

FNV

## Foreningen Naturparkens Venner

► Naturparken mellem Farum og Slangerup ◄



Til Folketingets Transportudvalg

Farum, den 7. august 2016

### Vedr: Folketingsforslag om nedlæggelse af Transportkorridoren

Vejdirektoratet har til Folketingets Transportudvalg i juni 2016 udarbejdet rapport 563 med en alternativanalyse af bl.a. Ring 5-problematikken. Det må nedenfor konstateres, at rapporternes trafiktal begynder at nærme sig et realistisk niveau, at Ring 5 Nord's aflastning af de mest belastede veje er uvæsentlig, og at problemerne med naturområderne træder mere frem. Med de nye analysetal fra Vejdirektoratet kan den nordlige Ring 5 ikke være rentabel efter ministeriets hidtidige principper, og en rentabilitet kalkuleret efter IBU-projektets mere korrekte metode bliver nu et stort tab.

### Befolkningsstigning og pendlertal fra Danmarks Statistik

Regionsformand Sophie Hæstorp Andersen udtrykte på høringen 9/6 2016 betænkelighed ved, at hovedstadens befolkningstal frem til 2030 forventes at stige med 200.000. Tallet nævnes af Danmarks Statistik, men analyseres materialet viser det sig, at befolkningsstigningen sker og vil ske i København og omegn samt på Vestegnen, mens befolkningen i Nordsjælland og øvrige Sjælland stagnerer. I de seneste 9 år er befolkningstallet i Københavns Kommune steget 5 gange så meget som i Nordsjælland. Vi har tidligere fra Danmarks Statistik 25/2 2016 fremsendt de faktiske pendlertal til Transportudvalget, som viser, at pendlerne på tværs af Frederikssundsvej fra sydvest 1/11 2013 androg 4.839 og fra nordøst 3.094 personer. En del af denne pendling vil under alle omstændigheder også fremover foregå med tog eller ad de øvrige ringveje. Dette tal vil frem til 2030 kun stige med 526 pendlere som følge af den nævnte befolkningsstigning – alt andet lige. Den tværgående pendling og stigningen herfra er altså kraftigt overvurderet – trafikproblemerne i hovedstadsområdet skyldes radialvejene og de indre ringveje.

### Vejdirektoratets rapport

Vejdirektoratets rapportering af de nye analyser er meget summarisk – man har ikke en gang skelnet mellem nord og syd – hvorfor vi har søgt aktindsigt og rapporteret herom nedenfor i Bilag 1. Modelprognoser kan ikke tillægges samme betydning som de faktiske tal ovenfor, men detaljerne får næppe den store betydning denne gang. Modeltallenes usikkerhed demonstreres af, at trafiktallene på Ring 5 gennem Naturparken nu sættes til 30.000 biler, dvs. 25% under IBU-tallene fra 2010, hvis man lægger 3.500 biler fra HH-forbindelsen oveni, som indgår i et alternativ 3A. Det skyldes en mere korrekt hastighed. Aflastningen af de kraftigt belastede Helsingørmotorvej, Hille-rødmotorvej og Ring 3, bliver kun 7-8%, dvs. alt for små til at løse nogen problemer. De kan løses billigere og bedre af flaskehalsløsninger end af en helt ny motorvej. Ring 4 Nord har kun en trafik på 20.000 biler, men her viser man i et scenarie, at en udvidelse vil kunne aflaste Ring 3 med 15%, så det er antageligt her, man i givet fald må sætte ind. På Ring 4 Syd ved Albertslund opnås der større besparelser af en Ring 5 – vel at mærke Ring 5 Syd.

Det er relevant, at man nævner HH-trafikken, men både Vejdirektoratets og IBU's tal viser, at denne transittrafik er uvæsentlig i den københavnske myldretidstrafik på de ydre ringveje. Den er ikke afgørende for spørgsmålet om Ring 5. Problematikken omtales derfor først sidst i Bilag 1.

### Det samfundsmæssige afkast i Nordsjælland

Vejdirektoratet har ikke beregnet samfundsmæssigt afkast, men henvist til de strategiske analyser i 2013, som viste et samfundsmæssigt afkast på 11,3% for hele strækningen og 9,2% for Ring 5½. Selv inkl. HH-forbindelsen er trafiktallet i Nord faldet med 14% siden afkastet på 11,3%, som alene

Postadresse: Gedebakken 1, 3520 Farum. tlf. 20 94 00 56. fnv@fnv.dk

Foreningens formål er at værne om og udbrede kendskabet til landskabs- og naturmæssige, historiske, arkitektoniske, arkæologiske og rekreative værdier i NATURPARKEN mellem Farum og Slangerup (også kaldet Farum Naturpark). Foreningens interesseområde omfatter kommunerne: Allerød - Egedal - Frederikssund - Furesø.

af denne årsag må blive negativt ved samme beregningsform. Den svenske transittrafik giver antageligt mulighed for at beregne relativt store tidsbesparelser – men det er altså en svensk samfundsmæssig besparelse ved ødelæggelse af dansk miljø og natur. Det ville svenskerne aldrig selv gøre.

Der er ingen grund til at ”justere” beregningerne. Indtægterne består af sparede timer, som i Ministeriets model alle anses for samfundsmæssig besparelse, selv om pendlertiden tages af folks fritid. Det er måske acceptabelt de fleste steder, men mange i Nordsjælland har bevidst ofret denne fritid for at bo i det smukke Nordsjælland og pendle længere ind til København. Det er slet ikke en samfundsmæssig besparelse, når projektet samtidig ødelægger formålet med disse private ofre. Et udslag heraf er de mange nordsjællandske protester – politiske såvel som private. Sagens trafikforskere ønsker ikke at indtægtsprincippet ændres, men foreslår i stedet at lægge tabt natur og evt. den ødelagte del af Nordsjællands herlighedsværdi til udgifterne. Man medregner ikke selv dette tab, fordi det er svært at opgøre – man overlader til politikerne selv at vurdere. Tallet er utvivlsomt meget stort og relevant, men heldigvis bliver den komplicerede diskussion overflødig, da den ødelagte miljø- og naturværdi i korridorens mest udsatte områder allerede blev sat i værdi i Øresunds-regionernes IBU/Ring 5-projekt i 2010. Her anså man det for nødvendigt at indregne tunneler under de mest udsatte områder til en pris af 4 mia. kroner, hvoraf Mølleåen udgjorde de 2 mia. Det havde regionerne jo ikke gjort i deres præsentation af projektet, medmindre de anså den samfundsmæssige værdi af ødelagt natur og miljø i disse områder for højere. Også dengang var formålet at overbevise folketingspolitikerne om projektets rentabilitet. Der er altså flere uafhængige veje til at argumentere for en kraftig reduktion af rentabiliteten. Selv om blot en del af dette naturtab indregnes i Ministeriets rentabilitetstal, som det skal, bliver den samfundsmæssige rentabilitet af Ring 5's nordlige del, som allerede med Vejdirektoratets egne analyser må være negativ, et så eklatant samfundsmæssigt tab, at der ikke er nogen grund til yderligere overvejelser om afkastprocenter – endsige trafik gennem naturparken ved Mølleåen, da denne vejføring ikke samfundsmæssig nødvendig.

## **Konklusion**

Vejdirektoratets temmelig overordnede rapportering af nogle ellers meget specifikke trafikanalyser bliver set i dette lys forståelig, da rapportens afgørende element bliver Vejdirektoratets forbehold for Mølleåen og den øvrige sårbare natur. Det forbehold har man haft al mulig grund til at tage. Inden for en overskuelig fremtid vil der næppe blive behov for andet end den allerede vedtagne Frederikssundmotorvej i kombination med en bestående trafiksikret Ring 6 (scenarie 7) og en sydlig tværvej i Transportkorridoren, som vi har skitseret i **vort brev til udvalget af 4/5 2016**. Selv om Ring 5½ stadig står som et alternativ til Ring 6, bliver der derfor ikke noget behov for at analysere Ring 5½ nøjere i den nuværende fase, da man helt uanset disse afvejn timer ikke har noget juridisk eller moralsk grundlag for at opretholde den urentable nordlige transportkorridor til Ring 5. Man baserede den på en projekteringslov fra 1967, som blev ophævet i 1998, uden at formålet nu 49 år efter har udsigt til at blive aktuelt endsige reelt. Den nuværende nordlige korridor bør reduceres til en smal reservation til nedgravede energianlæg.

Problemerne med en så misvisende rentabilitet er antageligt specielle for Nordsjælland og afspejles bl.a. i de høje huspriser på trods af tidskrævende pendling. De gør sig ikke tilsvarende gældende for den sydlige Ring 5, som kommer til at fungere som en parallelvej til Køge Bugt-motorvejen. Både Vejdirektoratets analyser, Danmarks Statistik og i øvrigt også Steen Eiler Rasmussens forudsigelser om øst/vest-aksen peger på, at man udover de indre ringveje og radialvejene ind til København især skal koncentrere trafikinvesteringerne omkring København og Vestegnen.

Venlig hilsen

Foreningen Naturparkens Venner

Troels Brandt    Hans Hjordt Hansen

### Gennemgang af Vejdirektoratets analyse

Vejdirektoratets rapport 563 af juni 2016 er meget summarisk og deler bl.a. ikke op mellem Ring 5 Nord og Syd. Vi har derfor søgt aktindsigt, og man har straks givet os de nødvendige oplysninger.

Trafikken nord for Ganløse prognosticeres nu til 30.340 biler mod 45.350 i IBU's analyse fra 2010. Man har lavet et supplerende scenarie med HH-forbindelsen, som vil give yderligere 3.500 biler, hvilket er sammenligneligt med IBU's tal, som derfor er faldet med 25,4%. I de strategiske analyser satte man hastigheden op til 130 km/t og nåede derfor op på 39.412 i 2013, så en stor del af det reelle fald var altså allerede sket den gang, hvor man endda gik frem til 2030 mod 2025 nu. Som nævnt forventes der ikke som følge af Danmarks Statistiks tal nogen stor stigning i Nordsjælland.

Man bruger fortsat den gamle OTM-model, som allerede blev betegnet som forældet på Ålborg Trafikdage i 2011, hvor en ny model under udarbejdelse blev præsenteret. Modellen arbejder uden særskilte myldretidstal og ifølge Vejdirektoratet med et fælles udviklingstal overalt. Dette går galt i Nordsjælland, da befolkningsudviklingen som nævnt ovenfor stagnerer her i forhold til i København, og da også arbejdspladserne ifølge Vejdirektoratet flytter til København. Vi må i det hele taget stille spørgsmålstegn ved modellens tal, da Danmarks Statistiks pendlerture kun andrager 16.918 i alt begge veje i 2030. De tilsvarende pendlertal mod København viser, at ca. 60% af radialtrafikken er pendling, dvs. at den samlede trafik mellem nordøst og sydvest inkl. den del, som går ad A6 og Ring 4, tilsvarende burde være max. ca. 28.000 biler. De 3 veje er i modellen tilsammen på 52.932 biler – selvfølgelig også inkl. trafik i andre retninger, så det er et groft skøn. Tæller man samtlige veje i Nordsjælland sammen på tværs på højde med Naturparken (sidste kolonne) bliver besparelserne på de øvrige veje 10.382 biler mindre end Ring 5. Det må være nygenereret trafik som følge af Ring 5, trafik taget fra den kollektive trafik eller modelfejl. Ser man tingene under ét, tyder de på, at trafikken på modellens Ring 5 stadig er 5.000-10.000 biler for høj – og man kan tillade sig denne skepsis, da prognoserne jo mindst talt ikke overbeviser om deres sikkerhed med ovennævnte fald på 25,4%. Modeller bliver sjældent bedre end de forudsætninger, man giver dem. Resultaterne skal kunne forklares ud fra de realiserede tal, så selv om kvaliteten er blevet meget bedre, er den ikke pålidelig nok.

Vi har på grundlag af Vejdirektoratets tal opstillet nedenstående oversigt over aflastningerne som følge af Ring 5.

Vejdirektoratets aflastninger						
Vej	Sted		Basis	Aflastning		Afstemning på tværs
				fra Ring 5	Procent	
Helsingørvej	Nærum		84.890	6.927	8,2%	6.937
Hillerødvej	Hareskov		68.680	4.653	6,8%	4.653
Ring 3	Bagsværd		122.930	4.584	3,7%	
Ring 3	Herlev	↓	94.800			
Aflastning fra ny Ring 4		↓	-14.380			
Ring 3 afl. af ny Ring 4	Herlev	=	80.420	6.464	8,0%	6.464
Ny Ring 4	Nord	=	33.584	2.349	7,0%	2.349
Aflastning af Ring 3		↑	13.484			
Ring 4	Nord	↑	20.100			
Ring 4	Albertslund		74.750	10.250	13,7%	
Gennemsnitsaflastning mod øst						10.202
A6	Jørlunde		8.630	3.879	44,9%	3.879
Andre veje (Frederiksborgvej, Kongevej og lokale veje)				5.968		5.968
Ring 5	Ganløse Nord		30.430			20.049
Difference = Nygenereret trafik af vejen eller modelfejl		→		→	10.382	←
Pendlerture ad A6, Ring 6 og Ring 5 2030			16.918			
Danmarks Statistiks pendlerture mod København og Omegn svarer til ca. 60% af bilerne på vejene.						

Som det fremgår, bliver de hårdest belastede veje, radialvejene og Ring 3, alle aflastet med 7-8%. Aflastningerne er så uvæsentlige, at det ikke giver nogen mening at anlægge en helt ny motorvej med det formål – det er mere effektivt med flaskehalsløsninger i f.eks. Gladsakse-krydset. På Ring 4 Nord og på A6 bliver pr. de procentuelle aflastninger større, fordi trafikken er så lav. Ring 4 er blevet behandlet i Scenarie 2, hvor Vejdirektoratet konstaterede, at en udvidelse af denne kan aflaste Ring 3 med 15%. Det giver så meget mening, at vi i stedet har set de 2.349 biler, som Ring 5 aflaster, i den sammenhæng – og så vil både Ring 3 og Ring 4 blive aflastet med 7-8% af Ring 5.

Det har ingen mening at aflaste A6 Nord, som i forvejen er dårligt udnyttet med kun 8.630 ved Jørlunde. I dag ender den ved Hillerød, så den nordøstlige befolkning ikke betjenes ordentligt i relation til bl.a. regionshospitalet og trafikken til Helsingør. Der er også udarbejdet et scenarie, hvor man ser, at en Ring 6 giver ca. de halve besparelser af Ring 5 – se dog omtalen af HH-forbindelsen nedenfor. Det taler for, at man blot forbedrer A6, forlænger den og kombinerer den med Frederikssundsmotorvejen.

Ved Nivå opstår i øvrigt modellens sædvanlige besynderligheder ved tilkoblingen, som også kan have sammenhæng med de ovenfor omtalte modelfejl – eller blot være et lokalproblem som følge af Hørsholm-trafikken.

### **HH-forbindelsens påvirkning**

Analysen indeholder også et Scenarie 3 A med HH-forbindelsen. Man har her indregnet 15.000 biler, men forventer, at kun 3.500 af dem vil køre via Ring 5. Et lignende forhold gjorde sig gældende i IBU-projektet med lidt lavere antal. En sådan transittrafik vil lige så godt kunne køre ad Ring 6, hvis denne forlænges i enden, og transittrafikken vil næppe belaste ringvejene væsentligt i myldretiden, da den automatisk spredes over hele dagen og undgår myldretiden. Ifølge Vejdirektoratets og IBU's tal er HH-forbindelsen således et nålestik i den ydre ringvejstrafik. Det er altså ikke relevant at se på i detaljer, hvad der skal ske med A6/Ring 6/Ring 5½ på et så hypotetisk grundlag, og måske har man allerede en arealreservation i form af A6. Vi har fuld forståelse for sådanne overvejelser i tide, men der er ingen grund til, at de skal forsinke beslutningen om den forældede Transportkorridor.