



TRANSPORTMINISTEREN

Dato 3. februar 2020
J. nr. 2019-6354

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget
Folketinget

Transportudvalget har i brev af 24. oktober 2019 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Martin Lidegaard (RV).

Spørgsmål nr. 42:

Arealreservationen til Ring 5 (transportkorridoren) går gennem eller tæt forbi seks Natura 2000 områder, men det fremgår af Miljøstyrelsens vejledning, at der er direkte forbud mod planlægning af vejanlæg i Natura 2000 områder. Vil ministeren:

A) Bekræfte, at det vil være i strid med reglerne om Natura 2000 områder, at anlægge vej eller jernbane gennem områderne? B) Oplyse, om staten ved at planlægge vej i korridoren overtræder forbuddet mod planlægning af vejanlæg? C) Oplyse, hvorfor transportkorridoren efter 46 år fortsat opretholdes med konsekvenser for grundejerne i området, der oplever særlige begrænsninger i muligheden for at disponere over deres ejendom hvis det er således, at der ikke lovligt kan anlægges vej eller jernbane i transportkorridoren?

Svar:

Jeg har på baggrund af spørgsmålet indhentet en udtalelse fra Erhvervsministeriet, da reglerne for fysisk planlægning i hovedstadsområdet hører under deres ressort.

Ad A)

Erhvervsministeren har oplyst mig:

”Vedrørende underspørgsmål A kan Erhvervsministeriet oplyse, at transportkorridorer har indgået i den bindende fysiske planlægning for hovedstadsområdet siden 1982. Med hjemmel i planlovens § 5 j, stk. 3 og stk. 4 er korridorernes forløb fastlagt i Fingerplan 2019 – landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning.

Korridorerne er en langsigtet arealreservation, som har til formål at sikre mulighed for fremføring af større trafik anlæg og tekniske anlæg centralt i fingerbystrukturens storbyområde med de mindst mulige samfundsmæssige omkostninger og miljøgener.



Transportkorridorerne passerer enkelte steder Natura 2000-områder. Erhvervsministeriets bekendtgørelse nr. 1383 om administration af planloven i forbindelse med internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter (Planhabitatbekendtgørelsen) indeholder et forbud mod planlægning for en række tiltag i Natura 2000-områder, herunder nye større trafik anlæg og tekniske anlæg, i det der dog i særlige tilfælde kan tillades fravigelser.

Idet der er tale om en arealreservation til fremtidig overordnet trafik infrastruktur og tekniske anlæg er der ikke taget stilling til, hvad reservationen skal anvendes til, ligesom der ikke er taget stilling til den konkrete beliggenhed. Den konkrete vurdering ift. Natura 2000-området skal ske i den efterfølgende planlægning.

Det vil således bero på en konkret vurdering, om en eventuel, fremtidig planlægning for trafik anlæg eller tekniske anlæg i transportkorridorren er omfattet af dette planlægningsforbud. Hvis planlægningen er omfattet af planlægningsforbuddet, vil det ligeledes bero på en konkret vurdering, om planlægningen kan karakteriseres som et særligt tilfælde, der kan begrunde en fravigelse. Planmyndigheden kan fx fravige forbuddet, såfremt der foreligger bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, herunder af social eller økonomisk art, og der ikke findes nogen alternativ løsning. Hvorvidt det vil være tilfældet ved en eventuel fremtidig planlægning for trafik anlæg og/eller tekniske anlæg i transportkorridorren, vil bero på en konkret vurdering af den pågældende planlægning.

Det bemærkes, at hvis der, med henblik på etablering af trafik anlæg eller tekniske anlæg i transportkorridorren, vedtages en anlægslov, vil anlægsloven ikke være omfattet af de ovenfor beskrevne regler i planhabitatbekendtgørelsen. Der vil imidlertid, efter andre regler, skulle foretages en vurdering af, om det anlæg, som loven muliggør, påvirker Natura 2000-områder væsentligt.”

Ad B)

Erhvervsministeren har oplyst mig:

”Transportkorridorer er, jf. besvarelsen af underspørgsmål A, en langsigtet arealreservation, som har til formål at sikre mulighed for fremføring af større trafik anlæg og tekniske anlæg centralt i fingerbystrukturens storbyområde med de mindst mulige samfundsmæssige omkostninger og miljøgener.

Det vurderes ikke, at arealreservationerne er i strid med planlægningsforbuddet efter planhabitatbekendtgørelsen, idet der ikke er taget stilling til arealreservationens konkrete anvendelse, ligesom der ikke er taget stilling til den konkrete beliggenhed. Ved en eventuel, fremtidig planlægning af for eksempel vis vejanlæg i transportkorridorren skal der foretages en vurdering af, om den



konkrete planlægning for det konkrete projekt er omfattet af planhabitatbekendtgørelsens planlægningsforbud.”

Side 3/3

Ad C)

Endelig kan jeg i forhold til underspørgsmål C oplyse, at hensigten med at holde transportkorridoren fri for ny bymæssig bebyggelse og byanlæg er at sikre mulighed for fremtidige og endnu ikke kendte trafik- og forsyningsanlæg på steder, hvor sammenhængende byudvikling ellers vil blive en barriere. Derved kan de samfundsmæssige omkostninger samt indgrebene i bymiljø og landskab minimeres.

Med venlig hilsen

Benny Engelbrecht