



**Folketinget
Christiansborg
1240 København K**

Att.: **Folketingets Trafikudvalg**

Kopi: **Transportminister Lars Barfoed**

Hareskovby, den
17. december 2008

Regeringens trafikudspil - Åbenlys alvorlig fejl i forslag om "fuld udbygning" af Ring 4

Regeringen har netop fremlagt et fremsynet trafikudspil for dansk transportpolitik frem til 2020.

Desværre indeholder udspillet en alvorlig fejl. Fejlen kan i det store billede synes ubetydelig, men den vil betyde et stort og unødvendigt spild af tid og statens penge - samt store gener for mange lokale borgere. Derfor tillader vi os hermed at bede udvalget sørge for at rette fejlen!

Fejlen findes i forslaget om en strategisk analyse for "etablering af en fuldt udbygget Ring 4" mellem Ballerup og Bagsværd. Den valgte formulering definerer, at analysen skal beskrive en 4-sporet motorvej på hele strækningen. En motorvejsudbygning fra Ballerup til Herlev er logisk, men der er ingen saglig trafikalk grundelse for at fortsætte motorvejen fra Herlev til Bagsværd.

Mellem Herlev og Bagsværd gennemskærer Ring 4 et stort og fuldt udbygget villakvarter i Furesø, Gladsaxe og Herlev Kommuner. En udbygning til motorvej vil være et voldsomt indgreb i villakvarteret og vil blandt andet betyde at mellem 50 og 100 boliger skal nedrives. Samtidig vil anlægskostningerne være massive. Lokaltrafikken vil også blive afskåret. Og de 45 mio. kr. regeringen netop har brugt på at bygge et støjværn på strækningen vil være spildt.

Når der samtidig mangler en trafikalk grundelse siger det sig selv, at en motorvejsudbygning Herlev-Bagsværd - politisk set - er en død sild. Så hvorfor dog spilde tid og penge på en analyse, som samtidig vil vække uro og bekymring blandt mange borgere de næste mange år?

Den åbenlyse fejl foreslås rettet ved, at analysen for strækningen Herlev-Hareskovby-Bagsværd defineres som "en opgradering af Ring 4 indenfor eksisterende vejskel".

Vores forslag sikrer, at en helt oplagt, trafikalk fornuftig, relativt skånsom og ret billig løsning i form af en 4-sporet vej med midterrabat, 3-4 lyskryds og 60 km/t hastighedsgrænse på strækningen (i stil med den udmærkede Ring 3 i Gladsaxe) bliver medtaget i analysen.

Vi beder Dem bekræfte at fejlen bliver rettet - og står gerne til rådighed for fremvisning af vejen!

Med venlig hilsen

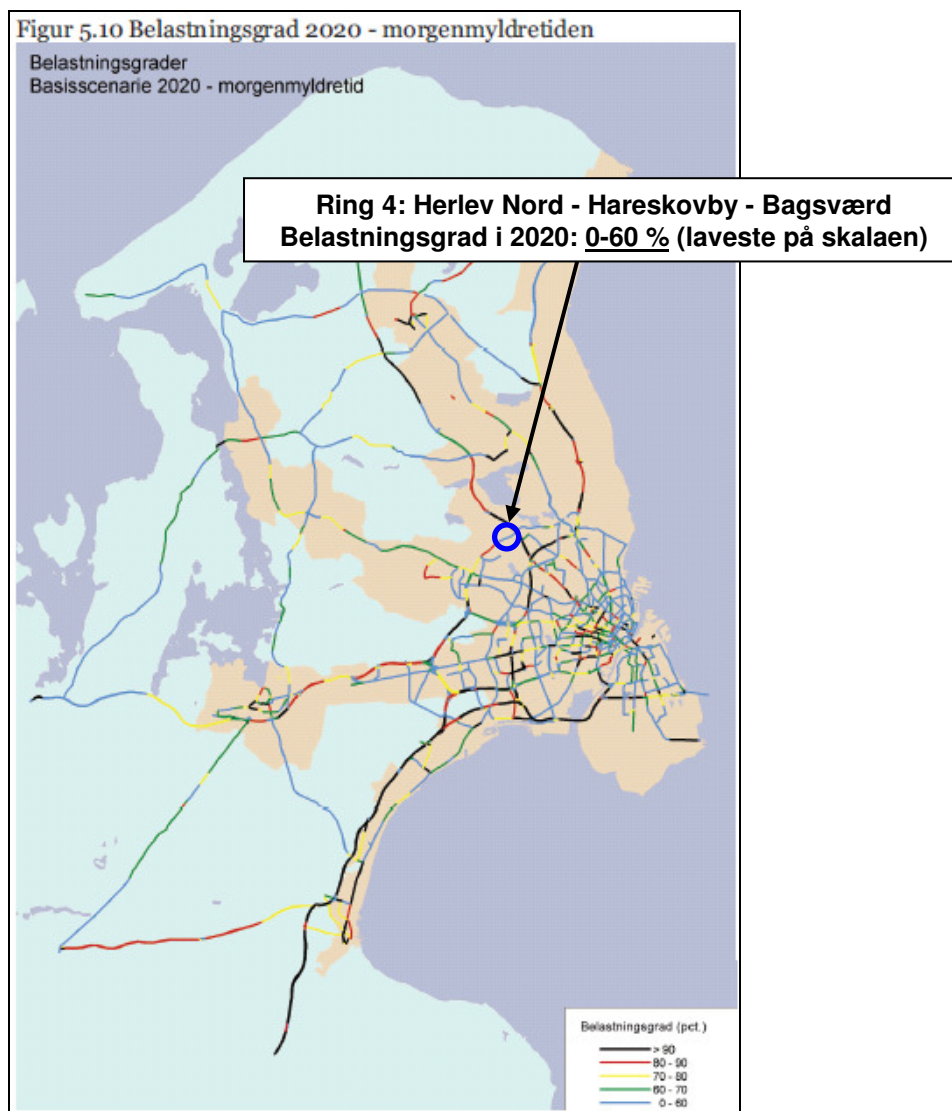
Hareskovby Medborgerforening (HMB)
v/ Anders Riiber Høj
Gammel Hareskovvej 303, 3500 Værløse
Mail: arh@kabelmail.dk

Bilag: En uddybning, herunder ministeriets trafikprognose der dokumenterer strækningens lave trafikbelastning

Bilag: Trafikprognosen (der viser, at formuleringen er en åbenlys fejl)

Transport- og Energiministeriet beskriver i "Trafikale udfordringer i hovedstadsområdet" fra maj 2007 den fremtidige fremkommelighed på vejnettet. På figur 5.10 viser ministeriet følgende belastningsgraden på Ring 4 i morgenmyldretiden i 2020:

- Ring 4 (Ballerup - Nordbuen): 70-80 %
- Ring 4 (Nordbuen - Herlev Nord): 80-90 %
- **Ring 4 (Herlev Nord - Hareskovby - Bagsværd): 0 - 60 % (laveste belastningsgrad på skalaen)**
- Ring 4 (Bagsværd - Lyngby Vest): 0 - 60 %
- Ring 4 (Lyngby Vest - Lyngby C): 60-80 %



Kilde: "Trafikale udfordringer i hovedstadsområdet", Transport- og Energiministeriet, maj 2007, side 101

Ministeriets trafikprognose viser, at trafikbelastningen på strækningen af Ring 4 tværs gennem villakvarteret mellem Herlev Nord, Hareskovby og Bagsværd er lav - også på lang sigt.

Trafikprognosen understøtter således ikke en motorvejsudbygning på strækningen.

Formuleringen i regeringens udspil er dermed en åbenlys fejl - i klar modstrid med Transportminister Lars Barfoed's udtalelse ved præsentation af Regeringens plan den 8. december 2008:

"For vejenes vedkommende vil vi investere dér, hvor vi har de største trængselsproblemer, og hvor vi kan se, at den fremtidige trafikvækst vil kræve en udbygning af infrastrukturen."

Bilag: Uddybning af lokale forhold på strækningen Herlev Nord - Hareskovby - Bagsværd

En motorvejs-udbygning af Ring 4 tværs gennem det store og fuldt udbyggede villakvarter vil være et voldsomt indgreb i den sydlige del af Furesø Kommune, samt de nordlige dele af Gladsaxe og Herlev Kommuner. Dele af kommunerne afskæres, herunder skoledistrikter.

Lokaltrafik:

Der er meget lokaltrafik og krydsende trafik på strækningen. Det vil derfor være nødvendigt at:

- Etablere tilkørselsanlæg og vejoverføringer.
- Etablere parallelle lokalgader, enten ovenpå en nedgravet motorvej, eller langs vejen.

Arealbehovet:

Arealbehovet for en 4-sporet motorvej er ifølge Vejdirektoratet følgende (jf. VVM-redegørelse for Frederikssundsfingeren, 2006):

- På bystrækningerne vil et **40-60 meter bredt bælte** blive berørt i anlægsfasen
- Ved tilslutningsanlæggene kan arbejdsarealet dog blive op mod **200 meter bredt**.
- En 4-sporet motorvej med ensrettede parallelgader til lokaltrafik bliver **49 meter bred**.
- En nedgravet 4-sporet motorvej med gader til lokaltrafik ovenpå bliver **26 meter bred**.
- Hertil skal lægges arealbehovet til buslommer m.v. for buslinie 400S.
- Den nuværende vejmatrix er **32 meter bred** på strækningen.

Arealbehovet ved et motorvejsbyggeri er således langt større end den nuværende vejmatrix.

Det betyder, at der skal eksproprieres og nedrives mange boliger langs strækningen. Det skønnes at dreje sig om mellem 50 og 100 boliger, afhængigt af det præcise design af tilslutningsanlæggene, vejoverføringer, lokalgader, buslommer og motorvejsnedgravning på strækningen. Ejerne af disse boliger vil desuden skulle leve med unødigt usikkerheden i en lang årrække indtil motorvejsudbygningen efter langvarige og dyre diskussioner bliver skrinlagt.

En moderat opgradering af Ring 4 på strækningen kan derimod klares indenfor vejmatrixen.

Støjværn skal nedrives:

Folketinget bevilgede i 2005 hele 45 mio. kr. til et støjværn på strækningen. Støjværnet er netop blevet færdigt. Det er placeret, så der uden videre kan gennemføres en moderat opgradering af vejstrækningen. Men ved et motorvejsbyggeri vil arealbehovet indebære, at støjværnet skal fjernes. Det er et åbenlyst spild af statens midler!

Miljø:

Motorvejen vil desuden give markante støjgener og skader på både natur og landskab. Hvis udbygningen ikke levner plads til cykelsti og buslommer for buslinie 400S vil resultatet desuden være, at der i modstrid med Regeringens politik overflyttes trafik til privatbiler.

Et eventuelt motorvejsprojekt vil således gå uacceptabelt kraftigt ud over hele området.