

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

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

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

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

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

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

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

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

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



## **Generelle ønsker fra kommunerne**

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

### *Indskrænkning af transportkorridorenes bredde*

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

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

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

### *Afklaring af linjeføringen for Ring 5*

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

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

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

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



### *Natur- og kulturhistoriske værdier*

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

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

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

### *Bedre retssikkerhed*

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

*Fredensborg Kommune fremsatte følgende ønsker:*

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

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

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

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



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

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

*Hillerød Kommune fremsatte følgende ønske:*

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

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

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

*Allerød Kommune fremsatte følgende ønsker:*

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

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

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

*Egedal Kommune fremsatte følgende ønske:*

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

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



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

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

*Dragør Kommune fremsatte følgende ønske:*

- At reservationen i den nordøstlige del af korridoren indsnævres.

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

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

*Tårnby Kommune fremsatte følgende ønsker:*

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

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

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

*Vallensbæk Kommune fremsatte følgende ønsker:*

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

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

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

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



*Ishøj Kommune fremsatte følgende ønsker:*

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

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

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

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

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

*Greve Kommune fremsatte følgende ønske:*

- At korridoren ved landsbyen Tune justeres.

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

*Solrød Kommune fremsatte følgende ønske:*

- At korridoren ved landsbyen Jersie justeres.

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

*Køge Kommune fremsatte følgende ønsker:*

- At korridoren ved Lille Skensved og ved Lellinge justeres.

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

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



*Ballerup Kommune fremsatte følgende ønsker:*

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

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

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

*Høje-Taastrup Kommune fremsatte følgende ønske:*

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

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

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

*Roskilde Kommune fremsatte følgende ønske:*

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

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

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

*Lejre Kommune fremsatte følgende ønsker:*

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





- At korridoren "udglattes" ved Kirke Såby.

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

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

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

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

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

### Kortbilag 1: Vejinteressezoner og transportkorridor

