

Transportkorridoren forhindrer byudvikling, som Lejre Kommune ønsker at planlægge. Lejre Kommune har haft ønske om byudvikling ved Gevninge på et mindre areal mellem bygrænsen og motorvejen syd for byen, men det blev stoppet af HUR på grund af korridoren. Kommunen har også haft ønske om udvikling af et erhvervsområde nord for Kirke Såby ud mod motorvejen, men fik også her afslag på grund af transportkorridoren.

Ønskerne går dels på mulighed for byudvikling nord for Kirke Såby og dels syd for Gevninge.

Der er også ulemper for grundejere, der er uvidende om korridoren og dens begrænsninger og pludseligt finder ud af, at de ikke har mulighed for at gennemføre projekter på deres ejendom. Der er jævnligt sager i Lejre Kommuner, hvor projektønsker må stoppes på grund af korridoren. Ved hushandler oplyses køberne typisk om lokalplaner, mens der ikke oplyses om kommuneplanlægning og statslig planlægning - herunder transportkorridoren. Mange ønsker fra grundejerne når ikke at blive til en sag, da ønskerne stoppes allerede ved en indledede dialog med kommunen. Transportkorridorens konsekvenser er derfor større end en sagsliste giver udtryk for.

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

Med de store infrastrukturanlæg, der er gennemført, og de beslutninger der er taget er der grund til overveje de fremtidige behov og at revurderer transportkorridorens forløb og dens bindinger på et fornyet beslutningsgrundlag.

5. Har kommunen ønsker om ændring af transportkorridorerne?

Et 1 km. bredt bælte virker meget bredt. I Lejre Kommune følger korridoren Holbæk-motorvejen og det er vanskeligt at forestille sig, at der vil blive behov for andre løsninger på eventuelle fremtidige kapacitetsproblemer på motorvejen end en udvidelse af den eksisterende motorvej. Til eventuelle fremtidige ledningsanlæg kan langt mindre end 1 km. dække alle tænkelige behov.

Korridoren gennem Lejre Kommune kunne f.eks. begrænses til kun at omfatte arealer syd for Holbæk-motorvejen. Arealerne nord for vejen kunne frigives. Herudover kunne en mere konkret afklaring af mulige fremtidige behov danne grundlag for en generel indsnævring - også syd for Holbæk-motorvejen.

Lejre Kommune ønsker mulighed for byudvikling på trekantarealet syd for Gevninge og på arealerne nord for Kirke Såby.

Lejre Kommune indgår meget gerne i en mere konkret dialog om transportkorridorens afgrænsning i Lejre Kommune.

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

Der er følgende eksempler på **plansager**:

Tidligere ønske om udvidelse et erhvervsområde nord for Kirke Såby umuligt pga. transportkorridoren.

Tidligere ønske om udvidelse af erhvervsområde syd for Gevninge umuligt pga. transportkorridoren.

Der er følgende eksempler på **landzonesager**:

Afslag på opførelse af enfamiliehus på tom grund i eksisterende husrække pga. transportkorridoren.

Afslag på udvidelse af bolig over 250 m² pga. transportkorridoren.

Tilladelse til container til lagerformål i transportkorridoren på fjernelsesvilkår.

Afslag på opførelse af byggeri til institutionsformål pga. transportkorridoren.

Tilladelse til hestestald (erhvervsmæssigt dyrehold) i transportkorridoren.

Tilladelse til etablering af sø i transportkorridoren.

Afslag på udvidelse af byggeri til erhvervsformål i transportkorridoren.

Referat af interview med Roskilde Kommune

Deltagere: Udvalgsformand for Teknik og Miljø Torben Jørgensen og
afsnitsleder Esben Paludan.

Dato

16. september 2010

Vor ref.
KRBR

Roskilde er omfattet af både den øst-vestgående korridor, som forløber syd om Roskilde og at den nord-syd-gående korridor, som berører et mindre område i kommunens østlige del.

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

Overordnet set er det ok at staten reserverer arealer til at sikre, at fremtidens infrastruktur kan etableres hensigtsmæssigt, men på passagen syd om Roskilde er problemet, at tiden er løbet fra arealreservationen. Det er besluttet at udvide Holbæk-motorvejen til 6 spor og arbejdet er allerede godt i gang. Der er også truffet beslutning om placeringen af den nye København-Ringsted-bane. Set i det lys har Roskilde Kommune meget svært ved at se behovet for en korridor, der forløber parallelt med Holbæk-motorvejen i en afstand på kun ca. 1 km. Hvis der på meget langt sigte skulle blive behov for en yderligere kapacitetsudvidelse, så vil det efter al sandsynlighed ske som en yderligere udvidelse af Holbæk Motorvejen og ikke som en ny motorvej i et parallelt forløb kun ca. 1 km. fra den eksisterende motorvej.

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

Det er fint med den nye vejledning, som ministeriet har udsendt, men tidligere har informationen omkring korridoren været mangelfuld. Når der har været taget større beslutninger om infrastrukturen, som har ændret forudsætningerne for transportkorridoren, så burde behovet for reservationen være taget op i dialog mellem stat og kommuner. Transportkorridoren er senest indarbejdet i Fingerplanen (landsplandirektivet) tilsyneladende uden overvejelser om relevans. Kommunerne oplever at administrere nogle bindinger, som er vanskelige at se relevansen af, og at er lægges begrænsninger på planlægningen for at håndhæve reservationer, som ikke mere er relevante.

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

Ingen fordele ved korridoren syd om Roskilde, men det er ok, at der er en reservation fra Helsingør til Køge til en ny overordnet ringvej og -bane, som kan forbinde en HH-forbindelse med Femern Bælt-forbindelsen og lette trafikken i København.

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

Korridoren lægger begrænsninger på mulighederne for at udvikle Roskilde mod syd. Der har ikke været konkrete planer om byudvikling syd for byen, men hvis korridoren blev flyttet til en mere relevant placering, så vil åbne sig nye muligheder for en sydlig udvikling, som vil have flere fordele. En sydlig byudvikling vil ligge bymæssigt centralt og vil bl.a. støtte stationen, som ligger tæt på.

I Roskilde Kommunes planlægning indgår et mål om at skabe en grøn ring rundt om byen, og her vil det være uheldigt, hvis der skulle etableres et lag infrastruktur mere uden på Holbæk Motorvejen.

Det har vist sig problematisk at udnytte de store råstofområder syd for Roskilde med de bindinger, der er knyttet til transportkorridoren.

Vejdirektoratet har afslået ansøgning om indvindingstilladelse ud fra et synspunkt om, at der kun må være meget lille gravedybde i korridorområdet. Der stilles desuden omfattende krav til efterbehandling. Vejdirektoratet kræver, at de efterbehandlede graveområder skal opbygges, så der skabes gode funderingsforhold til eventuelt kommende vejanlæg. Det har vist sig vanskeligt at styre gravearbejdet med de omfattende krav og bindinger.

Festivalområdet syd for Roskilde By er delvist omfattet af transportkorridoren (teltpladser mm.). Der er igangsat en langsigtet planlægning, der kobler festivalaktiviteterne med graveaktiviteter i råstofområderne. Problemer er bl.a., at der på grund af sammenfald med transportkorridoren stilles krav om meget lille gravedybde, hvilket betyder, at der må graves i store åbne arealer på én gang.

I den langsigtede planlægning for området arbejdes der på idrætsanlæg i den nordvestlige del af området (Darup Idrætsanlæg) flyttes til en ny placering i den østlige del af området. Den nye placering vil sandsynligvis komme til at ligge delvis i transportkorridoren. Roskilde Kommune vurderer, at det kan blive et problem at etablere det nye anlæg af en tilstrækkelig størrelse og standard med den nuværende afgrænsning af transportkorridoren

Der har umiddelbart ikke været problemer med administration af landzonesager på grund af transportkorridoren. Roskilde Kommune administrerer generelt konsekvent efter reglerne. Det begrænser forskellene på sagsbehandlingen inden for og uden for korridoren, da der samtidig er mange andre hensyn at lægge ind i sagsbehandlingen. Desuden er der på grund af sammenfaldet med råstofområder et meget begrænset antal sager i området syd for Roskilde. Roskilde Kommune har ikke eksempler på brug af fjernelsesklausul som betingelse for tilladelse.

Roskilde Kommune oplever ikke henvendelser fra lodsejere og købere, der er utilfredse med at være omfattet af korridoren eller mener at have lidt tab som følge af bindingerne. Også her skyldes det måske sammenfaldet med råstofområderne, som lægger begrænsninger på interessen for at købe ejendomme i området. Det er typisk entreprenørerne, der køber arealerne op i området syd for Roskilde. Roskilde Kommune har ikke hørt om problemer med værditab som følger af at ejendomme er omfattet af transportkorridorerne.

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

Som nævnt tidligere betyder beslutningerne om udbygning af Holbæk-motorvejen i det eksisterende tracé og linjeføringen for København-Ringsted-banen, at behovet for ny transportinfrastruktur i korridoren syd om Roskilde må være irrelevant. Det virker helt usandsynligt, at der vil komme motorvej eller bane i korridoren syd om Roskilde. Transportkorridoren syd for Roskilde blev i sin tid begrundet med behovet for anlæg af "regional vej", hvilket drejer sig om de daværende planer om den såkaldte "Sydskelsvej", som for mange år siden er opgivet. Med hensyn til ledningsanlæg vil det være vanskeligt at gennemføre anlæg i det stærkt kuperede områder, som graveaktiviteterne efterlader. Det kan også konstateres, at naturgasledninger mv. kun i begrænset omfang rent faktisk er blevet etableret i transportkorridoren syd om Roskilde. Samlet set vurderer Roskilde Kommune, at tiden er løbet fra opretholdelse af korridoren syd om Roskilde by.

Korridoren fra Helsingør til Køge, som berører den østligste del af kommunen, vurderes at være relevant.

5. Har kommunen ønsker om ændring af transportkorridorerne?

Roskilde Kommune mener som nævnt at tiden er løbet fra opretholdelse af transportkorridoren syd om Roskilde by. Korridoren burde ophæves og erstattes af konkrete udvidelsesmuligheder for Holbæk-motorvejen på langt sigte. Herudover bør behovet for en ny transportkorridor vurderes set i lyset af de nye trafikstrukturer med etablering af Femern Bæltforbindelse, en evt. M5 mv. og behovet for at afvikle trafik til og fra Roskilde Lufthavn. Det peger på behovet for en revision af behovet for transportkorridorerne, der baseres på aktuelle hensyn og udfordringer.

Konkret bør der være mere fleksibilitet i administrationen af transportkorridorerne, så der eksempelvis vil være mulighed for at flytte et idrætsanlæg til en ny placering inden for korridoren.

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

I forholds til råstofsager har vi i området syd for Roskilde behandlet sager både i Kamstrup- og Nymølle Grusgrav - St. Hede Grusgrav og Øde

Hastrup som alle har været berørt af transportkorridoren. Problemerne er de restriktioner transportgiver for at indvinde effektivt og de krav til efterbehandling som er for at forberede områderne for en evt. vej. RK ville have tilladt en mere effektiv udgravning, og dermed ikke haft så mange grave åbne og ikke stillet samme krav om efterbehandling

Vi er bekendt med 4 landzonesager indenfor transportkorridoren i løbet af de seneste. Der er i alle tilfælde givet tilladelse til de ansøgte med de gældende betingelser om, at det ansøgte skal fjernes igen uden erstatning, hvis det er nødvendigt ift. etablering af infrastrukturanlæg i korridoren.

Solrød Kommune

COWI A/S

Cimbrergaarden
Thulebakken 34
9000 Aalborg

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

Dato

1. oktober 2010

Vor ref.

KRBR

Referat af interview med Solrød Kommune

Deltagere: Borgmester Niels Hörup, teknisk chef Niels H. Sørensen, teamleder Birgitte Blaabjerg Olsen og landskabsarkitekt Helga Henriksen.

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

Solrød Kommune har respekteret korridoren som en overordnet binding og lært at leve med den, men Solrød Kommune har isoleret set ikke nogen interesse i de infrastrukturanlæg, der kan anlægges i korridoren.

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

Korridoren er blevet accepteret stiltiende, men der har gennem en periode været et underliggende behov for at komme i dialog med staten om korridorens relevans, dens beliggenhed og de restriktioner, der er pålagt. Derfor er det velkomment, at korridoren nu underlastes et serviceeftersyn.

Solrød Kommune undrer sig over ikke at være blevet hørt forbindelse med IBU-projektet, som placerede et stort vejudfletningsanlæg i Solrød Kommune.

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

Solrød Kommune oplever ingen fordele ved korridoren og de anlæg, der kan placeres i den.

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

Der er som nævnt ingen fordele for Solrød Kommune ved korridoren og dens anlægsmuligheder - kun ulemper. Solrød Kommune vil blive gjort endnu mere til en transitkommune ved realisering af ring 5. Trafikken gennem

kommunen indebærer ingen udviklingsmæssige fordele men en masse miljø- og barriereproblemer.

Solrød Kommune har været meget engageret i planlægningen af København-Ringsted-forbindelsen. Gennem den langstrakte debat har Solrød Kommune flere gange været i kontakt med myndighederne, herunder folketingets miljø- og planudvalg, men anlægsloven er vedtaget, og Solrød Kommune kommer til at lægge areal til banen og stå model til de problemer den afføder. Problemet for Solrød Kommune er, at banen vil blive endnu en barriere oven i de store trafikbarrierer, som kommunen allerede lægger areal til. Den nye bane vil skære kommunen over endnu en gang og medføre problemer både som en barriere og med støj. Det undrer Solrød Kommune, at korridoren ikke vil blive brugt til anlæg af København-Ringsted-banen.

Køge Bugt-motorvejen er en af landets hårdest trafikerede veje, men Staten har ikke sørget for at dæmpe støjen langs vejen i takt med, at trafikken er steget. Solrød Kommune har for at sikre acceptable forhold for naboerne været nødt til at forhøje støjvoldene fra 6-7 m. til 11 m. og selv finansiere afskærmningen på trods af, at det egentligt er statens opgave at støjdampe langs egne veje. København-Ringsted-banen vil øge støjbelastningen yderligere - bl.a. fordi den anlægges på en dæmning på store dele af strækningen gennem Solrød kommune..

Solrød Kommune ser helst, at korridoren helt fjernes fra kommunens område. Realisering af en ring 5 vil blive endnu en barriere gennem kommunen og vil medføre endnu flere miljøproblemer.

Etablering af en ring 5 forbindelse vil ødelægge den oprindelige idé i fingerplanen, hvor der blev planlagt for by langs kysten øst for motorvejen og åbne landskaber vest for.

Også det åbne land vil blive påvirket negativt, herunder de store kulturværdier områderne rummer og den frugtbare landbrugsjord.

Der har ikke været mange landszonesager i korridoren i Solrød Kommune. Ca. 60 ejendomme er omfattet af korridoren, heraf ca. 20 i Jersie Landsby (lokalplanlagt). Der har i størrelsesordenen været max. 10 sager i korridoren i alt. (Jeg har gennemgået landzonesagerne fra de sidste 7-8 år; både tilladelser og afslag, og deriblandt er der ingen der ligger i transportkorridoren). Solrød Kommune har oplevet sager med grundejere, som ikke kender til korridoren. Grundejerne bliver typisk overraskede over at blive konfronteret med begrænsningerne, der f.eks. kan sætte en stopper for et ønske om en tilbygning, en carport eller lignende.

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

Hele den sydlige del af korridoren burde revurderes på baggrund af de store ændringer i forudsætninger, der er sket i løbet af de ca. 40 år, som korridoren har været gældende. I forbindelse med en revurdering af den sydlige del af korridoren kunne muligheder for lokalisering af miljøbelastende virksomheder indgå, da der vil være oplagte muligheder for at koble den slags

erhvervsområder på en ring 5. Aktuelt arbejdes der bl.a. på lokalisering af biogasanlæg.

5. Har kommunen ønsker om ændring af transportkorridorerne?

Solrød Kommune ønsker så mange begrænsninger som muligt fjernet. Det er Solrød Kommunes grundlæggende ønske at få korridoren helt væk fra kommunens område.

Et 1 km. bredt bælte forekommer at være meget bredt set i forhold til et muligt behov. Derfor bør korridoren slankes til det, der med rimelighed kan begrundes. Staten opfordres til at udarbejde det nødvendige projektmateriale til afklaring af behovet for infrastruktur og herefter slanke korridorerne til det nødvendige.

Solrød Kommune ønsker en gennemgribende revurdering af den sydlige del af ring 5 korridoren. Det kan f.eks. overvejes om korridoren med fordel kan flyttes mod vest til en placering mellem Roskilde og Hedehusene og herfra med forbindelse til lufthavnen og tilslutning ved Køge. Det vil betyde, at der ikke vil blive anlagt lag på lag af tung transportinfrastruktur langs byerne langs Køge Bugt.

København-Ringsted-banen burde flyttes ud i korridoren og godstransporterne burde flyttes med.

Solrød Kommune undrer sig over, at byudviklingsmulighederne både nord og syd for kommunen er udvidede sammenlignet med mulighederne ved Solrød. Køge og Greve har et bredt byudviklingsareal, som går vest for motorvejen, mens Solrød Kommune kun har et smalt areal mellem motorvejen og kysten. på samme måde som ved Køge kunne fingerplanen give mulighed for, at Solrød kan udvikles mellem motorvejen og korridoren samt udviklingsmuligheder ved Havdrup. Hvis Solrød Kommune havde bedre arealmæssige muligheder, så kunne kommunen også komme til at spille en rolle som erhvervsudviklingsområde med den gode trafikale beliggenhed.

En del af Jersie er omfattet af korridoren. Det er usandsynligt, at der vil blive anlagt infrastruktur tværs gennem et byområde. Derfor bør korridoren ophæves her, så udviklingen ikke sættes i stå uden grund.

Administrationspraksis burde ændres, så grundejerne i korridoren har mulighed for at opføre sekundære bygninger uden nedrivningsklausul. Det kan f.eks. være carporte, udestuer mv. Spørgsmålet er, om ikke staten har sat begrænsningerne for hårdt set i forhold til grundejernes ulemper. Staten burde acceptere et større spillerum for grundejerne inden for korridoren og acceptere, at anlægsudgifterne kan blive en smule højere. Derimod er det helt rimeligt, at staten ikke ønsker, at der opføres helt nye boliger, erhvervsbygninger mv. i korridoren. Man kunne f.eks. sige, at byudvikling i korridorerne skal undgås, og at enkeltsager skal afvises, hvor projektet rækker ud over mulighederne i en almindelig zonesag.

Solrød Kommune har ikke planer om grønne anlæg eller aktiviteter i korridoren ud over en sti på tværs af korridoren på grænsen mellem Greve og Solrød kommuner, som planlægges sammen med nabokommunerne.

Der har inden for korridoren været forespørgsel på en campingplads og en motorcross bane men de er blevet afvist af andre årsager.

I forbindelse med høringen af den nye vejledning foreslog Solrød Kommune en bedre formidling overfor grundejerne. Der kunne f.eks. laves en folder, som kommunen kan udlevere til grundejerne.

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

Der er følgende eksempler på **plansager**: Ingen sager

Der er følgende eksempler på **landzonesager**: Ingen sager - kun mundtlige forespørgsler, hvor kommunen har vejledt om retningslinjer for transportkorridorarealer.

Referat af interview med Tårnby Kommune

Deltagere: Teknisk Chef Betina Grimm.

Borgmesteren ønskede ikke at deltage, da korridoren først og fremmest er et teknisk anliggende. For Tårnby Kommune handler et først og fremmest om at slippe for unødige begrænsninger for eksisterende ejendomme.

Dato

23. september 2010

Vor ref.

KRBR

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

Det er forståeligt, at staten ønsker at sikre hensigtsmæssige muligheder for at anlægge den nødvendige overordnede infrastruktur, men der skal være realisme i og gode begrundelser for reservationerne.

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

Der har været dialog om konkrete sager, men Tårnby Kommune er ikke blevet oplyst godt nok om, hvorfor korridoren er fastholdt i kommunen, når flere af de oprindelige begrundelser er bortfaldet. Der var oprindeligt flere korridorer med alternative linjeføringer for den faste forbindelse til Sverige, hvoraf den valgte linjeføring og alternativet over Kastrup Lufthavn er udgået af planlægningen. Den sydlige korridor er fastholdt i fuld udstrækning selv om forudsætningerne er ændret med anlægget af motorvejen til Sverige. I dag er der kun behov for at sikre muligheder for at anlægge ledninger i korridoren, og det behøver man ikke reservere et 1 km.bredt bælte til.

Den nye vejledning er fin, men den kommer sent - efter næsten 40 år - og den burde udvides med en beskrivelse af, hvad korridoren skal bruges til på de enkelte strækninger, og hvorfor en bredde på 1. km. er nødvendig. Korridoren må begrundes ud fra nutidige forudsætninger og behov.

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

Det er selvfølgelig en fordel, at staten sikrer, at den overordnede infrastruktur kan gennemføres med færrest mulige gener og forbereder det i god tid.

For Tårnby Kommune er der ingen fordele i korridoren, når der blot er tale om ledninger.

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

Det er en ulempe at være pålagt en binding i et bælte med en bredde på 1 km.

Korridoren har ikke begrænset byudvikling i Tårnby Kommune, da kommunen ikke har planer om at byudvikle syd på. Der er heller ikke planer om grønne anlæg eller aktiviteter i korridoren.

Ulemperne i Tårnby Kommune handler først og fremmest om de restriktioner, der er lagt for områdets grundejere.

I Dragør Kommune vedrører sagerne primært sommerhuse, landbrugsejendomme o.lign., og dem er der en del af.

Der er eksempler på, at korridoren har forhindret genopførelse af et nedbrændt sommerhus.

Konsekvenserne af korridoren skal selvfølgelig ses i sammenhæng med, at der er mange andre bindinger, som betyder, at en stor del af projekterne ville få afslag, selv om korridoren ikke var gældende, men det er selvfølgelig ikke en begrundelse for at fastholde en unødvendig binding.

Lodsejernes klager over korridoren går ikke direkte på et økonomisk tab, men der er indirekte det, der ligger bag utilfredsheden, når der må gives et afslag på grund af korridoren.

Der er flere problemer, end mængden af sager viser, da mange ønsker stopper ved den indledede kontakt til kommunen og derfor ikke bliver til en sag.

Ejendomsmæglerne glemmer, at oplyse køberne om korridoren, som ikke er tinglyst. Det fører til en del skuffelser og frustrationer, når grundejere får et nej til et projekt, som de havde forventet at få tilladelse til.

Det grønne ejendomsskema kunne måske bruges til at gøre opmærksom på korridoren i forbindelse med ejendomshandler, eller måske kunne man benytte webGIS værktøjer. Der er allerede systemer med "Hvad gælder for min ejendom". Informationsbehovet må være til at løse.

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

I Dragør Kommune er korridoren helt ude af takt med nutiden, da den faste forbindelse til Sverige jo er anlagt. Behovet for vejanlæg i korridoren er ikke til stede. En bredde på 1 km. er alt for meget, når det kun drejer sig om muligheder for ledninger.

5. Har kommunen ønsker om ændring af transportkorridorerne?

Korridoren bør genovervejes ud fra en nutidig vurdering af behovene.

Korridorens bredde er for stor i Tårnby Kommune, og den kunne eventuelt flyttes, så den følger naturgasledningens faktiske forløb. Det bør også overvejes om "sommerhusområdet" nord for Kongelunden kan tages ud af korridoren. Det vil passe med at flytte korridoren til et forløb langs

naturgasledningen. Det samme gælder landejendommene langs Tømmerupvej, hvor der er en koncentration af bygninger.

Der er ved at blive etableret et kystdige i samarbejde med Skov- og Naturstyrelsen. Når diget er etableret med et forløb ind over landarealet. Diget skal krydse korridoren, og spørgsmålet er om det er foreneligt med transportkorridoren.

Der bør fremadrettet fokuseres på, hvordan korridoren kan formidles til brugerne, og hvem der skal gøre det.

Der kunne komme ønsker om grønne aktiviteter og anlæg i korridoren op i forbindelse med den kommende planstrategi og kommuneplanrevision.

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

Der er følgende eksempler på **plansager**:

Tårnby Kommune forventer at udarbejde lokalplan for et dige i kanten af transportkorridoren, men det forventes ikke, at det giver problemer.

Der er generelt ikke problemer mellem transportkorridoren og byudvikling i Tårnby Kommune. Det skyldes især at transportkorridorens forløb gennem kommunen løber gennem arealer, der er pålagt andre former for planrestriktioner. Primært fredningerne på Vestamager og cirkulæret (landplandirektivet) om bl.a. arealanvendelsesregulerende bestemmelser for områder der er belastet af støj fra lufthavnen (Miljø- og Energiministeriets cirkulære nr. 56 af 30. apr. 1997).

Der er følgende eksempler på **landzonesager**:

Der er eksempler på at sager om genopførelse efter brand, hvor tilladelse er blevet nægtet bl.a. med henvisning til transportkorridoren, når skaderne har været så omfattende, at der reelt var tale om nybyggeri, hvilket strider mod bestemmelserne både om transportkorridoren og i støjcirkulæret. Tilsvarende sager findes også om renovering af eksisterende meget nedslidte ejendomme.

Sager om udvidelse af boliger og virksomheder i nedlagte landbrugsbygninger, hvor tilladelser er blevet nægtet med henvisning til transportkorridoren. Støjcirkulæret hindrer ikke udvidelser.

Herudover er der et eksempel på at der til en eksisterende lovlig virksomhed er nægtet tilladelse til opførelse af et maskinhus, og på at transportkorridoren har været anvendt som en del af begrundelsen i et påbud om nedrivning af et ulovligt opført hus

Vallensbæk Kommune

COWI A/S

Cimbrergaarden
Thulebakken 34
9000 AalborgTelefon 99 36 77 00
Telefax 99 36 77 01
www.cowi.dk**Godkendt af Vallensbæk (TLI)****Referat af interview med Vallensbæk Kommune**

Deltagere: Borgmester Henrik Rasmussen og byplanlægger Torsten Lindberg.

Dato

24. september 2010

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

Vallensbæk Kommune anerkender, at en transportkorridor er nødvendig for at sikre mulighed for udbygning af den overordnede infrastruktur på en hensigtsmæssig måde, men korridoren skal være i overensstemmelse med rimelige og realistiske behov, og der skal derfor også tages et hensyn til økonomisering med arealerne, og administrationen af korridoren skal tage udgangspunkt i rimelige samfundsøkonomiske afvejninger. Sammenhængende bebyggede arealer, som f.eks. Vallensbæk Landsby og idrætscenteret, udgør så store værdier at ekspropriationer til infrastrukturanlæg er urealistisk. Disse skal udgå af Transportkorridoren

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

Det hele foregår alt for rigtigt i dag. Der er skabt et system, hvor Miljøcentret ikke har kompetencen til at forhandle med kommunerne og finde lokalt tilpassede løsninger. Der er ingen fleksibilitet i administrationen. Der var trods alt et vist spillerum for rimelige fortolkninger tidligere hvor amtet og HUR administrerede korridoren.

Administrationen af korridoren er klart skærpet ved overførelsen til Miljøcentret og overgangen til landsplandirektivet som administrationsgrundlag.

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

Korridoren ville være en stor fordel, hvis afgrænsningerne var realistiske, og hvis administrationen var fornuftig. De ville give klare linjer at planlægge og investere efter. F.eks. kunne der støjafskærms efter nogle realistiske og slankere korridorer omkring transportanlæggene.

Som korridoren er nu, er der ingen fordele. Tværtimod er den store gennemgående trafik en belastning.

En ring 5 ville være en fordel - også i Vallensbæk - da den vil aflaste trafikken lokalt, og den vil give nye udviklingsmuligheder. Vallensbæk Kommune har ingen speciel holdning til om der skal etableres bane i ring 5.

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

Korridoren opleves som ude af takt med forholdene i det 21. århundrede. Da korridoren blev til var der måske et behov, men i dag er tiden løbet fra den. I dag er mange af infrastrukturanlæggene, som korridoren var begrundet i, anlagt eller besluttet. Forudsætningerne er derfor til stede for en meget mere præcis afklaring af behov og korridorens udstrækning og virkemidlerne.

Ulemperne opleves specielt stærkt i Vallensbæk Landsby og med hensyn til støj.

Vallensbæk Landsby er hårdt ramt af korridoren. Der lægges mange bindinger på borgernes muligheder i landsbyen, og det er meget begrænset, hvad der er mulighed for at anvende områderne omkring landsbyen til. Selv grønne anvendelser er blevet stoppet. Det virker urimeligt, at landsbyens udvikling på mange måder er sat i stå, når det samtidig er helt usandsynligt, at Staten vil vælge at føre et infrastrukturanlæg gennem en landsby. Det vil aldrig ske. Hvorfor opretholdes korridorens begrænsninger så? Vallensbæk Kommune undrer sig over, at landsbyen overhovedet er med i korridoren. I "Detaljeret af regionplanens transportkorridorer" fra 1979 fremgår det, at Vallensbæk Landsby ikke indgår i korridoren og landsbyen er vist som en "ø" på kortet.

Motorvejene ligger lige uden for korridoren op mod tætte byområder med mange boliger. Der er ikke gennemført den nødvendige støjafskærmning langs vejene, og det belaster både byen og boligerne på den ene side og de rekreative kvaliteter på den anden side. Den nye bane føres i en 12 m. høj bro hen over Holbæk-motorvejen. Vallensbæk Kommune anerkender løsningen, men problemet er, at støjdemningen, der er gennemført efter gældende regler handler om døgnudjævnet støj. Det betyder reelt, at der bliver voldsomme belastninger, hver gang der kører et tog forbi. At der er stille ind i mellem togene hjælper ikke på de gener, som borgerne vil komme til at opleve.

Vallensbæk Kommune har måttet opgive en række planer om rekreative forbedringer i korridoren på grund af veto begrundet af korridoren.

Kommunen har også måttet afvise en række rimelige ønsker fra grundejere på grund af korridoren. Problemet er, at kommunen ikke kan begrunde overfor grundejeren, hvorfor der skal gives et afslag. Korridoren virker set med nutidens øjne ubegrundet på størstedelen af det areal, den omfatter.

Problemerne opstår både når det gælder større sager og mindre sager.

Vallensbæk Kommune har oplevet en skærpelse af administrationen af korridoren efter 2007, hvor Miljøcentret overtog administrationen. I dag er det umuligt at opføre f.eks. et spejderhytte i korridoren. Konsekvensen af den restriktive administration af korridoren er, at borgerne i Vallensbæk Kommune skal transportere sig til de ydre dele af hovedstadsområdet, hvis de vil dyrke "bymæssige rekreative aktiviteter".

Korridorens begrænsninger, herunder nedrivningsdeklarationer, medfører økonomiske tab for grundejerne. Nedrivningsdeklarationer tinglyses på ejendommene, og det er klart at det koster på ejendomsværdien.

Vallensbæk Kommune har ikke større landszonearealer uden for transportkorridoren.

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

Korridoren er helt ude af takt med de faktiske behov, og der er konflikt mellem korridoren og fingerplanen. Hvorfor kan man f.eks. ikke få lov til at lave "så meget som et hundehus" i korridoren, når den samtidig er grøn kile i fingerplanen. Der var måske et behov for 40 år siden til at reservere store bæltter til fremtidige transportanlæg, men det er helt urealistisk at tænke i dag. Der er sket meget siden korridoren blev fastlagt, og man er meget mere klar over de reelle behov i dag.

Vallensbæk Kommune vil meget gerne inddrages i udarbejdelse af den næste fingerplan for at få mulighed for at fremlægge synspunkter og præge resultatet. Vallensbæk Kommune oplevede under sidste planproces, at alle forslag som kommunen sendte frem blev afvist, herunder en anmodning om at indbygge en mulighed for dispensation i administrationen af transportkorridoren, og et ønske om at tage Vallensbæk Landsby ud af korridoren.

5. Har kommunen ønsker om ændring af transportkorridorerne?

Det vigtigste er, at der reelt sker noget med korridoren. Det er indlysende at korridoren er ude af takt med tiden. Derfor skal serviceeftersynet følges op med reelle ændringer.

Transportkorridoren må ses i sammenhæng med fingerplanen og dens grønne kiler. Der må findes en løsning på konflikten mellem de to hensyn, og transportkorridoren skal tilpasses behovene og de politiske mål.

I Vallensbæk Kommune kan korridoren indskrænkes til rimelige udvidelsesmuligheder omkring de to motorveje og København-Ringsted-banen, og det må være muligt at flytte korridoren væk fra Vallensbæk Landsby. Den reviderede korridor kan udarbejdes efter en differentiering. Princippet kan være, at fremtidig transportinfrastruktur placeres langs eksisterende motorveje og den kommende bane, og at ledninger kan graves ned i hele korridoren, da nedgravede ledninger vil være forenelige med anvendelsen som grøn korridor. Vallensbæk Kommune har udarbejdet et forslag til ændring af korridoren, som er vedlagt.

Vallensbæk Kommune har ikke ønsker om byudvikling i korridoren. Ønskerne går alene på at få de sammenhængende bebyggelser som f.eks. Vallensbæk Landsby, Idrætscenteret og Ridecenteret ud af korridoren og at få mulighed for at udvikle de rekreative muligheder i overensstemmelse med, at arealerne også er grøn kile i landsplandirektivet, og at der er et stort behov for at kunne tilgodese borgernes ønsker om tidssvarende rekreative muligheder.

Idéen med Fingerplanen er jo netop at have gode almene rekreative arealer tæt på byfingrene.

Bestemmelserne for transportkorridoren kan ikke ses isoleret. Der er også behov for at rydde op i, hvad der er byzone, og hvad der er landzone i korridoren. Flere bebyggede arealer er af historiske årsager landzone og omvendt er ubebyggede arealer byzone. Vallensbæk ønsker ikke ny byudvikling mellem byfingrene, men vil gerne have mulighed for at overføre allerede bebyggede arealer fra landzone til byzone gennem ny lokalplanlægning for at lette administrationen.

Behovet for information af grundejere må let kunne løses ved at lægge transportkorridoren og eventuelt andre statslige bindinger ind i PlansystemDK.

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

Der er følgende eksempler på **plansager**:

Ny daginstitution i Landsbyen ved Vallensbæk Skole kan ikke opføres. Placeringen ligger mellem skolen og enfamiliehuse i Landsbyen, og opleves som en del af Landsbyen. Vallensbæk Skole ligger dog i landzonen. I første omgang var der fornuftig dialog med Miljøcenter Roskilde. Det blev dog hurtigt oplyst at kun Miljøministeriet kunne give dispensation til en ny lokalplan, men ministeriet har efterfølgende sagt nej.

Idrætscenter i Vallensbæk Landsby ønskes udvidet med en ekstra hal. Det var muligt tidligere, men lokalplanen er ikke præcis nok. Derfor kræves en ny lokalplan. Med ministeriets administration af korridoren er det ikke muligt at opføre hallen. Da en ny hal vil ligge i Transportkorridoren, kan Vallensbæk ikke udarbejde en ny lokalplan der giver muligheden. Dette selv om arealet reelt ikke kan anvendes til infrastruktur anlæg som følge af de anlægsværdier der allerede er opført ved Idrætscenteret, eller vil ændre ved karakteren i Den Grønne Kile.

Der er følgende eksempler på **landzonesager**:

Ønske om at anvende en allerede eksisterende spejderhytte i dagtimerne til daginstitution midlertidigt, men der er blevet afvist, da institution er en bymæssig anvendelse. Derfor har kommunen måttet bygge nye lokaler i byzonen. Dette er ikke samfundsøkonomisk fornuft.

Ikke muligt at bygge omklædningsrum ved fodboldbane i korridoren, da byggeriet vil ligge på et areal, der i lokalplanen er landzone, og derfor skulle pålægges nedrivningsklausul.

I småtingsafdelingen er der spørgsmålet om mindre uopvarmede bygninger på mere end 50 m², der efter Planloven kræver landzonetilladelse. Kommunen er forpligtet til at give et afslag medmindre bygherren accepterer en nedrivningsklausul og det ønsker man normalt ikke, da det er forbundet med en økonomisk risiko. Problemet er at kommunen ikke kan give borgeren en

fornuftig begrundelse hvorfor, det er nødvendigt med nedrivningsklausul på en ejendom som på ingen måde vil kunne benyttes til nye infrastrukturanlæg.