

## **Baggrundsnotat til Byrådet. Overordnede trafikanlæg til Kommuneplanen**

Dette notat omhandler reservation til bane og transportkorridor.  
(se notat om veje her: 27039/13)

### Planlov

§ 11a, stk. 1, nr. 4.

Kommuneplanen skal indeholde retningslinjer for beliggenheden af trafikanlæg.

### Fingerplan 2013

Fingerplan 2013 fastlægger reservation til overordnede trafikanlæg herunder transportkorridor.

§ 21. Den kommunale planlægning skal sikre,

1. at den langsigtede reservation af transportkorridorer til fremtidig overordnet trafik infrastruktur og tekniske anlæg fastholdes,
2. at transportkorridorernes landzonearealer friholdes for yderligere permanent bebyggelse og anlæg, bortset fra bebyggelse og anlæg, som er nødvendig for driften af landbrugsejendomme,
3. at udnyttelse af byzonearealer i transportkorridorerne ikke intensiveres eller sker i modstrid med konkrete infrastrukturformål, jf. § 22, § 23 og § 24.

*Stk. 3.* Fremtidige trafikanlæg og tekniske anlæg i transportkorridoren skal placeres og udformes med hensyntagen til landskabs-, natur- og kulturværdier.

OBS: Som resultat af den statslige planlægning for baneforbindelse mellem Kbh og Ringsted over Køge 2013 viderefører Fingerplan 2013 ikke reservation til 5. sport mellem Kbh og Roskilde.

### Oversigt over statslige interesser i kommuneplanlægningen 2013

#### *Mål:*

Kommuneplanlægningen skal arbejde for principperne i den politiske Aftale om en grøn transport politik fra januar 2009. Nogle af initiativerne i Aftale om en grøn transportpolitik støtter i særlig grad de overordnede interesser i planlægningen, lige som nogle af aftalens initiativer er særligt relevante for den kommunale planlægning.

Aftalen om en grøn transportpolitik indeholder bl.a. følgende overordnede principper for en grønnere transportpolitik:

- Transportens CO2-udledning skal ned.
- Den kollektive transport skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken. Jernbanen skal være pålidelig, sikker og topmoderne.
- Vejkapaciteten skal udbygges, dér hvor behovet er størst, dvs. dér hvor der i dag er de største trængselsproblemer, men også, hvor man kan se, at den fremtidige trafikvækst som følge af erhvervs- og samfundsudviklingen vil kræve en udbygning af infrastrukturen.
- Cyklismen skal fremmes - valg af cyklen som transportmiddel er at foretrække, hvor det er en realistisk mulighed.
- Broer, veje og jernbaner må ikke ødelægge uerstattelig natur.
- Støj og luftforurening i byerne skal ned.

Det er et mål, at den fysiske planlægning og investeringerne i infrastruktur er med til at sikre, at byerne udvikler sig, hvor den kollektive trafik eller transportinvesteringer i øvrigt kan understøtte udviklingen.

Det er et mål, at den fysiske planlægning skal være helhedsorienteret for at sikre en sammenhængende, overordnet transportstruktur.

Det er et mål at sikre arealer til fremtidige infrastrukturanlæg, herunder nødvendige støjkonsekvenszoner i planlægningen.

Det er et mål med kommuneplanlægningen, at den bidrager til en reduktion i væksten i transportarbejdet under hensyntagen til mobilitets- og arbejdsmarkedsforhold, og at det bliver muligt at benytte miljøvenlige transportformer.

Det er et mål, at der sker en koordinering mellem den kommunale, den mellemkommunale og den statslige transportplanlægning for at sikre en sammenhængende transportstruktur.

Ved udlæg af nye og ved ændret anvendelse af eksisterende by- og erhvervsarealer er det et mål at sikre, at byerne udvikler sig, hvor den kollektive trafik eller transportinvesteringer i øvrigt kan understøtte udviklingen.

Det er et mål, at der ikke lokaliseres nye trafik anlæg i internationale naturbeskyttelsesområder og så vidt muligt heller ikke i uforstyrrede landskaber eller i nærheden af områder udpeget som stilleområder.

Det er et mål, at undgå barrierevirkning for dyr, planter og mennesker, når der placeres og udformes lokale trafik anlæg i det åbne land.

Det er et mål, at der ved placering og udformning af lokale trafik anlæg i det åbne land tages hensyn til naturen - herunder økologiske forbindelseslinjer - og til de landskabelige værdier og udpegede kulturmiljøer.

#### *Krav til den kommunale planlægning:*

Kommuneplanen skal indeholde retningslinjer for beliggenheden af trafik anlæg. Retningslinjerne omfatter såvel kommunens egne trafik anlæg som statslige trafik anlæg inden for kommunens område samt udbygningsmålene herfor.

Det skal klarlægges gennem kommuneplanlægningen, såfremt lokale vejplaner og trafiktekniske tiltag vurderes, enten at kunne få konsekvenser for eksisterende eller planlagte overordnede vejforbindelser og trafik anlæg, eller at det vurderes at kommuneplanen kan få trafikale konsekvenser, der rækker ud over kommunegrænsen.

Af kommuneplanens redegørelse skal sammenhængen med trafik selskabernes trafikplan for offentlig servicetrafik fremgå. Planlovens § 11e, stk. 1, nr. 9.

Til belysning af planens sammenhæng med ovennævnte trafikplaner redegøres der for de trafikale konsekvenser af udlæg af nyt byområde, herunder mulighederne for at sikre adgang til kollektiv trafik.

#### Den regionale udviklingsplan 2012

Infrastruktur driver vækst. Hovedstadsregionen som international storbyregion og centrum i Øresundsregionen. Opmærksomhed på kobling til Femern-forbindelse og stigende godstrafik over Storebælt. Fokus på flyforbindelser, højhastighedstog og udbygning af det kollektive toget, s-tog og metro.

Den lokale tilgængelighed i regionen skal styrkes. Fokus på udvikling af ringforbindelser, herunder ny ringforbindelse med tilslutning til Femern-forbindelsen via Høje-Taastrup (både bane og vej).

#### Udviklingsstrategi 2012:

##### *En stærk position i Hovedstadsregionen:*

Høje-Taastrup Kommune har en meget central placering i Hovedstadens erhvervsstruktur. Kommunen rummer ca. 28.000 arbejdspladser, og 21.000 borgere pendler hver dag til arbejde i Høje-Taastrup. Ved at arbejde for at infrastrukturen fastholdes og udvides fastholder kommunen sin styrkeposition. Eksempelvis ved at arbejde for gennemførelse af planerne for Ring 5 mod nord og syd, samt en videreførelse af letbane gennem Høje-Taastrup.

##### *Byrådet vil blandt andet arbejde for;*

Videreudvikle den regionale infrastruktur til og fra kommunen. Der skal arbejdes for en statslig medfinansiering af projekterne.

### 3) Eksisterende kommunale planer

Afsnit om overordnede trafikplaner i Kommuneplan 2010.  
Redegørelse for trafik i Kommuneplan 2010.

### 4) Behov for ændring af kommuneplanen

Temaet i Kommuneplan 2010 består af Fingerplanens reservationer til overordnede trafikplaner, herunder bane, motorvej, transportkorridor og øvrig overordnet vej.

Temaet bør med Kommuneplan 2014 også rumme kommunens principiel linjeføring for letbane, som videreføres fra Kommuneplan 2010. Den på kortet registrerede reservation til linjeføring letbane bør ledsages af en ny retningslinje for planlægningen.

Reservation af overordnede veje jf Fingerplan 2013 fremgår af notat om veje: 37039/13.

### 5) Forslag til nye eller ændrede retningslinjer eller kort

Retningslinjer:

<b>Kommuneplan 2010</b> (adm. Bemærkninger i parentes)	<b>Kommuneplan 2014</b>
<p><i>Transportkorridor</i> I den overordnede planlægning, Fingerplan 2007, er der fastlagt en nord-sydgående og en øst-vestgående transportkorridor. Disse transportkorridorer er at betragte som arealreservationer for overordnede veje og regionale forsyningsledninger (vand, gas, el, fjernvarme, afløb o.l.). Det er Byrådets holdning, at etablering af tekniske anlæg i transportkorridoren skal ske på en måde, der mest muligt respekterer landskabet, de jordbrugsmæssige aktiviteter og de tilgrænsende bysamfund. (<i>videreføres, redaktionel omformulering</i>)</p> <p><i>Reservation til jernbaneudbygning og nyanlæg.</i> Der er reserveret areal langs jernbanen på strækningen gennem Taastrup og Høje Taastrup til Hedehusene station til udbygning af jernbanekapaciteten mellem København og Ringsted med et 5. spor. Der er reserveret areal til nyanlæg af jernbane mellem København og Ringsted. (<i>udgår som følge af den overordnede planlægning</i>)</p> <p><i>Reservation til motorvejsudbygning</i> Der er reserveret areal til udvidelse af Holbækmotorvejen til 6 spor gennem Hedehusene/Fløng til Hedelandsvej, inklusiv nye tilkørselsramper ved Vesterled. (<i>udgår, da udført</i>)</p> <p><i>Reservation til Ring 5</i> Der er reserveret areal i Transportkorridoren til videreførelse af Ring 5 mod nord fra Holbækmotorvejen. Reservationen er på kortet alene vist som en principiel linjeføring, idet vejforløbet ikke er endeligt fastlagt. Ring 5 kan desuden videreføres mod syd fra</p>	<p><i>Transportkorridor</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>I den overordnede planlægning, Fingerplan 2013, er der fastlagt en nord-sydgående og en øst-vestgående transportkorridor. Disse transportkorridorer er at betragte som arealreservationer for overordnede veje og regionale forsyningsledninger (vand, gas, el, fjernvarme, afløb o.l.).</li><li>Etablering af tekniske anlæg i transportkorridoren skal ske på en måde, der mest muligt respekterer landskabet, de jordbrugsmæssige aktiviteter og de tilgrænsende bysamfund.</li></ul> <p><i>Eksisterende strækningsanlæg til jernbane</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>Der er reserveret arealer til strækningsanlæg for eksisterende regional-tog, S-tog, samt stationer for S-tog, regional og Intercity-tog med videre.</li></ul> <p><i>Reservation til letbane</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>Retningslinjekort xx viser en principiel linjeføring for en fremtidig letbane. (<i>ny retningslinje, som skal følge reservation til letbane videreført fra kommuneplan 2010</i>)</li></ul>

Sydvej gennem arealer i Ishøj kommune.  
(videreføres i afsnit om veje, se 37039/13)

*Eksisterende strækingsanlæg til jernbane*  
Der er reserveret arealer til strækingsanlæg for eksisterende regionaltog, S-tog, samt stationer for S-tog, regional og Intercity-tog med videre. (videreføres)

### Kort til Kommuneplan 2014: Overordnede trafikplanlægning

Kortlag fra Fingerplan 13:

- Transportkorridor
- Eksisterende strækingsanlæg (bane)

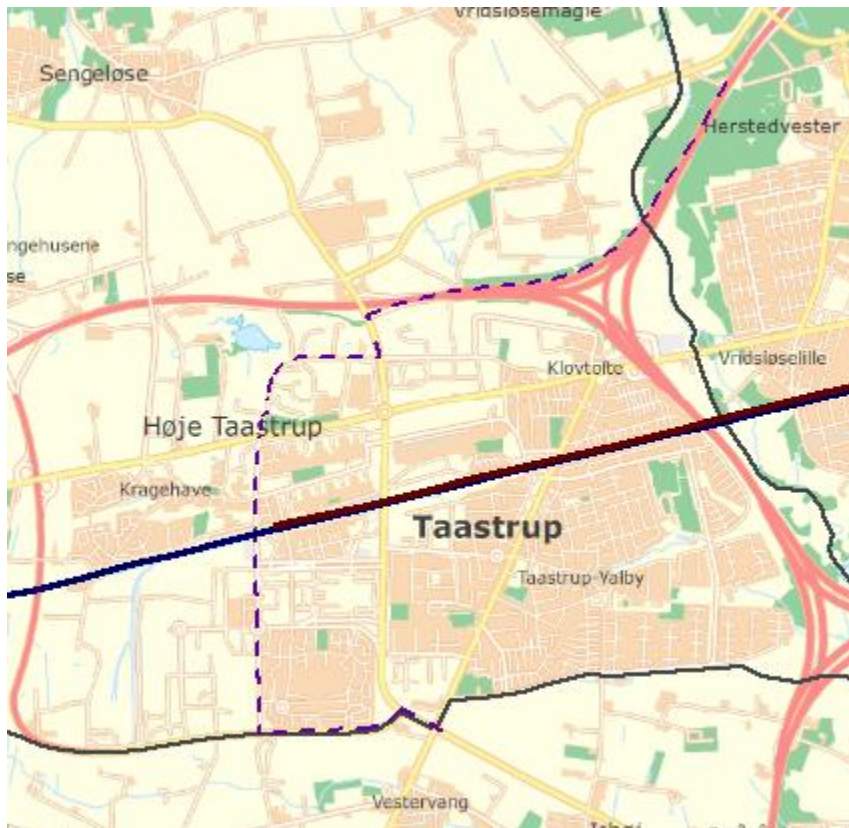
Kortlag fra Kommuneplan 2010:

- Principiel linjeføring for letbane
- Stationer

(Herunder Kortbilag fra Fingerplan 2013):



Herunder reservation til linjeføring for letbane jf Kommuneplan 2010:



**6) Koordinering/samarbejde på området med andre kommuner**

Ingen bemærkninger

**7) Evt andre interessenter**

Ingen bemærkninger

**8) Information om evt kommende sektorplaner, som der skal følges op på**

Ingen bemærkninger

# Til indarbejdelse i forslag til Kommuneplan 2014

## Mål

### *Kollektiv trafik*

Udgangspunktet for den kollektive trafik i kommunen er trafikknudepunktet Høje Taastrup station og stationerne i Taastrup og Hedehusene. Forholdene for kombinerede rejser, hvor flere transportmidler indgår, skal være de bedst mulige.

Stationerne er terminaler, hvor der skal være gode muligheder for omstigning fra én trafikart til en anden (fra tog til busser, taxi, cykel mv). Det skal sikres, at der er gode adgangsforhold til stationerne for såvel kollektiv som individuel trafik. Der er der parkeringsmuligheder for såvel biler som cykler. Kommunen tilstræber i koordineringen mellem vejplanlægningen og bebyggelsestæthederne at sikre mulighed for en god betjening af nye byområder med kollektiv trafik (bus eller bane).

## Retningslinjer

Retningslinjekort 4.1.1. Overordnede trafikplanlægning: Transportkorridor, jernbane, station, planlagt letbane

### *Transportkorridor*

- I den overordnede planlægning, Fingerplan 2013, er der fastlagt en nord-sydgående og en øst-vestgående transportkorridor. Disse transportkorridorer er at betragte som arealreservationer for overordnede veje og regionale forsyningsledninger (vand, gas, el, fjernvarme, afløb o.l.).
- Etablering af tekniske anlæg i transportkorridoren skal ske på en måde, der mest muligt respekterer landskabet, de jordbrugsmæssige aktiviteter og de tilgrænsende bysamfund.

### *Eksisterende strækingsanlæg til jernbane*

- Der er reserveret arealer til strækingsanlæg for eksisterende regionaltog, S-tog, samt stationer for S-tog, regional og Intercity-tog med videre.

### *Reservation til letbane*

- Retningslinjekort viser en principiel linjeføring for en fremtidig letbane.

## Redegørelse for overordnede trafikplanlægning til Kommuneplan 2014

### Lovgrundlag

*Planloven*

Kommuneplanen skal indeholde retningslinjer for beliggenheden af trafik anlæg jf. Planlovens § 11 a, stk. 1, nr. 4

#### *Fingerplan 2013*

Kommuneplanen skal være i overensstemmelse med reglerne for transportkorridor og overordnede arealreservationer til trafik jf. Fingerplan 2007 § 21, § 22a og § 23f, i og u.

Mange trafik anlæg er også omfattet af VVM-reglerne, jf. bekendtgørelse om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM).

#### *Oversigt over statslige interesser i kommuneplanlægningen*

- At den fysiske planlægning og investeringer i infrastruktur spiller sammen og er med til at sikre, at byerne udvikler sig, hvor den kollektive trafik eller transportinvesteringerne i øvrigt kan understøtte udviklingen. At den kollektive og individuelle trafik, herunder cykel- og gangtrafik, sikres høj fremkommelighed og god trafiksikkerhed.
- At der sikres arealer til infrastrukturanlæg herunder nødvendige støjkonsekvenszoner.
- At den fysiske planlægning bliver helhedsorienteret, og at der gennem den mellemkommunale koordinering sikres en sammenhængende overordnet transportstruktur.
- At der sker en koordinering mellem den kommunale og statslige transportplanlægning.
- At kommuneplanlægning bidrager til en reduktion i væksten af trafikarbejdet under hensyntagen til mobilitets- og arbejdsmarkedsforhold.
- At der ikke lokaliseres nye lokale trafik anlæg i internationale naturbeskyttelsesområder og så vidt muligt heller ikke i uforstyrrede landskaber.
- At godstransporttunge erhverv placeres tæt på den overordnede infrastruktur.
- At der ved placering og udformning af lokale trafik anlæg i det åbne land tages hensyn til naturen - herunder økologiske forbindelseslinjer - og til de landskabelige værdier og udpegede kulturmiljøer.
- At der undgås barrierevirkning for dyr, planter og mennesker, når der placeres og udformes lokale trafik anlæg i det åbne land.

#### *Regional Udviklingsplan 2012*

Det fremgår af den Regionale Udviklingsplan for hovedstadsområdet, at den overordnede målsætning for de trafikale udfordringer er at sikre en høj mobilitet, så borgerne overalt i regionen har gode muligheder for effektivt og sikkert at bevæge sig mellem boliger, arbejdspladser og fritidsaktiviteter, samtidig med at virksomhederne skal sikres hurtige og effektive trafikforbindelser både internt i regionen og i en global sammenhæng.

Trafikken skal kunne afvikles let, stabilt og pålideligt, og det skal være let at skifte internt mellem de forskellige kollektive transportformer. Samtidig skal infrastrukturen udvikles i et tæt samspil med nye bolig- og erhvervsområder, så der i planlægningen og lokaliseringen af de regionale funktioner tages hensyn til, hvor meget transport de skaber.

#### **Kildeliste**

##### *Lovgivning:*

- "Bekendtgørelse om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) i medfør af lov om planlægning", Miljøministeriets bekendtgørelse nr. 1510 af 15. december 2010
- "Lov om offentlige veje", lovbekendtgørelse nr. 1048 af 3. november 2011 (Vejloven), Transportministeriet
- "Lov om planlægning", lovbekendtgørelse nr. 587 af 27. maj 2013 (Planloven), Miljøministeriet
- For en oversigt over aktuelle og relevante anlægs- og projekteringslove:  
<http://trm.dk/da/lovstof.aspx>

##### *Overordnede planer:*

- "Fingerplan 2013 - Landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning", Miljøministeriet 2013
- "Oversigt over statslige interesser i kommuneplanlægningen - 2013", Miljøministeriet 2011
- "Regional Udviklingsplan 2012", Region Hovedstaden 2012
- Trafikplan for den statslige jernbane 2012-2027, Transportministeriet

*Andet materiale:*

- Vejledning om kommuneplanlægning 2008, Naturstyrelsen
- Aftale om en grøn transportpolitik kan findes på:

[www.trm.dk/DA/Publikationer/2009/Aftaler+om+En+grøn+transportpolitik.aspx](http://www.trm.dk/DA/Publikationer/2009/Aftaler+om+En+grøn+transportpolitik.aspx)