

Ring 5 – Ny tværgående vejforbindelse

Arbejdsrapport
August 2007

INDHOLD

1. Indledning.....	3
2. Rapportens tilblivelse.....	3
3. Ikke en ny tanke.....	3
4. Trafikken i regionen – på langs og på tværs.....	5
5. Hvilken rolle kan Ring 5 spille?.....	7
6. Opbakning til Ring 5.....	8
7. Statens rolle i en Ring 5.....	9
8. Tekniske forundersøgelser om Ring 5.....	9
8.1. Historik.....	9
8.2. Procedure for forundersøgelser.....	10
9. anbefalinger.....	10

1. Indledning

Biltrafikken i og omkring Storkøbenhavn har været stødt stigende i de sidste mange år – Og alle prognoser viser forsat markant trafikvækst fremover. Det giver voksende trængselsproblemer som pålægger både erhvervsliv og pendlere større og større tidsforbrug til transport. Et tidsforbrug som ikke giver nogen nytte hverken for samfundet eller for den enkelte borger.

Især trafikken på tværs af hovedstadsregionen er stigende, samtidig med at kapaciteten og udbygningsmulighederne er begrænsede. Det betyder, at der må tænkes nyt for at sikre en fremtidig mobilitet på tværs af regionen.

Derfor peges i dette notat på potentialerne ved en vestlig 5. ringforbindelse (Ring 5) og på hvordan der skal arbejdes videre frem mod en etablering af denne forbindelse.

2. Rapportens tilblivelse

På bestyrelsesmødet den 31. maj 2007 blev det besluttet at nedsætte en temagruppe om Ring 5, som parallelt med de øvrige temagrupper i PLAN09 projektet skulle udarbejde oplæg til kommunernes kommuneplanstrategi samt den videre proces. Gruppen har hen over sommeren 2007 udarbejdet vedlagte rapport om Ring 5 med anbefalinger til det videre forløb.

Gruppen består af:

Teknisk direktør Jørgen Lerhard, Høje-Taastrup (formand)
Udviklingschef Klaus Møller, Høje-Taastrup Kommune
Flemming Hansen - Teknisk Forvaltnings Vej- og Trafikkontor i Rødovre Kommune
Trafikkoordinator Kristoffer Kejser, Vestegnssamarbejdet
Sekretariatschef May Lundsgaard, Vestegnssamarbejdet

Gruppen har herudover haft kontakt til eksterne personer fra erhvervslivet og offentlige myndigheder.

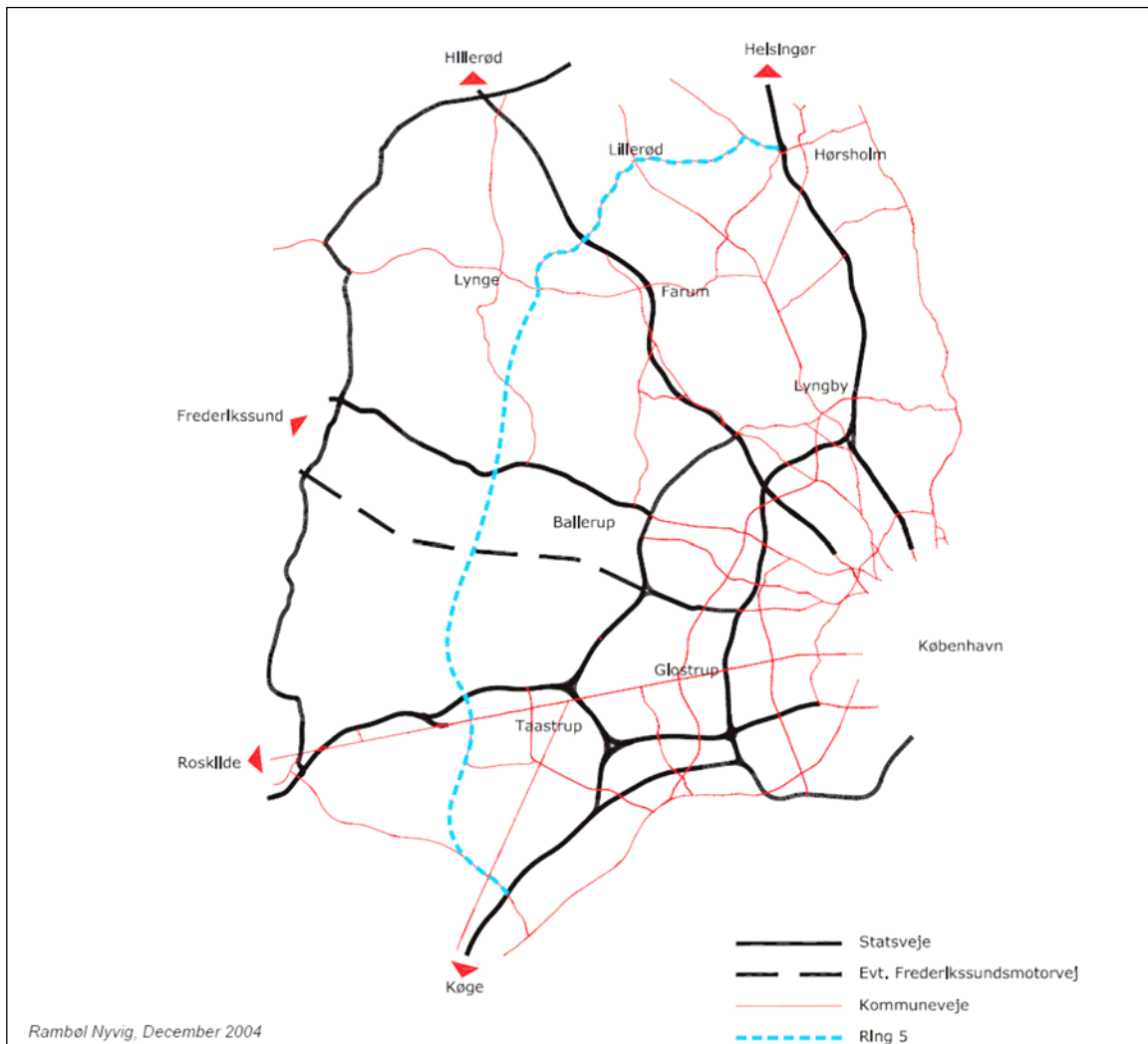
3. Ikke en ny tanke

En 5. ringforbindelse omkring København har været omtalt siden 1960'erne. Folketinget vedtog helt tilbage i 1967 en projekteringslov for en Ringmotorvej, oprindeligt benævnt B5 og senere M5. Denne blev dog aldrig realiseret, og som et alternativ til Ringmotorvejen planlagde man i stedet i 1993 etableringen af "Tvæervej" med forbindelse fra Høje-Taastrup til Måløv Knudepunkt og videre mod nord til forbindelse med Hillerødmotorvejen. Der var dengang tale om etablering af en 2-sporet vej – en vej af lavere standard end motorvej og muligvis også af lavere standard end motortrafikvej.

I dag, 40 år efter den oprindelige projekteringslov for en Ringmotorvej, har man kun fået etableret den første etape af Ring 5, Tvæervej, mellem Sydvej og Holbækmotorvejen i Høje-Taastrup Kommune som en 2-sporet motortrafikvej. Denne delstrækning blev finansieret af staten, men er senere blevet overdraget til Københavns Amt. I forbindelse med strukturreformen fik Tvæervej ændret status til en Kommunevej.

Udover denne første etape af Tvæervej har Københavns Amt sammen med Frederiksborg Amt anlagt en 2-sporet landevej nord for Frederikssundsvej som en del af Tvæervej, og endelig har Københavns Amt anlagt en strækning af Tvæervej mellem Frederikssundsvej og den nye Kilde-dal Station på Frederikssundsbanen.

Herunder ses linjeføringen for Ring 5.

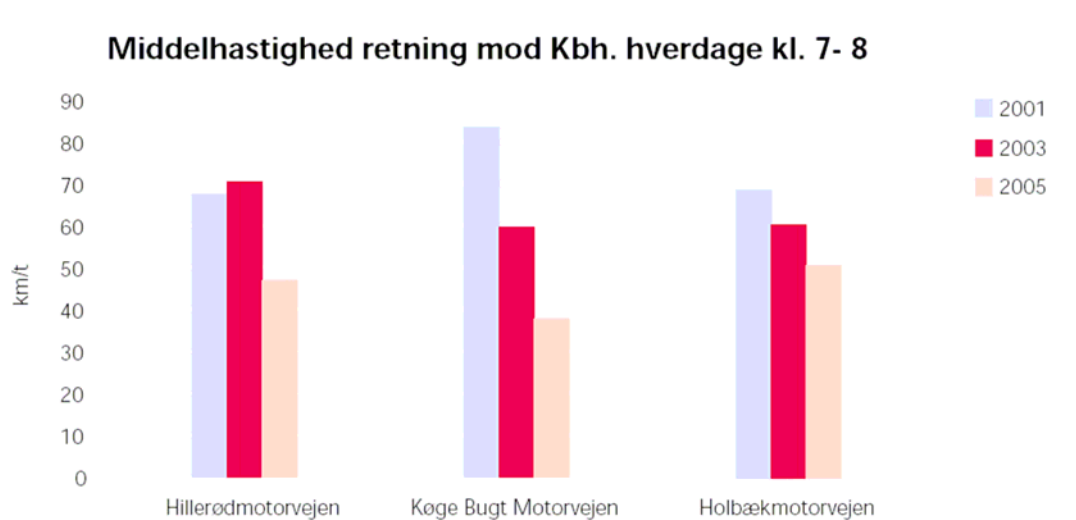


Figur 1: Linjeføring for Ring 5 (Rambøl Nyvig, 2004)

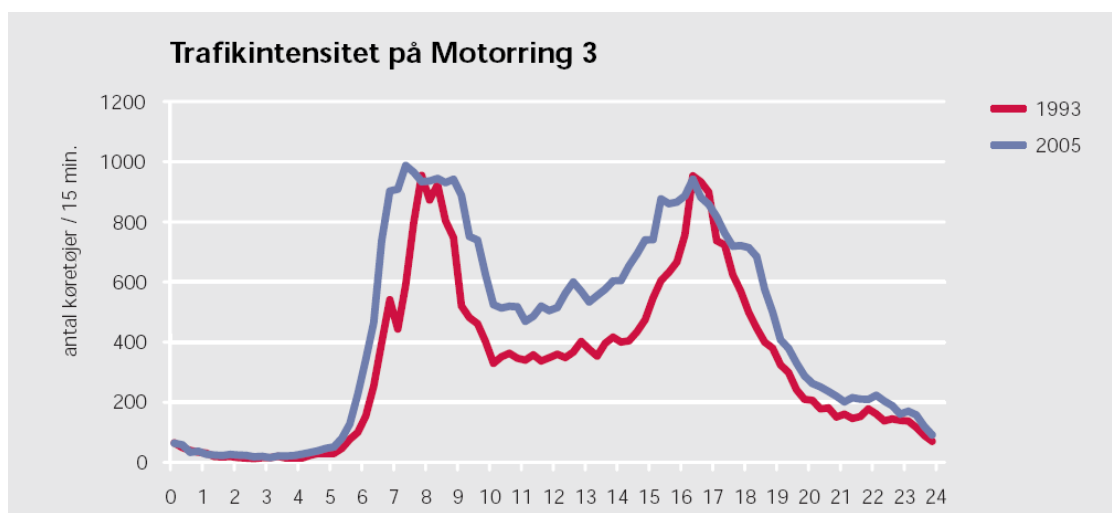
4. Trafikken i regionen – på langs og på tværs

Trafikbelastningen af det Storkøbenhavnske vejnet har været stigende i en årrække. I de senere år er kapacitetsgrænsen nået på en række vejstrækninger, hvilket medfører massive trængselsproblemer i myldretiderne. Således er hastigheden på motorvejene om morgenen faldet op til 50 % fra 2001 til 2005.¹ (Se figur 2)

Samtidig bliver det tidsrum, hvor der er trængselsproblemer på vejene, udvidet markant. Således er antallet af timer, hvor der er tæt trafik på Motorring 3 vokset fra 2 tider siden 1993.¹ (Se figur 3)



Figur 2: Middelhastighed på motorvejene mod København



Figur 3: Trafikintensiteten på M3

I det centrale København har der dog i de seneste år været et mindre fald i biltrafikken, hvilket blandt andet tilskrives den stigende trængsel. Dette har dog ikke påvirket trafikken på motorvejene og de øvrige omfartsveje, som stadig er stigende.

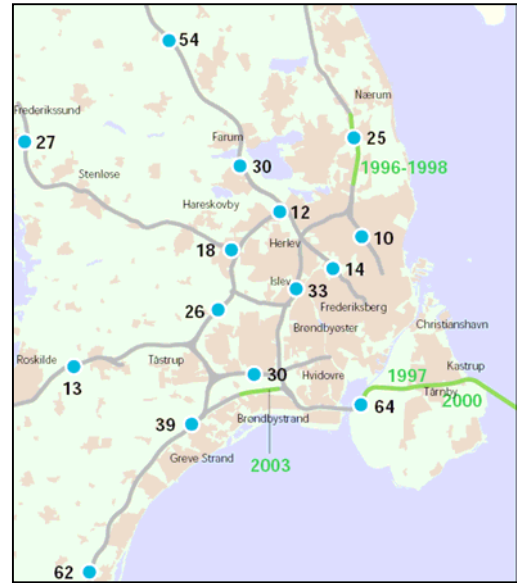
¹ Vejdirektoratet: ” Statsvejnettet - Oversigt over tilstand og udvikling”, 2006

Derfor forventes der også fremover en stigende trafikbelastning af vejnettet på over 20 % frem til 2020, hvilket vil give fremkommelighedsproblemer især på ringforbindelserne og den indre dele af de store indfaldsveje². Dertil kommer, at væksten på motorveje og andre større vejforbindelser indtil nu har været betydeligt større end på det øvrige vejnet, hvorfor væksten også i fremtiden kan tænkes at være ulige fordelt. Trafikvæksten på de store vejforbindelser i 2020 kan derfor vise sig at være betydeligt større end de 20 % (Trafikudviklingen på de større veje i hovedstadsområdet er vist på figur 4).

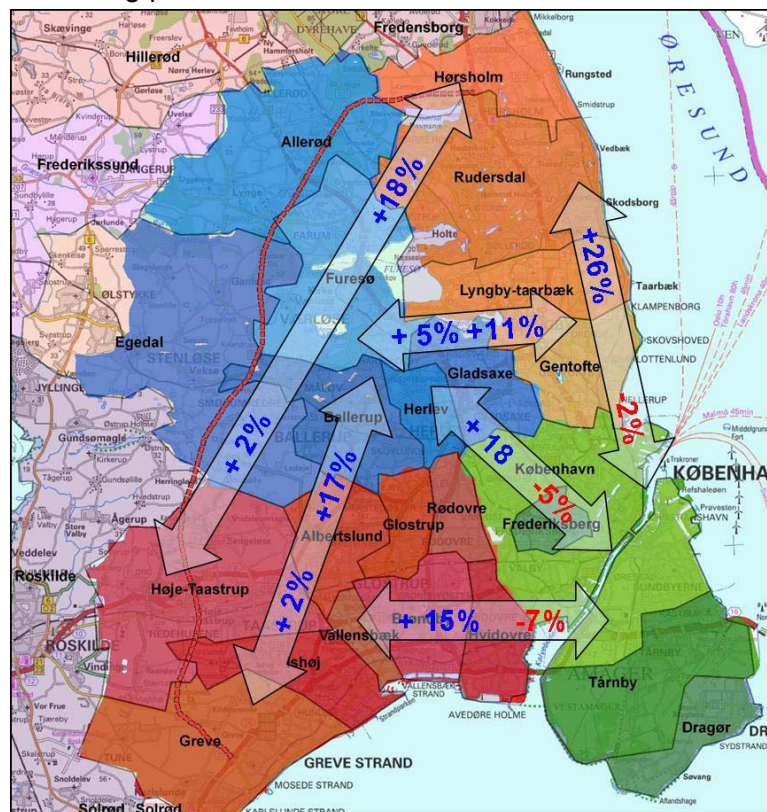
Denne fremskrivning tager højde for igangværende og vedtagne projekter, hvorfor det kræver yderligere initiativer, hvis fremtidige fremkommelighedsproblemer skal undgås.²

Den stigende trafik skyldes ikke mindst øget pendling. I dag bor og arbejder folk i hele Hovedstadsregionen – faktisk på hele Sjælland. Derfor er det problematisk, at infrastrukturen stadig baserer sig på en forestilling om, at hovedparten af befolkningen pendler til Københavns centrum. Det især er pendlingen ud fra København samt på tværs af omegnskommunerne, som er i vækst (se figur 5). Det store pres på indfaldsvejene er stadig mest markant ind mod byen om morgenen og ud af byen om eftermiddagen. Dermed er der ledig kapacitet ud fra København om morgenen og ind mod København om eftermiddagen, og denne kapacitet kan en stigende pendling fra København og ud til omegnskommunerne til en vis grad udnytte.

For pendlingen på tværs af omegnskommunerne er trafikpresset stort i begge retninger både morgen og eftermiddag, hvorfor der ikke er ledig kapacitet her. Dermed er der på de tværgående veje ingen ledig kapacitet til at opfange den øgede pendling her, hvilket øger behovet for trafikinvesteringer i netop den tværgående trafik.



Figur 4: Trafikudviklingen i procent 1995-2005 (Kilde: Vejdirektoratet: "Statsvejnettet – Oversigt over tilstand og udvikling", 2006.)



Figur 5: Udviklingen i pendling 1996 til 2006. Procentsatserne angiver ændringen i pendlingen opgjort ud fra samkøring af bopæls- og arbejdspladsadresse. Der er udelukkende medtaget pendling mellem de farvede zoner. (Danmarks Statistik, Statistikbanken, 2007)

² Transport- og Energiministeriet: "Trafikale udfordringer i hovedstadsområdet", 2007 (s. 107)

Ved manglende kapacitet på de tværgående veje kan konsekvensen være at en del trafikanter i stedet benytter de radiale veje via Københavns centrum. Dette belaster naturligvis de radiale veje yderligere og giver samtidig trafikanterne end omvejskørsel, hvorved en større del af vejnettet belastes.

Derfor vil en udbygning af kapaciteten på de tværgående veje også kunne aflaste de radiale indfaldsveje og dermed begrænse investeringsbehovet i disse.

5. Hvilken rolle kan Ring 5 spille?

Der er således udsigt til en markant stigning i den tværgående trafik i de kommende år. Dette forstærkes yderligere af en stigende trafik mellem fingrene som følge af den forlængelse og fortykning af fingrene, som der lægges op til fremover. Vejdirektoratet vurderer, at allerede få år efter udbygningen af M3 vil der opstå begyndende fremkommeligheds-problemer på grund af stigende trafikmængder³. Omfattende fremkommelighedsproblemer vil maksimalt kunne udskydes 10-15 år gennem intensiv investering i og anvendelse af intelligente trafikstyringsværktøjer. En yderligere udbygning af M3 vurderes ikke at være muligt.³

M4 vil ligeledes få en stor trafikvækst, hvorfor der også her vil være behov for en udvidelse af vejkapaciteten.

Ring 5 vil i et vist omfang kunne aflaste M3 og Ring 4. Det bekræftes blandt andet af Vejdirektoratets input til Strukturkommissionens arbejde, hvori Ring 5 tillægges stor betydning for den kommende trafik mellem byfingrene, "*som uden en sådan forbindelse vil belaste radialer og eksisterende ringforbindelser i betydeligt omfang*"³. Samtidig nævnes Ring 5 også som et oplagt alternativ til at udbygge E47-korridoren (Helsingør-Køge via M3), i forhold til den regionale og internationale trafik på strækningen, hvilket samtidig kunne aflaste rute 6 i betydelig grad. Dette vil især være relevant i lyset af en kommende fast forbindelse til Tyskland, samt en eventuel fastforbindelse mellem Helsingør og Helsingborg, idet begge projekter vil øge den internationale trafik på tværs af Sjælland. Sidst har Vejdirektoratet udtalt, at der er brug for endnu en motorvej rundt om København for at klare den trafikvækst, som Vejdirektoratet forventer i de kommende år.

Tværvejen er i dag en vigtig forbindelseslinje mellem Høje-Taastrup Transportcenter (med kombiterminalen) og det overordnede vejnet. Ca. 40 procent af godsmængden til og fra Hovedstadsregionen omlades i Høje-Taastrup Transportcenter. Adgangsvejen til Transportcentret er således væsentlig for godshåndteringen i Hovedstadsregionen, og den fremtidige udbygning af Transportcentret og tilhørende vejanlæg vil være af stor betydning for fremover at få mere gods transporteret på skinner.

Meget tyder således på, at den tværgående trafik vil stige voldsomt i årene fremover i et omfang, som ikke kan rummes på de eksisterende vejforbindelser. Vejdirektoratet er derfor positivt overfor, at Ring 5 kan være en del af løsningen på dette problem. Spørgsmålet er så, hvornår der er udsigt til en realisering af Ring 5.

Status på Ring 5 i Vejdirektoratet pt. er, at der er udlagt en arealreservation til vejanlægget og at der overfor infrastrukturkommissionen er argumenteret for en fremtidig betydning af denne. Derudover er der ikke foretaget skridt i retning af en nærmere undersøgelse af Ring 5 siden Vejdirektoratets rapport "Tværvej" fra 1993.

Vestegnssamarbejdet har i 2004 fået udført en simpel modelkørsel på Ring 5 hos Rambøll Nyvig. Modelkørslen tager ikke udgangspunkt i en motorvej, men kun en 2-sporet motortrafikvej, og blandt andet findes der ikke en direkte tilslutning til Køge Bugt Motorvejen.

³ Vejdirektoratet: "Fremkommelighed på statsvejnettet 2030 – 2050", 2007.

Modelkørslen viste en belastning på mellem 14 og 22.000 biler i 2025. Aflastningen er størst på Ring 4 mellem Roskilde- og Frederikssundsfingeren samt på Hillerødmotorvejen nord for Ring 4. Herudover aflastes Roskildevej (rute 6 mellem Frederikssund og Roskilde).

Umiddelbart virker ændringerne små på Ring 4 nord for Ballerup samt på Motorring 3 og Ring 3, men der sker en overflytning af trafik til Ring 5. For Vestegnens arbejdspladser og erhvervsliv vil der blive bedre vejforbindelser til Nordsjælland.

Som nævnt er der tale om en simpel modelkørsel, som blandt andet ikke omfatter en fuldt udbygget Ring 5. Det er derfor af stor betydning for det videre arbejde med Ring 5, at der foretages grundigere modelkørsler af Ring 5 trafikale effekt – gerne på en opdateret OTM-model. Det må være i alles interesse at en Ringvej, der har været på tegnebrættet i 40 år, får en grundig behandling inden der træffes videre beslutninger i den ene eller anden retning.

6. Opbakning til Ring 5

En af forudsætningerne for en realisering af Ring 5 er enighed blandt alle de involverede kommuner. I 2006 udtalte Venstres daværende trafikordfører Gitte Lillelund Bech, at Ring 5 projektet er interessant, ”men hvis det skal gennemføres, skal der være enighed om det blandt de involverede kommuner”⁴. De radikales trafikordfører Martin Lidegaard er heller ikke afvisende overfor idéen, men påpeger at de radikale først ønsker en langsigtet, samlet plan for trafikken i hele hovedstadsområdet⁴. Morten Bødskov fra Socialdemokratiet udtaler sig også positivt om Ring 5. Helt konkret påpeger han at Ring 5 vil aflaste Rødovre Kommune (og dermed også en række øvrige kommuner) for gennemkørende trafik til gavn for både pendlere og erhvervsliv⁵. Der skal derfor arbejdes videre på at opnå enighed om projektet blandt de involverede kommuner.

I Vestegnssamarbejdet har der igennem mange år været arbejdet for en Ring 5. Senest blev forslaget til Ring 5 der på Erhvervstopmødet i Vestegnssamarbejdet i april 2007, hvor 250 erhvervsledere og politikere drøftede den fremtidige udvikling på Vestegnen. Her mente 85 % af de deltagende at Ring 5 var vigtig eller meget vigtig. Samtidig var der stor enighed om, at staten bør anlægge Ring 5.

Også Omegnskommunernes Samarbejde (OS) har i forbindelse med udarbejdelsen af et input til infrastrukturkommissionen anbefalet Ring 5 som et af de 3 vigtigste infrastrukturprojekter i hovedstaden. OS omfatter kommunerne Albertslund, Ballerup, Brøndby, Dragør, Egedal, Gladsaxe, Glostrup, Herlev, Hvidovre, Høje-Taastrup, Ishøj, Lyngby-Taarbæk, Rødovre, Tårnby og Vallensbæk.

Endelig har Region Hovedstaden også anbefalet etableringen af Ring 5.⁶

Der er dermed stor interesse for Ring 5 både blandt kommuner og erhvervsliv. Samtidig er tegn på, at ved en samlet henvendelse fra de involverede kommuner til Folketinget kan skabe fokus på projektet. Enighed om projektet blandt kommunerne er derfor en vigtig forudsætning for, at komme tættere på en realisering af Ring 5.

Kommuner, som bliver direkte berørt af Ring 5:

- Greve
- Høje-Taastrup
- Ishøj
- Roskilde
- Egedal
- Ballerup
- Furesø
- Allerød
- Hørsholm

Yderligere kommuner, som har interesser tilknyttet Ring 5:

- Køge
- Solrød
- Vallensbæk
- Albertslund
- Brøndby
- Glostrup
- Hvidovre
- Rødovre
- Herlev
- Gladsaxe
- Lyngby-Taarbæk
- Rudersdal
- Allerød
- Fredensborg
- Hillerød

⁴ ”Vestegnen”, 29. marts, 2006.

⁵ ”Rødovre Avis”, 30. maj, 2007.

⁶ Region Hovedstaden: ”Den trafikale infrastruktur i Regionen – Udfordringer og mulige løsninger”, 2007.

7. Statens rolle i en Ring 5

Det har fra starten har været planen, at Ring 5 skulle anlægges som en statsvej, og det var da også staten, som finansierede Tværvej som en første del af Ring 5.

I forbindelse med forberedelsen af strukturreformen, har Høje-Taastrup og Ballerup kommuner skrevet til Transportministeren og opfordret til, at staten overtager Ring 5. Dette er både med henblik på vedligeholdelse af den etablerede Tværvej, og med henblik på en videre realisering af Ring 5. Samme opfordring har lydt fra Foreningen af Kommuner i Københavns Amt (FKKA) og Vestegnssamarbejdet. Der er dog ikke på denne baggrund blevet taget yderligere initiativer vedrørende Ring 5.

I forhold til Hovedstadsregionens udvikling – og for at de store statslige investeringer i det overordnede vejnet i regionen skal få den største samfundsøkonomiske værdi – er det efter vestegnskommunernes opfattelse af meget stor betydning, at staten overtager ansvaret for både den allerede etablerede del af Ring 5 (Tværvej), og den del, der snarest bør etableres, nemlig forlængelserne mod nord og syd. Det er kun staten, der har økonomi til at løfte og gennemføre en anlægsopgave af denne størrelse. Det er en afgørende forudsætning, at staten tager et ansvar og bidrager økonomisk til en bedre trafikafvikling i Hovedstadsregionen. Staten bør forpligte sig til at afhjælpe de mest belastede trafikårer i Danmark og må investere der, hvor behovet reelt er størst – og det gælder ikke mindst den tværgående trafik i Hovedstadsregionen.

Det er urealistisk at tro, at der alene lokalt kan rejses milliardbeløb til sådanne anlægsinvesteringer. Ring 5 er af regional og national betydning, og det kan ikke forventes, at ganske få kommuner skal lave massive besparelser på andre områder, for at der kan etableres et vejanlæg af overordnet betydning for trafikafviklingen på Sjælland.

I forhold til etablering af veje andre steder i landet, vil etablering af en ydre Ring 5 være en forholdsvis billig statslig investering i forsøget på at styrke det tværgående vejnet i Hovedstadsregionen, idet Ring 5 i høj grad vil skulle etableres i åbent land. Desuden har ringvejen været på tegnebrættet siden 1960'erne, og det betyder, at terrænet i stort omfang er frilagt.

8. Tekniske forundersøgelser om Ring 5

8.1. Historik

En 5. ringforbindelse omkring København har som nævnt været omtalt siden 1960'erne. En del af ringforbindelsen har også været omtalt som Tværvej. Tidligere undersøgelser har vist, at mindre dele af ringforbindelsen ikke har kunnet tiltrække gennemkørende trafik i et omfang, der kunne gøre vejen relevant som statsvej.

Det er naturligt, at enkeltstående delstrækninger kun er en fordel i et begrænset område. Der har ikke været gennemført undersøgelser for en samlet vejforbindelse set i forhold til den trafik, vi i dag har på de statslige vejnet.

I forbindelse med vurdering af en vestlig 5. ringforbindelse er det derfor afgørende, at få afklaret, hvor megen af den fremtidige biltrafik, en sådan forbindelse vil kunne flytte fra det nuværende motorvejssystem.

Herudover vil en ny højklasset vejforbindelse kunne tiltrække trafik i de områder, den passerer, og give et udviklingsmæssigt løft til disse områder til fordel for f.eks. erhvervslivet.

Nærværende afsnit søger at give et indledende overblik over, hvilke undersøgelser, der er vigtige at få foretaget for at afklare disse forhold.

8.2. Procedure for forundersøgelser

Hermed en gennemgang af de forhold, der skal undersøges i forbindelse med den nye højklassevej (min. motortrafikvej). For at staten vil prioritere en sådan vejforbindelse er det vigtigt, at det fremgår af undersøgelse, at investeringen er rentabel for staten også set i forhold til andre projekter.

Hvis trafikberegninger og prognoser viser, at vejen i sig selv kan tiltrække tilstrækkelig gennemgående trafik, er det oplagt, at staten står for hele projektet. Hvis beregningerne derimod viser, at projektet kun er rentabelt, fordi det giver et økonomisk løft til de kommuner, vejen passerer, kan det blive nødvendigt, at kommunerne er medfinansierende.

Vi foreslår derfor følgende procedure for de tekniske undersøgelser:

1. Afklaring af, hvem der foretager forundersøgelserne. Hvis vi på forhånd kan "sælge" projektet, er det oplagt, at staten går ind allerede i forundersøgelserne.
2. Selve projektet indtegnes med forbindelser til det omkringliggende vejnet.
3. Prognoseår fastsættes. Der udarbejdes en prognose for fremtidig udvikling inklusiv fremskrivning af trafik og fremtidig udbygning.
4. Et rådgivende ingeniørfirma laver en trafikmodelberegning med disse oplysninger.
5. Der foretages analyse af beregningerne og en afklaring af, om trafikberegningerne er tilstrækkelige til, at staten overtager projektet her.
6. Afhængig af resultatet indledes drøftelse med staten.
7. Et økonomisk overslag laves, og der foretages cost-benefit eller cost-effektivens analyse.
8. Der foretages analyse af beregningerne. Her afklares om og hvordan der skal arbejdes videre med projektet.
9. Det nødvendige grundlag udarbejdes, herunder finansiering og organisering. Det afklares endeligt, hvem der betaler projektet inkl. eventuel fordeling mellem kommuner og stat.
10. Lovgrundlag sikres.
11. Der foretages politisk forbeslutning om projektet.
12. Der gennemføres VVM-undersøgelse.
13. Detaljeret linieføring og anlægsøkonomi fastlægges.
14. Der foretages endelig politisk beslutning om projektet.

Herefter kan projektet gennemføres. Der startes med projektering, og der foreslås en etapevis udbygning.

9. anbefalinger

Det anbefales at etablere en interesseplatform for Ring 5, som i første omgang skal bestå af de berørte kommuner, Vejdirektoratet, regionen og eventuelt et par repræsentanter fra erhvervslivet.

Etablering af platformen bør initieres af Vestegnssamarbejdet ved kontakt på politisk niveau til de mulige deltagere.

Interesseplatformen bør i første omgang fokusere på at få samlet interessenterne, igangsat fornyede undersøgelser af Ring 5 samt at få sat projektet på dagsordenen hos de centrale myndigheder.

Det endelige mål med de indledende aktiviteter er at få Ring 5 projektet med i regeringens kommende trafikinvesteringsplan, hvor arbejdet forventes opstartet efter, at Infrastrukturkommissionen har fremlagt deres endelige anbefalinger i efteråret 2007.