

Bilag 4

Arealanvendelse og nybyggeri i transportkorridorerne – skøn over effekter af arealreservationen til transportkorridorerne

1. Arealanvendelse

De to transportkorridorer fra nord til syd og øst til vest optager et samlet areal på godt 14.000 ha. Korridorerne er så vidt muligt arealreservationer med en bredde på 1.000 m. Nogle steder er korridorerne smallere. Den nord-sydgående korridor er 100 km lang, og den øst-vestgående korridor 60 km.

Anvendelse og zonestatus

Hovedparten af arealreservationen på godt 14.000 ha benyttes til landbrug. Landbrugsarealet udgør i alt 10.500 ha, eller 75 % af det samlede areal. Af de resterende 3.500 ha, som er uden landbrugsnotering, er de 92 % i landzone.

Tabel 1 Anvendelse af transportkorridorerne

Anvendelse	Ha.	Pct.
Landbrugsareal	10.500 ha	75 %
Anden anvendelse	3.500 ha	25 %
Samlet areal	14.000 ha	100 %

Landbrugsdriften berøres ikke af arealreservationer til transportkorridorer. På landbrugs-ejendomme kan opføres de bygninger og anlæg, som er nødvendige for driften. For de øvrige arealer gælder særlige regler, jf. landsplandirektivet Fingerplan 2007 (§ 21, stk. 1, pkt. 2 og 3).

For landzone gælder: "Transportkorridorens landzoneareal skal friholdes for yderligere permanent bebyggelse og anlæg, bortset fra bebyggelse og anlæg, som er nødvendig for driften af landbrugsejendomme." I bemærkningerne anføres, at midlertidige bygninger og anlæg kan placeres i transportkorridorerne, når der i forbindelse med landzonetilladelsen tinglyses fjernelsesvilkår for det pågældende anlæg, så anlægget kan fjernes uden udgift for det offentlige, hvis korridoren tages i brug.

For byzone gælder: "Udnyttelsen af byzonearealerne i transportkorridorerne må ikke intensiveres eller ske i modstrid med konkrete infrastrukturformål."

Tabel 2 Zonestatus – arealer i transportkorridorerne

Zonestatus	Ha.	Pct.
Landzone	13.730 ha	98 %
Byzone	278 ha	2 %
Sommerhusområder	14 ha	-
Samlet areal	14.000 ha	100 %

Ud af transportkorridorens samlede areal på 14.000 ha. er 98 % landzone. Byzone udgør 278 ha og sommerhusområder 14 ha.

Transportkorridorerne rummer byzone i 13 af de 18 kommuner. Større byzoneområder findes især i transportkorridorerne i Høje-Taastrup, Hvidovre og Vallensbæk Kommuner, som tilsammen rummer 227 ha byzone ud af den samlede byzone på 278 ha i transportkorridorerne.

Den nord-sydgående korridor løber langs Helsingørfingeren med en byfingerpassage ved Nyrup og Kvistgård, passerer Hillerødfingeren nord for Allerød, passerer Frederikssundsfingeren ved

Måløv og Roskildefingeren mellem Høje-Taastrup og Hedehusene. Den øst-vestgående korridor passerer Køgefingeren i Hvidovre og Brøndby Kommuner og løber ellers langs Roskildefingeren og langs de indre dele af Køgefingeren.

Endelig grænser en række mindre bysamfund op til transportkorridorerne: Vassingerød og Lynge (Allerød Kommune), Ganløse (Egedal Kommune), Sengeløse (Høje-Taastrup Kommune), Tune (Greve Kommune), Havdrup (Solrød Kommune), Lille Skensved, Ejby, Lellinge, Algestrup, Vemmedrup, Bjæverskov og Slimminge (Køge Kommune), Kirke Såby og Gevninge (Lejre Kommune), Vindinge og Vor Frue (Roskilde Kommune).

Ved planlægningen af konkrete infrastrukturprojekter skal det – bl.a. gennem de strategiske miljøvurderinger og VVM-processen – sikres, at indgrebene og belastningen af byområderne og landsbyerne begrænses mest muligt.

Rekreativ anvendelse

En fjerdedel af arealreservationerne til transportkorridorerne indgår også i de grønne kiler i Fingerplan 2007. De grønne kiler er regionale friluftsområder, som ligger mellem byfingrene eller på tværs af byfingrene (se kort Fingerplan 2007). De grønne kiler skal friholdes for bymæssig bebyggelse, herunder bymæssige fritidsanlæg. Fingerplanen skelner mellem de indre og ydre grønne kiler. Mulighederne for at placere areal- og bygningskrævende anlæg til bl.a. organiserede rekreative formål er forbeholdt de ydre kiler. Reglerne for byggeri i transportkorridorerne begrænser imidlertid disse muligheder de steder, hvor der er sammenfald med de ydre kiler. I de indre kiler er der i forvejen begrænsninger for placering af byudvikling og bymæssige fritidsanlæg. Begrundelsen er, at de indre grønne kiler ikke kan tåle flere større rekreative anlæg (fx sportshaller, kolonihaver og andre bygningsanlæg af lukket karakter), hvis der skal være plads til og mulighed for alment og dagligt friluftsliv.

De områder, hvor der er sammenfald mellem Fingerplanens transportkorridorer og grønne kiler, udgør tilsammen 3.583 ha.

Især de østligste strækninger i den øst-vest-gående transportkorridor har sammenfald med de grønne kiler. Men også på store strækninger af den nord-syd-gående korridor er der sammenfald med de grønne kiler. I passagen af Frederikssundsfingeren ved Måløv er 63% af arealreservationen til transportkorridor samtidig grøn kile, dvs. planlagt til regionale friluftsområder.

En række større fritidsanlæg er berørt af arealreservationerne til transportkorridorer. Det gælder bl.a. Hedeland, Roskilde Festivals område, flere golfbaner, kolonihaver og fodboldanlæg.

Råstofudnyttelse

Arealreservationerne til transportkorridorer krydser enkelte steder områder med råstofindvindingsinteresser (se kort Råstofområder). Disse interesser omfatter overvejende forekomster af sand, grus og sten men også forekomster af ler eller kalk. Arealer med råstofinteresser inden for reservationen udgør i alt 562 ha svarende til 4 % af transportkorridorers samlede areal. Arealer med råstofinteresser inden for reservationen fordeler sig med 439 ha med ressourcer af sand, grus og sten og 123 ha med ler og kalk. Arealer med råstofinteresser inden for transportkorridorer udgør 16 % af de samlede arealer med råstofinteresser i hovedstadsområdet.

Det største sammenfald mellem råstofinteresser og arealreservationer til transportkorridorer findes syd for Roskilde, hvor der er koncentreret store forekomster af sand, grus og sten, men også ved Vasby i Høje Taastrup Kommune og ved Lynge i Allerød Kommune er der større områder med disse materialer. Desuden findes der områder med lerforekomster inden for transportkorridoren ved Ganløse i Egedal Kommune samt i den sydlige del af Fredensborg Kommune.

Retningslinjerne for udnyttelse af råstofforekomster er fastlagt i råstofplaner for henholdsvis Region Hovedstaden og Region Sjælland. Udnyttede råstoffer bør så vidt muligt udnyttes, før der placeres ny infrastruktur. Indvinding af råstoffer dybere ned end 1 m over grundvandsspejl er som udgangspunkt ikke forenelig med senere etablering af større overordnede infrastrukturanlæg. Vedrørende nærmere beskrivelse af hensyn til råstofindvinding og transportkorridorer henvises til bilaget med By- og Landskabsstyrelsens udkast til Vejledning om administration af transportkorridorerne i hovedstadsområdet.

Naturbeskyttelse

Dele af arealreservationerne til transportkorridorerne er omfattet af lovfæstet naturbeskyttelse. Det gælder Natura 2000 (habitat-, fuglebeskyttelses- og Ramsar-områder), fredede områder, § 3-områder og strandbeskyttelseszonen (se kort Områder med lovfæstet naturbeskyttelse). I alt 2.010 ha ud af transportkorridorenes godt 14.000 ha er omfattet af en eller flere af disse områdetyper. Det svarer til 14 %.

1.100 ha, eller 8 %, er fredskov, som er beskyttet mod anlæg og terrænnændringer ifølge skovloven (se kort Områder med fredskov). Der er i et vist omfang sammenfald mellem fredskovarealer og områder omfattet af Naturbeskyttelsesloven..

Ved planlægningen af konkrete infrastrukturprojekter skal det – bl.a. gennem de strategiske miljøvurderinger og VVM-processen – sikres, at indgrebene i disse områder begrænses mest muligt. Fremtidige trafik anlæg og tekniske anlæg skal endvidere placeres og udformes med hensyntagen til andre overordnede interesser såsom grundvandsbeskyttelse, råstofindvinding samt, øvrige områder med landskabs-, natur- og kulturværdier i det åbne land.

Natura 2000

Natura 2000-områderne (Habitat-, Fuglebeskyttelses- og Ramsar-områder) i transportkorridorerne udgør i alt 524 ha. Det er 4 % af transportkorridorerne. Det største område ligger på Vestamager, hvor hele strækningen – i alt 473 ha – er Natura 2000-område. Det fremgår af Fingerplan 2007, at transportkorridoren på Vestamager alene kan benyttes til energiforsyningsanlæg. Andre større, væsentlige Natura 2000-områder i transportkorridorerne er ved Mølleå-passagen på grænsen mellem Allerød og Egedal Kommuner og ved Køge Å passagerne i Køge Kommune. Alle tre steder går Natura 2000-områderne på tværs af hele transportkorridoren.

Tabel 3 Lovfæstet naturbeskyttelse i transportkorridorenes delstrækninger

Delstrækning (er vist på kort næste side)	Samlet areal	Natura 2000	Herudover fredninger	Herudover § 3	Herudover strand- beskyttelse	Samlet beskyttelse Natura 2000, fredninger, §3, strandbeskyttelse	
	Ha	Ha	Ha	Ha	Ha	Ha	Andel af samlet areal
N01	1.244	4	48	52	8	112	9 %
N02	620	0	117	13	0	130	21 %
N03	364	0	38	5	0	43	12 %
N04	1.383	23	4	98	0	125	9 %
N05	291	0	0	64	0	64	22 %
N06	956	13	1	61	0	76	8 %
N07	209	0	0	1	0	1	0 %
N08	2.087	0	108	17	0	125	6 %
N09	1.135	7	85	22	0	114	10 %
N10	1.266	3	13	11	0	27	2 %
<i>Nord-syd i alt</i>	<i>9.555</i>	<i>50</i>	<i>414</i>	<i>344</i>	<i>8</i>	<i>817</i>	<i>9 %</i>

Ø01	859	473	40	18	3	533	62 %
Ø02	157	2	99	4	0	105	67 %
Ø03	1.508	0	21	107	0	129	9 %
Ø04	595	0	0	12	0	12	2 %
Ø05	1.354	0	404	8	4	416	31 %
Øst-vest i alt	4.473	475	564	149	7	1.195	27 %
Samlet	14.028	524	979	493	15	2.010	14 %

Fredninger

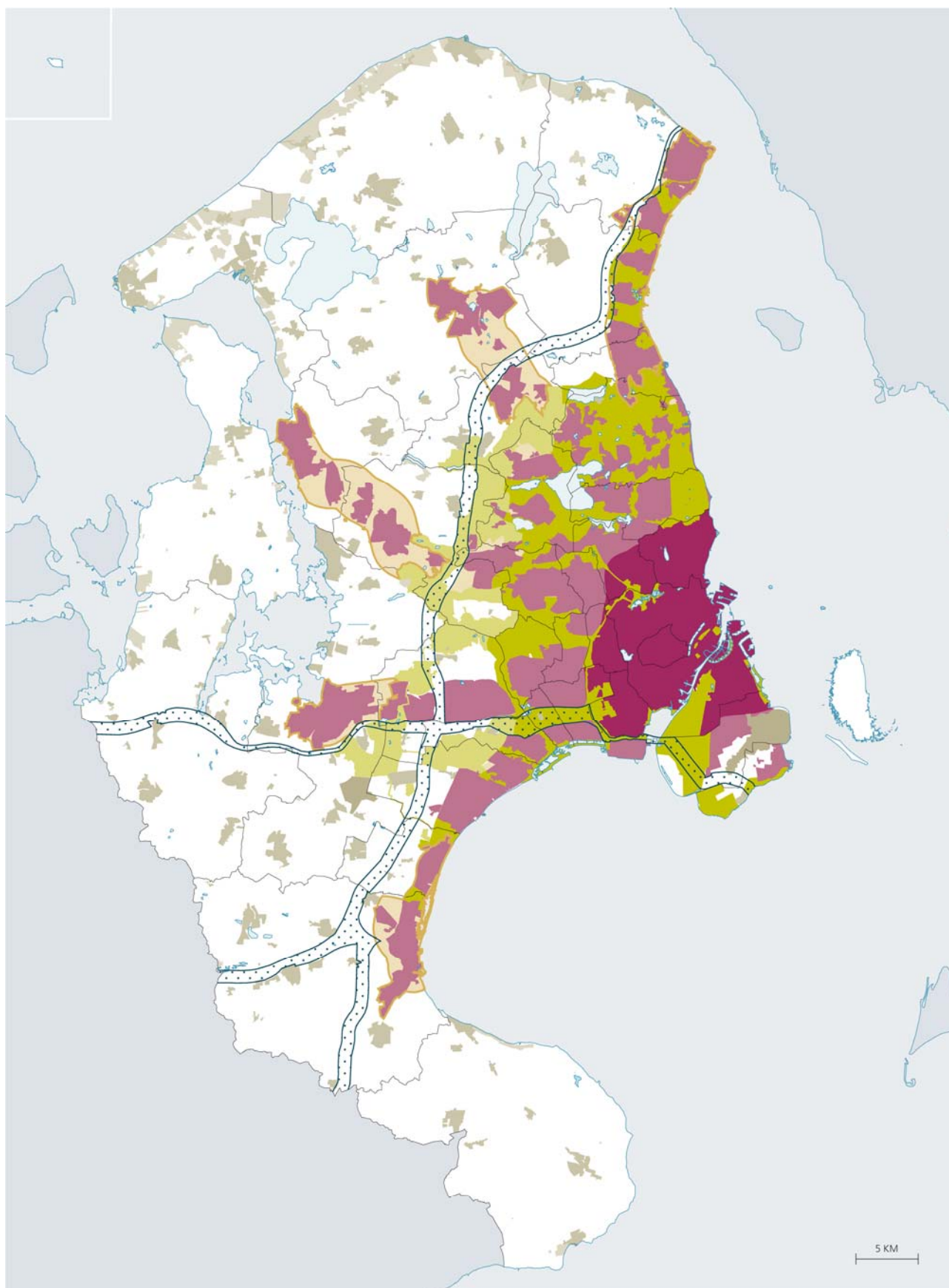
Der er noget sammenfald mellem de fredede områder og Natura 2000-områderne, idet stort set alle Natura 2000 områderne også er omfattet af fredninger. I alt 1.472 ha ud af transportkorridorenes 14.000 ha er fredede. Det er mere end 10 %. Der er i alt 979 ha, som er fredede, og som ikke er omfattet af Natura 2000. Blandt de større områder, som ikke også er Natura 2000, er flere fredede områder i den vestlige del af øst-vestkorridoren - Ledreborg og Hvalsø - som går på tværs af korridoren, i den nordlige del af nord-sydkorridoren ved Store Dyrehave / Kirkelte, i den sydlige del af nord-sydkorridoren ved herregårdsfredningen i Den grønne Kile mellem Roskildefingeren og Køgefingeren og i den østlige del af øst-vestkorridoren ved Vestvolden.

§ 3-områder

Områder beskyttet af naturbeskyttelseslovens § 3 findes overalt i transportkorridorerne. De beskyttede naturtyper omfatter: sø, mose, overdrev, eng, strandeng og vandløb. Det arealmæssige omfang af de mange spredte, mindre områder udgør i alt 1.031 ha. Det er 7 % af transportkorridorenes samlede areal. Omkring halvdelen af disse områder indgår i Natura 2000-områder eller fredede områder. Der er således i alt knapt 500 ha § 3-områder i transportkorridorerne, som ikke også er omfattet af de to ovennævnte beskyttelser. Disse § 3-områder findes i stort set alle dele af transportkorridorerne med markante koncentrationer ved Store Vejleå og Vallensbæk Mose samt i store dele af den nordlige del af nord-syd-korridoren.

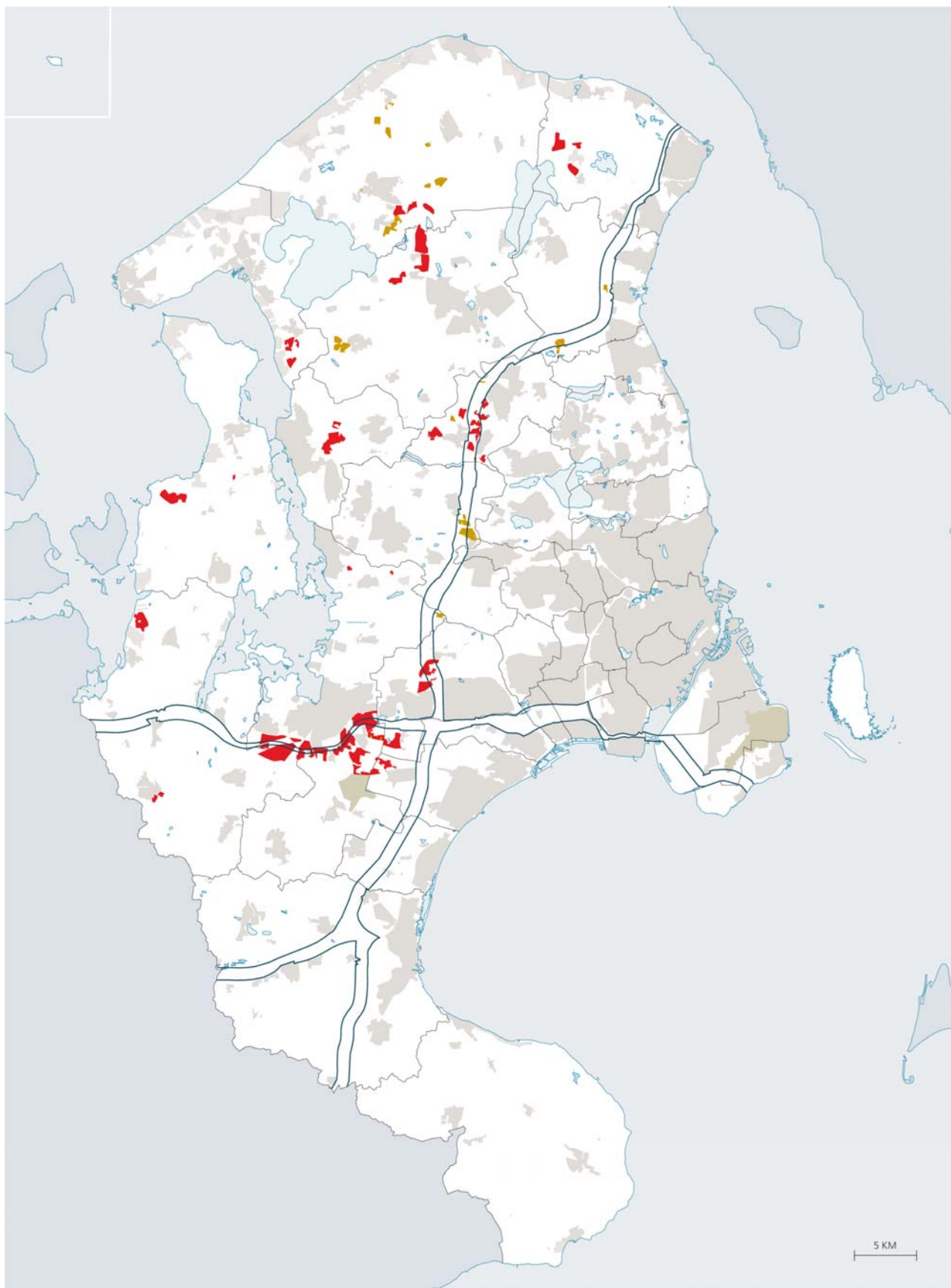
Strandbeskyttelseszonen

En mindre del af transportkorridorerne er omfattet af strandbeskyttelseszonen inden for 300 m fra kystlinjen. I alt 96 ha. Heraf er 15 ha ikke omfattet af en af de ovennævnte beskyttelsestyper, dvs. Natura 2000, fredede områder eller § 3-områder. Disse områder ligger ved Helsingør, Dragør og Roskilde Fjord.



Fingerplan 2007: De 4 geografiske delområder og transportkorridoren

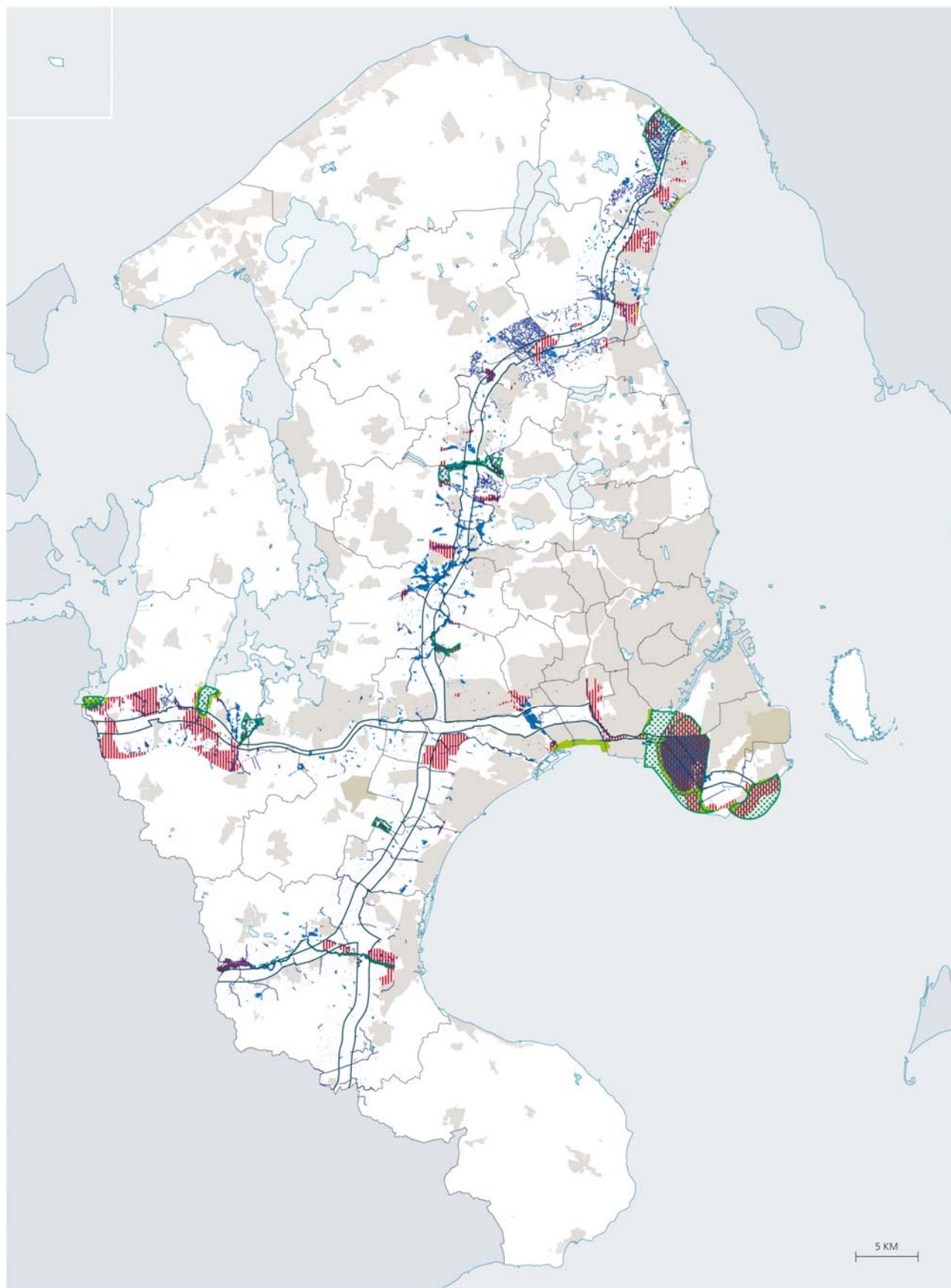




Råstofområder

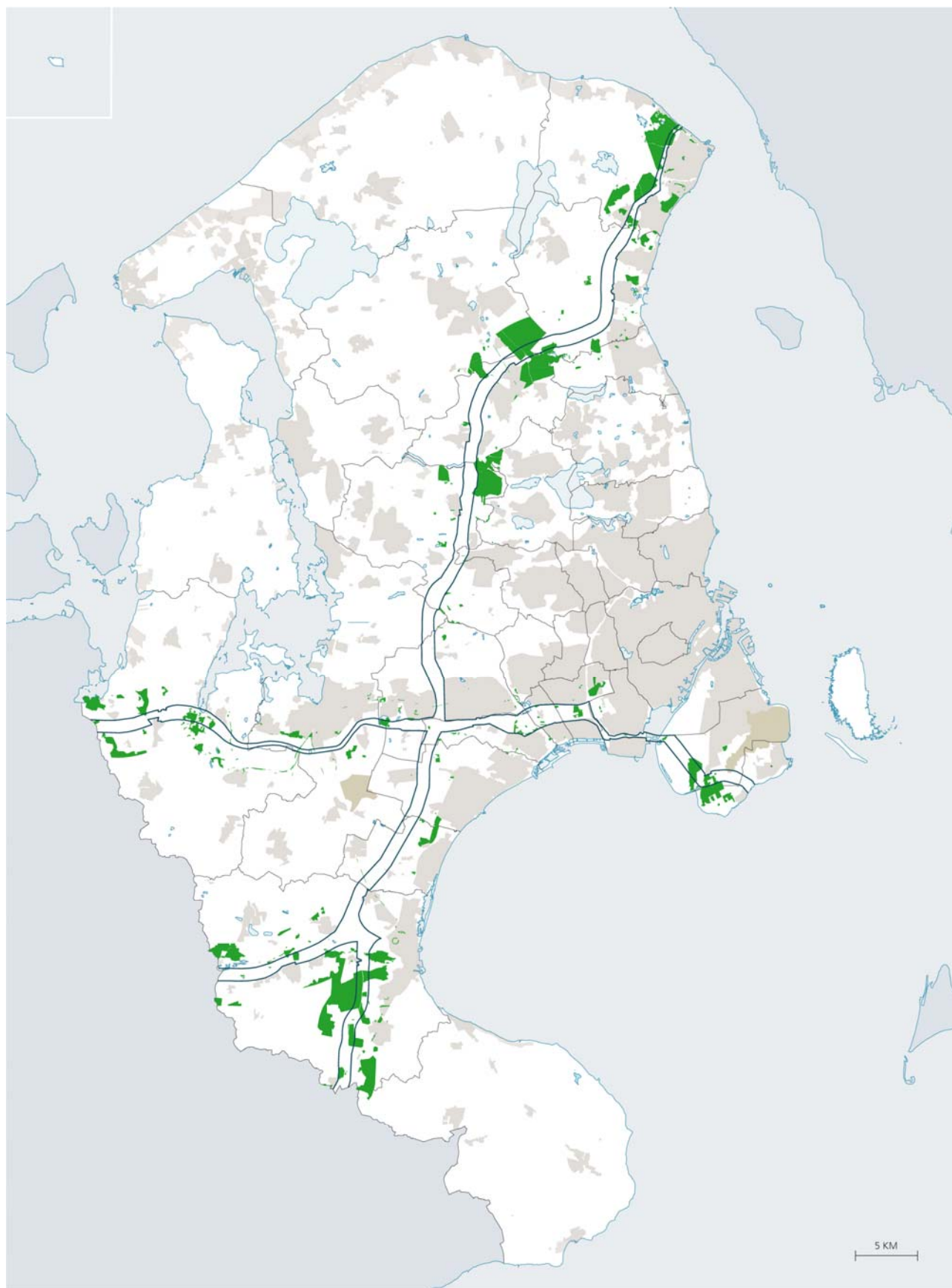
- INDVINDINGSOMRÅDER FOR SAND OG GRUS
- INDVINDINGSOMRÅDER TIL LER OG KALK

TRANSPORTKORRIDOR



Områder med lovfæstet naturbeskyttelse i transportkorridoren samt indenfor tilstødende 2 km





Områder med fredskov i transportkorridoren samt indenfor tilstødende 2 km

FREDSKOV

TRANSPORTKORRIDOR

2. Bygninger og nybyggeri i transportkorridorerne

Boliger og erhverv i transportkorridorerne 2010

Transportkorridorerne rummer i alt 1.726 boliger, knapt 130.000 etagemeter byerhverv og knapt 440.000 etagemeter landbrugsbygninger. Ud af de 1.726 boliger er 448 stuehuse til landbrugsejendomme og 1.278 almindelige boliger. Blandt de almindelige boliger ligger hovedparten i landzone, i alt 1.002 boliger, mens 270 boliger ligger i byzone og 6 boliger i sommerhusområder.

Tabel 4 Bygninger i transportkorridorerne 2010

Status 2010	Boliger – antal			Erhverv – antal etagemeter		
	Stuehuse	Øvrige boliger	I alt	Drifts- og avlsbygninger	Byerhverv	I alt
Transportkorridorerne	448	1.278	1.726	440.000	130.000	570.000

Boligbyggeri i transportkorridorerne fra 1980 til 2010.

Arealreservationerne til transportkorridorerne trådte i kraft omkring 1980. Der er i perioden siden 1980 opført i alt 204 boliger i transportkorridorerne. Det svarer til knapt 7 boliger om året. De 30 års nybyggeri har øget antallet af boliger i transportkorridorerne fra 1.522 i 1980 til 1.726 i 2010, eller med 13 %.

Nybyggeriet er samlet set aftaget fra årti til årti. På flere deltrækninger i korridorerne er nybyggeriet imidlertid øget over tid.

Tabel 5 Boliger i transportkorridorerne fordelt efter opførelsesår og zonestatus

Zonestatus	Antal boliger - opgjort efter opførelsesår							
	Før 1980	1980-89	1990-99	2000-2010	Nybyggeri 1980-2010	I alt 2010	Fordeling	Vækst 1980 - 2010
Byzone	178	50	25	17	92	270	16 %	52 %
Landzone	1339	39	36	36	111	1450	84 %	8 %
Sommerhus-områder	5	0	1	0	1	6	0 %	20 %
I alt	1.522	89	62	53	204	1.726	100 %	13 %

De fleste nyopførte boliger er i landzone. Siden 1980 er der opført 111 nye boliger i landzone, hvilket er en vækst i antal boliger i transportkorridorens landzone på 8 %. Der er nyopført 92 boliger i byzone, eller en vækst på 52 %.

Næsten halvdelen af de nye boliger er opført i den delstrækning af øst-vestkorridoren, som løber fra motorringvej 3 til Tvæervej i krydset med den nord-sydgående korridor. Denne delstrækning rummer bl.a. byområder i Hvidovre og landsbyen i Vallensbæk.

I transportkorridorernes passager i de tre byfingre: Hillerødfingeren, Frederikssundsfingeren og Roskildefingeren, er der i de 30 år kun opført 8 boliger. Uden arealreservationerne til transportkorridorerne kunne kommunerne have planlagt for større byudvikling af regional betydning i disse passager.

Byggeri til byerhverv i transportkorridorerne fra 1980 til 2010.

Siden 1980 er der opført i alt knapt 24.000 etagemeter til byerhverv i transportkorridorerne. Det svarer til 800 etagemeter om året. De 30 års nybyggeri har øget etagearealet til byerhverv i

transportkorridorerne med 23 %, eller relativt mere end væksten i antal boliger. Byggeniveauet har været væsentligt lavere i 00'erne end i 90'erne.

Langt hovedparten af bygningsmassen er i landzone. Det samme gælder nybyggeriet.

Tabel 6 Byerhverv i transportkorridorerne fordelt efter opførelsesår og zonestatus

Zonestatus	Erhvervsetagemeter excl. landbrug - opgjort efter opførelsesår							
	Før 1980	1980-89	1990-99	2000-2010	Nybyggeri 1980-2010	I alt 2010	Fordeling	Vækst 1980 - 2010
Byzone	7.065	476	393	112	981	8.046	6 %	14 %
Landzone	96.740	6.800	12.926	3.015	22.741	119.481	94 %	24 %
I alt	103.805	7.276	13.319	3.127	23.722	127.527	100 %	23 %

Byggeri til landbrugsdrift i transportkorridorerne fra 1980 til 2010.

Siden 1980 er der opført i alt knapt 130.000 etagemeter til landbrugsdrift i transportkorridorerne. Det svarer til godt 4.000 etagemeter om året. Der er således bygget ca. 5 gange så meget til landbrug som til byerhverv i de 30 år. Den relative vækst på 41 % i etagearealet til landbrugets drifts- og avlsbygninger er næsten dobbelt så stor som den relative vækst i etagearealet til byerhverv. Byggeniveauet har været meget konstant hen over de tre årtier.

Tabel 7 Landbrugsbygninger i transportkorridorerne fordelt efter opførelsesår og zonestatus

Zonestatus	Landbrugsbygninger – etagemeter opgjort efter opførelsesår							
	Før 1980	1980-89	1990-99	2000-2010	Nybyggeri 1980-2010	I alt 2010	Fordeling	Vækst 1980 - 2010
Byzone	2.306	0	0	257	257	2.563	1 %	11 %
Landzone	307.887	42.164	41.632	44.561	128.357	436.244	99 %	42 %
I alt	310.193	42.164	41.632	44.818	128.614	438.807	100 %	41 %

Nybyggeriet i transportkorridorerne fra 1980 til 2010 sammenlignet med nybyggeriet uden for transportkorridorerne.

Arealreservationerne til transportkorridoren har dæmpet boligbyggeriet og nybyggeriet til byerhverv inden for korridorerne. Boligbyggeriet og byggeriet til byerhverv inden for transportkorridorerne har relativt været lavere end uden for transportkorridorerne. Det fremgår, når byggeaktiviteten i de seneste 30 år i hhv. landzone og byzone inden for transportkorridorerne sammenlignes med byggeaktiviteten i samme periode i de 18 berørte kommuner i hhv. landzone og i mindre bysamfund i byzone uden for transportkorridorerne, jf. tabel 8 (landzone) og tabel 9 (mindre bysamfund i byzone).

Sammenligning af byggeri inden for og uden for transportkorridorerne er i tabel 8 og tabel 9 foretaget efter to forskellige metoder. I begge metoder skelnes der mellem forskellige bygningsanvendelser og forskellig zonestatus. Den ene belyser den relative vækst i bygningsmassen i de 30 år. Den anden belyser byggeaktiviteten pr. arealenhed. Det sidste mål opgøres på to måder, dels i forhold til det samlede areal og dels i forhold til det samlede areal eksklusiv lovfæstet naturbeskyttelse (Natura 2000, fredninger, § 3-områder og strandbeskyttelse).

Metodernes anvendelighed understøttes af sammenligninger mellem nybyggeriet til stuehuse og landbrugets drifts- og avlsbygninger hhv. inden for og uden for transportkorridoren. Byggeaktiviteten for disse to bygningsanvendelser, som ikke er berørt af arealreservationerne til

transportkorridoren, har gennem den betragtede 30 års periode været stort ens inden for og uden for transportkorridorerne. Det gælder uanset, hvilken af metoderne der anvendes.

Billedet er anderledes for byggeri af almindelige boliger og byggeri til byerhverv i de seneste 30 år.

Den relative vækst i antallet af almindelige boliger i landzone har i de seneste 30 år været 9 % inden for transportkorridorerne, mod 14 % uden for. Inden for transportkorridorerne er der bygget 6,3 boliger pr. 1.000 ha landzone i de 30 år, mod 11,6 boliger uden for transportkorridorerne. Fraregnes arealer med lovfæstet beskyttelse, er der bygget 9 boliger pr. 1.000 ha inden for transportkorridorerne landzone, mod 15,8 boliger i landzonen uden for. Afhængigt af det valgte mål har byggeaktiviteten i landzone relativt været en faktor 1,6 til 1,8 gange større uden for transportkorridorerne end indenfor.

Erhvervsbygningsmassen i landzone er i de 30 år relativt vokset tre gange så meget uden for som inden for transportkorridorerne, hhv. 60 % og 20 %. Pr. arealenhed er der endnu større forskel i erhvervsbyggeaktiviteten hhv. uden for og inden for transportkorridorerne.

Tabel 8. Bygningsmasse i landzone fordelt efter anvendelse, opførelsesår og beliggenhed hhv. inden for og uden for transportkorridorerne. Byggeaktivitetens omfang målt som relativ vækst og byggeri pr. arealenhed.

Landzone	Inden for Transportkorridorerne				Uden for Transportkorridorerne			
	Byboliger Antal	Stuehuse Antal	Byerhverv Etm.	Landbrug Etm.	Byboliger Antal	Stuehuse Antal	Byerhverv Etm.	Landbrug Etm.
Før 1980	918	422	99.755	307.887	10.136	3.934	999.610	3.568.391
Nybyg 1980-2010	86	25	19.726	128.357	1.407	255	600.353	1.274.885
Status 2010	1.004	447	119.481	436.244	11.543	4.189	1.599.963	4.843.276
Relativ vækst 1980-2010	9 %	6 %	20 %	42 %	14 %	6 %	60 %	36 %
Byggeri pr. 1.000 ha 1980-2010	6,3	1,8	1.436	93.446	11,6	2,1	49.577	105.279
Byggeri pr. 1.000 ha excl. beskyttelse 1980-2010	9,0	2,6	2.057	133.880	15,8	2,9	67.255	142.820

Også i byzone har omfanget af nybyggeri været relativt lavere inden for end uden for transportkorridorerne. Den relative vækst i antal boliger har i de seneste 30 år ganske vist været ret ens inden for og uden for transportkorridorerne, hhv. 52 % inden for og 53 % uden for. Pr. arealenhed har omfanget af nybyggede boliger imidlertid været 6 – 7 gange større uden for end inden for transportkorridorerne.

Byggeriet til byerhverv har været beskedent i transportkorridorerne byzone. Afhængigt af målemetoden har erhvervsbyggeriet i byzone været en 6 til 27 gange større uden for end inden for transportkorridorerne.

Tabel 9. Bygningsmasse i byzone fordelt efter anvendelse, opførelsesår og beliggenhed hhv. inden for og uden for transportkorridorerne. Byggeaktivitetens omfang målt som relativ vækst og byggeri pr. arealenhed.

Byzone	Inden for Transportkorridorerne				Uden for Transportkorridorerne			
	Byboliger Antal	Stuehuse Antal	Byerhverv Etm.	Landbrug Etm.	Byboliger Antal	Stuehuse Antal	Byerhverv Etm.	Landbrug Etm.
Før 1980	177	1	7.065	2.306	22.648	132	568.418	61.458
Nybyg 1980- 2010	92	0	981	257	11.960	2	501.166	41.842
Status 2010	269	1	8.046	2.563	34.608	134	1.069.584	103.300
Relativ vækst '80-'10	52 %	0 %	14 %	11 %	53 %	2 %	88 %	68 %
Byggeri/ 1000 ha '80-'10	331	0	3.529	925	2.259	0.4	94.667	7.904

På baggrund af sammenligningerne af byggeaktiviteten hhv. inden for og uden for transportkorridorerne kan der gives et skøn over, hvor meget ekstra nybyggeri der ville have været inden for transportkorridorens areal i de seneste 30 år, hvis arealreservationerne til transportkorridorerne ikke havde lagt ekstra begrænsninger på byggemulighederne. Det skønnes, at der ville være opført yderligere 65 boliger i landzone og yderligere 520 boliger i byzone. Desuden skønnes det, at der til ikke-landbrugserhverv ville være opført yderligere 44.000 etagemeter i landzone og yderligere 23.500 etagemeter i byzone.

3. Skøn over behov for ekstra ekspropriationer og omkostninger ved anlæg af vej og bane i 2030, såfremt arealreservationerne til transportkorridorerne blev ophævet i 2011.

Fingerplanens restriktioner i forhold til ikke-landbrugstilknyttet nybyggeri i transportkorridorerne er begrundet i hensyn til, at evt. fremtidig trafikale infrastruktur, energiforsyning mv. kan anlægges i transportkorridorerne med færrest mulige menneskelige og økonomiske omkostninger, herunder omkostninger til ekspropriation.

Dette afsnit giver et skøn over størrelsesordenen af omkostningerne til ekspropriation, såfremt det i 2011 besluttes at ophæve arealreservationen til transportkorridorerne, og alligevel senere besluttes at anlægge en højklasset vej- og baneforbindelse i de nuværende transportkorridorers tracé i 2030.

Vurderingen er baseret på skøn over følgende tre elementer:

1. Hvor meget ekstra nybyggeri kan forventes i de kommende 20 år inden for de områder, som i dag er omfattet af arealreservationer til transportkorridorerne, hvis arealreservationerne blev ophævet?
2. Hvor stor en andel af dette ekstra nybyggeri vil det være nødvendigt at ekspropriere, hvis der skal anlægges en højklasset vej- og baneforbindelse i transportkorridorerne?
3. Hvad er enhedsomkostningerne for ekspropriationer i dagens priser?

Forventet ekstra nybyggeri i de kommende 20 år uden arealreservation

Første led i det samlede skøn over ekstra ekspropriationsomkostninger, er et skøn over det sandsynlige ekstra nybyggeri på transportkorridorerens arealer i de kommende 20 år frem til 2030, såfremt der i denne periode ikke er reserveret areal til transportkorridorerne med indskrænkninger i mulighederne for nybyggeri.

Skønnet fastlægges som 2/3 af vurderingen af effekterne af de forudgående 30 års reservation, således som det fremgår af afsnit 2 og af tabel 10. Tabel 10 viser skøn over ekstra nybyggeri frem til 2030 fordelt på by- og landzone. I alt 390 ekstra boliger og 45.200 ekstra etagemeter til byerhverv i områder uden for passager i byfingrene.

Tabel 10. Ekstra byggeri og ekstra behov for ekspropriation uden arealreservationer til transportkorridorer ved udnyttelse i 2030

	1980 – 2010 Effekt af arealreservation til transportkorridorer, jf. afsnit 2		2011 – 2030 Skøn over ekstra byggeri uden arealreservation til transportkorridorer		Potentielt behov for ekstra ekspropriationer i 2030 ved udnyttelse af transportkorridorerens areal, men uden arealreservation			
	Boliger	By- erhverv etm.	Boliger	By- erhverv etm.	Boliger		Byerhverv	
					Lav	Høj	Lav etm.	Høj etm.
Landzone	65	44.000	43	29.500	14	22	9.800	14.750
Byzone	520	23.500	347	15.700	173	174	5.235	7.850
Byfinger- passager	Inkl.	Inkl.	15.800	*	5.270	7.900	*	*
I alt	585	67.500	16.190	45.200	5.450	8.100	15.000	22.600

Hertil kommer en sandsynlig væsentlig byudvikling i de kommende 20 år i de tre såkaldte byfingerpassager, dvs. de arealer, hvor der i dag er en reservation til transportkorridorer i Hillerødfingeren nord for Allerød, i Frederikssundsfingeren ved Måløv og i Roskildefingeren mellem Høje-Taastrup og Hedehusene.

Uden arealreservationer til transportkorridorer vil disse arealer naturligt være en del af byfingrenes landområder, hvor de berørte kommuner har kompetencen til at planlægge for større mere intensivt nybyggeri af regional betydning.

Det vurderes derfor at være sandsynligt, at uden arealreservationer til transportkorridorer ville de dele af disse arealer i byfingrene, som ikke er omfattet af lovfæstet naturbeskyttelse eller af Fingerplanens grønne kiler, i 2030 være bebygget med et mere intensivt byggeri svarende til byggeriet i byfingrene i denne afstand fra Københavns centrum.

For at forenkle beregningerne antages byfingerpassagerne bebygget med 25 boliger pr. ha. Det samlede areal - eksklusiv arealer med lovfæstet naturbeskyttelse eller udpegning til grønne kiler i de tre byfingerpassager - er 632 ha. Med de angivne forudsætninger kunne der være bygget tilsammen 15.700 boliger i de 3 byfingerpassager

Forventet behov for ekstra ekspropriationer uden arealreservation

Der vil næppe være behov for at ekspropriere alt det ekstra nybyggeri. Vejdirektoratet skønner, at ved anlæg af en højklasset vej og bane og tilhørende udfletningsanlæg, vil behovet for at ekspropriere udgøre mellem 1/3 og 2/3 af byggeriet i det 1 km brede bælte, som generelt er omfattet af arealreservationerne til transportkorridorerne.

Da det på de fleste strækninger sandsynligvis kun vil være en tredjedel af transportkorridorerne, der er behov for at ekspropriere, forudsættes det i de videre beregninger, at der samlet set vil være behov for at ekspropriere mellem en tredjedel (lav) og halvdelen (høj) af det forventede ekstra nybyggeri i perioden fra 2011 til 2030, jf. tabel 10.

Det ekstra ekspropriationsbehov frem til 2030 er herefter opgjort til mellem 5.450 og 8.100 boliger og mellem 15.000 etagemeter og 22.600 etagemeter erhverv.

Der vil være tale om et ekstra ekspropriationsbehov, der vil berøre et betydeligt antal boliger og mennesker og dermed være problematisk på grund af de menneskelige omkostninger.

Forventede ekspropriationsomkostninger pr. enhed

Foruden de menneskelige omkostninger vil det ekstra ekspropriationsbehov også medføre betydelige forøgede samfundsmæssige omkostninger. I det følgende foretages et skøn over de teoretiske økonomiske omkostninger, hvis de ekstra ekspropriationer til skulle gennemføres for at realisere overordnede trafikanlæg i transportkorridorerne..

Transportministeriet og Vejdirektoratet arbejder ikke med nøgletal og gennemsnitspriser, da ekspropriationsomkostninger varierer meget i forhold til størrelse, stand og beliggenhed.

På baggrund af Vejdirektoratets erfaringer vurderes et rimeligt skøn over gennemsnitspris for ekspropriation af enfamiliehus i transportkorridorerne at være 3 mio. kr. i 2010.

Når det gælder erhverv, skønner Vejdirektoratet en gennemsnitspris pr. etagemeter på 10.000 kr. Beløbet er baseret på en udregning fra konstaterede erstatningsfastsættelser ved ekspropriation af virksomheder ved Silkeborg i 2010. Omkring halvdelen af beløbet hidrører fra den eksproprierede ejendoms værdi. Den anden halvdel er afledte udgifter for virksomheder, så som flytninger, ombygninger, driftsulemper m.v.

Skøn over ekstra ekspropriationsomkostninger ved nyanlæg i 2030 uden nuværende arealreservation.

På grundlag af ovenstående kan der gives et skøn over de ekstra ekspropriationsomkostninger, som en ophævelse af arealreservationerne til transportkorridorerne i 2011 indebærer, såfremt det senere besluttet at anlægge en højklasset vej og bane i 2030 inden for de nuværende transportkorridorers arealer.

Som det fremgår af tabel 11 skønnes de samlede ekstra ekspropriationsomkostninger at være et to-cifret milliardbeløb af størrelsesorden 16,5 mia. kr. til 24,5 mia. kr. De største ekstraomkostninger hidrører fra ekspropriationer i de tre byfingerpassager: Hillerødfingeren nord for Allerød, Frederikssundsfingeren ved Måløv og Roskildefingeren mellem Høje-Taastrup og Hedehusene. Ekstra omkostningerne til ekspropriationer i disse passager med større byudvikling er mellem 15,8 mia. kr. og 23,7 mia. kr. Det udgør 96-97 % af de samlede skønnede ekstra omkostninger.

De skønnede ekstraomkostninger til ekspropriationer i det åbne land i landzone er opgjort til mellem 140 mio. kr. og 214 mio. kr., mens de skønnede ekstra omkostninger til ekspropriationer i en række mindre bysamfund i byzone er opgjort til mellem 570 mio. kr. og 600 mio. kr. Uden for byfingerpassagerne skønnes de samlede ekstra omkostninger til ekspropriationer således at være mindre end 1 mia. kr.

Tabel 11. Samlede ekstra ekspropriationsomkostninger ved nyanlæg i 2030 uden arealreservationerne til transportkorridorer

	Ekstra ekspropriationer				Ekstra omkostninger				Samlede ekstra omkostninger Mio. kr.	
	Boliger Antal		Erhverv -1.000 etm.		Boliger Mio. kr		Erhverv Mio. kr.			
	Lav	Høj	Lav	Høj	Lav	Høj	Lav	Høj	Lav	Høj
Landzone	14	22	9.800	14.750	42	66	98	147,5	140	214
Byzone	173	174	5.235	7.850	519	522	52,4	78,5	571	600
Tre byfinger- passager	5.270	7.900	*	*	15.810	23.700			15.810	23.700
I alt	5.450	8.100	15.000	22.600	16.350	24.300	150	226	16.500	24.526

Opgjort pr. km for den trafikale infrastruktur bestående af højklasset vej og bane udgør de skønnede ekstra omkostninger til ekspropriationer som følge af ophævelsen af arealreservationerne til transportkorridorerne at være mellem 0,9 mio. kr. og 1,4 mio. kr. i det åbne land i landzone, og mellem 1.6 mia. kr. og 2.4 mia. kr. i de tre byfingerpassager, såfremt der anlægges en højklasset vej og bane inden for de nuværende transportkorridorers arealer i 2030.

Der vil være tale om så stort et ekstra ekspropriationsbehov, at det ud fra såvel menneskelige som økonomiske hensyn næppe vil være hensigtsmæssig at gennemføre anlæg af vej og bane i de nuværende transportkorridorers tracé.