



Fremsat den 11. december 2019 af Martin Lidegaard (RV), Kristian Hegaard (RV), Morten Messerschmidt (DF), Anne Valentina Berthelsen (SF), Henning Hyllested (EL), Mai Villadsen (EL), Mette Abildgaard (KF), Susanne Zimmer (ALT) og Mette Thiesen (NB)

## **Forslag til folketingsbeslutning**

### **om at ophæve arealreservationer i den nordlige Ring 5-transportkorridor**

Folketinget pålægger regeringen at ophæve arealreservationerne i den nordlige del af den såkaldte Ring 5-transportkorridor og definitivt opgive planerne om en Ring 5-motorvej gennem Nordsjælland.

## Bemærkninger til forslaget

Beslutningsforslaget er en delvis genfremsættelse af beslutningsforslag nr. B 14, folketingsåret 2015-16. Der henvises til [www.folketingstidende.dk](http://www.folketingstidende.dk), Folketingstidende 2015-16, tillæg A, B 14 som fremsat, tillæg B, og tillæg F, møde 33, kl. 13:25. Hvor det tidligere beslutningsforslag vedrørte hele Ring 5-transportkorridoren, vedrører dette beslutningsforslag alene den nordlige del af korridoren. Beslutningsforslaget kan også ses i sammenhæng med beslutningsforslaget nr. 58 om den sydlige Ring 5-transportkorridor.

Om få år kan Ring 5-transportkorridoren fejre 50-årsfødselsdag. Den er fra en tid, hvor man lagde korridorer gennem skove og naturområder, fordi det var billigere at anlægge veje der. Korridoren løber i dag gennem naturperler i Store Dyrehave, Mølleådalene og naturparken mellem Farum og Slangerup. Omkring 20 gamle landsbymiljøer vil endvidere blive hårdt ramt af en eventuel udnyttelse af korridoren til motorvej eller jernbane.

De betydelige miljømæssige skadevirkninger af en mulig anleggelse af trafikkanlægg i transportkorridoren understreges af, at Mølleådalene er Natura 2000-område og at Store Dyrehave i sommeren 2015 blev udpeget som UNESCO-verdensarv, der skal beskyttes. Udnyttelse af korridoren vil ikke kunne undgå at komme i konflikt med disse betydelige miljøinteresser.

En motorvej vil samtidig give et trafikspring, som vil øge Danmarks udledninger og dermed gøre det vanskeligere at nå målet om at nedbringe udslippet af klimagasser med 70 pct.

I alle de år reservationen har eksisteret, har den medført store indgribende begrænsninger for borgere og myndigheder i de berørte kommuner. Der er de seneste år sket en stramning af administrationen, så selv små ændringer, byggetilladelse m.v., pålægges særlige begrænsninger med den effekt, at ejendomme, der er beliggende i korridoren, kan være svære at sælge, så grundejerne i hele bæltet risikerer at blive stavnsbundet til deres ejendomme. I flere tilfælde omfatter transportkorridoren betydelige dele af kommuners arealer.

Når transportkorridoren ophæves og motorvejsplanerne droppes, bør langt størstedelen af arealerne overgå til natur, som Danmark har brug for mere af. Samtidig bør en få meter bred del af korridoren bevares til fremtidige energinfrastrukturprojekter, som f.eks. elledninger, der fortrinsvis kan placeres under jorden.

En dom fra Den Europæiske Menneskerettighedsdomstol har desuden skabt tvivl om lovligheden af at holde folk hen i uvished i så mange år, hvilket er en yderligere begrundelse for at fjerne arealreservationerne. Der henvises til Den Europæiske Menneskerettighedsdomstols dom af 23. september 1982, Sporrang og Lönnroth v. Sverige.

Transportministeren har i et svar til Folketingets Transportudvalg den 23. oktober 2019, jf. TRU alm. del – spørgsmål 5. oplyst, at der pågår en todelt forundersøgelse af Ring 5, hvor den ene del af forundersøgelsen omhandler en såkaldt sydlig Ring 5-motorvejsforbindelse, mens forundersøgelsen i den nordlige del af korridoren har til formål at forbedre beslutningsgrundlaget for eventuelle indsnævring af korridoren.

Det er på høje tid, at der kommer en afklaring vedrørende Ring 5-transportkorridoren. Det er helt urimeligt over for de borgere, som i dag er påvirkede af arealreservationerne, at bibeholde reservationerne i årevis. De har et berettiget krav på at vide, om de er købt eller solgt. Det er forslagsstillernes opfattelse, at planerne om Ring 5-transportkorridoren definitivt skal aflyses til gavn for både borgerne i Nordsjælland og naturen.

En ophævelse af arealreservationerne vil gøre det lettere og mere trygt at være borger inden for det 1 km brede bælte, der udgør arealreservationerne, og kommunerne kan i samarbejde med borgerne udvikle deres områder og nærmiljøer.

### Gældende regler

Planlovens kapitel 2 c sikrer en særlig statslig regulering af planlægningen i de 34 kommuner i hovedstadsområdet – dels med særlige regler i loven til kommuneplanlægningen, dels med særlige landsplandirektiver for hovedstadsområdet, herunder navnlig Fingerplanen.

Transportkorridorer i hovedstadsområdet er arealreservationer, der skal sikre mulighed for, at fremtidige motorveje, baner, tekniske anlæg m.v. kan placeres i mindst mulig konflikt med bymæssig bebyggelse. Inden for transportkorridorerne er der begrænsninger for byudvikling, nybyggeri og ændret anvendelse til byformål m.v. De nærmere regler om transportkorridorer, herunder Ring 5-korridoren, fremgår af Fingerplanen. Ændringer i transportkorridorerne forudsætter en ændring i Fingerplanen, hvori arealreservationerne er udlagt.

*Skriftlig fremsættelse*

**Martin Lidegaard (RV):**

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

*Forslag til folketingsbeslutning om at ophæve arealreservationer i den nordlige Ring 5-transportkorridor.*

*(Beslutningsforslag nr. B 59)*

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.