

**FORETRÆDE FOR
TRANSPORTUDVALGET**

24.09.2019

KORT OM RING 5



Baggrund

- Transportkorridor udpeget i 1973.
- Arealer reserveret til overordnet infrastruktur.
- Løber fra Helsingør til Køge.
- 60 km. lang og 1 km. bred.

Fakta

- 4-sporet motorvej.
- Parallel med Køge Bugt-motorvejen i syd.
- 26.000 – 43.000 biler i døgnet.
- 6,5 mia. kr. i anlægsudgifter for Ring 5 Syd.
- 99 bysamfund ligger i eller lige ved korridoren.

Udfordringen

- Biltrafikken fra oplandet ind til København stiger med næsten 30% frem mod 2030.
- Bilisterne vil bruge dobbelt så lang tid på at sidde i trængsel.

VLAK-regeringens infrastrukturplan fra 12. marts 2019

- Anlæggelse af Ring 5 Syd fra Køge til Frederikssundsmotorvejen.
- Fastlæggelse af linjeføring for Ring 5 Nord fra Frederikssundsmotorvejen til Helsingør.
- Forundersøgelser er igangsat.

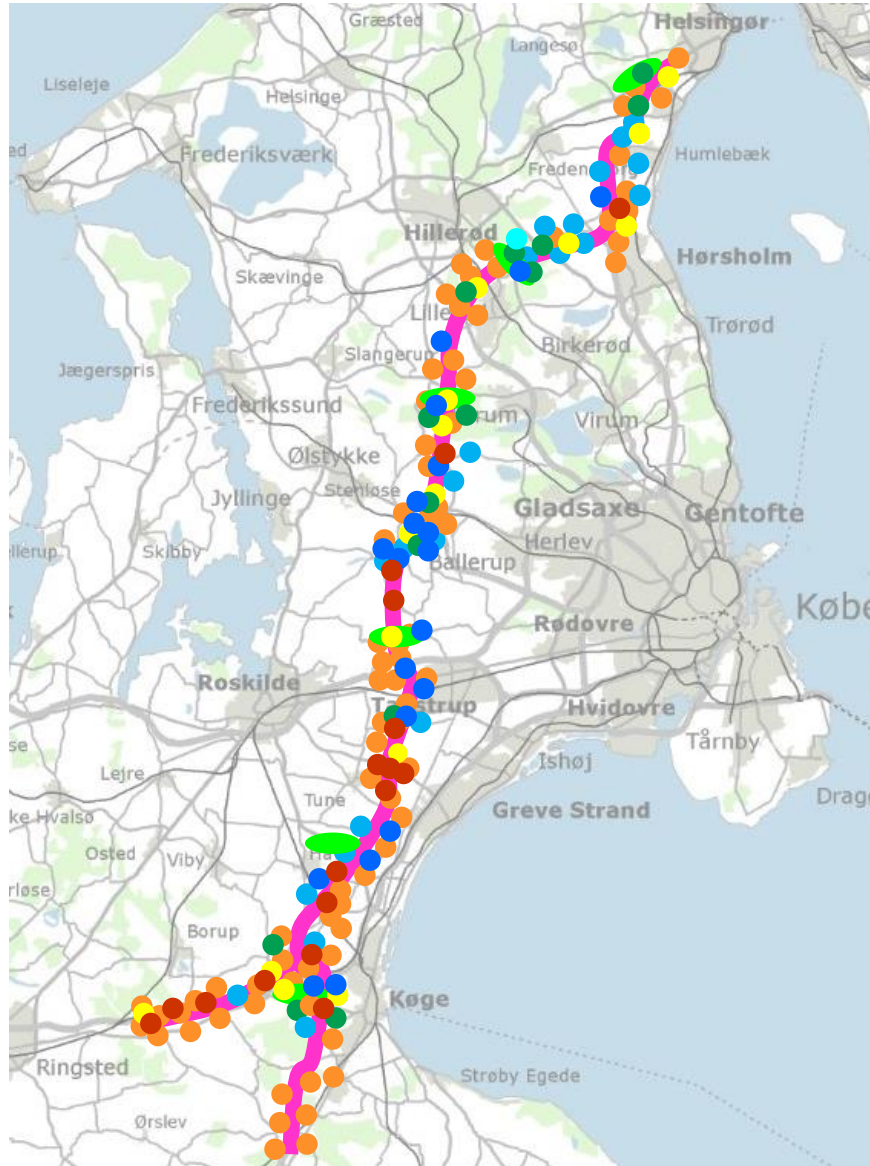
RING 5: ULEMPER SOM IKKE AFVEJES AF FORDELE



1. Ring 5 ødelægger værdifuld natur, bevaringsværdige landsbyer og forringer levevilkår
2. Ring 5 løser ikke trængselsproblemerne i hovedstadsområdet
3. Ring 5 øger støjproblemerne i Region Hovedstaden
4. Ring 5 overflytter svensk godstransport til Sjælland
5. Ring 5 har begrænset borgernes råderet over deres ejendomme i korridoren i næsten 50 år



RING 5 ØDELÆGGER VÆRDIFULDE BYER OG VÆRDIFULD NATUR



Ring 5 vil ødelægge en velbevaret strimmel natur i hovedstadsområdet:

- 22 særligt bevaringsværdige kulturhistoriske landsbyområder
- 77 byer og landsbyer
- 6 Natura 2000 områder
- 1 Unesco Verdensarvs-område
- 17 beskyttede områder ifm. grundvandsboringer
- 15 fredede områder
- 20 kulturarvsarealer
- 14 skovområder

Transportkorridoren har forhindret bebyggelse siden 1973.
Efter 40 år står vi nu med en unik perlerække af kultur- og naturværdier.

Kilder: Vejdirektoratet, Vestlig korridor i Hovedstadsområdet, Strategisk analyse, Rapport 454-2013
Danmarks Miljøportal; <https://arealinformation.miljoportal.dk>
Erhvervsstyrelsen; <http://kort.plandata.dk>

2. RING 5 LØSER IKKE TRÆNGSELSPROBLEMERNE



Trafikken stiger, og vi tror at udbygning af vejene hjælper.

Downs–Thomson Paradokset er veldokumenteret i trafikforskningen:

Veje med trængsel i områder med offentlig transport vil

ALTID
have trængsel selvom de udbygges

Paradokset ses i fuld udfoldelse på Ring 3 og Køge Bugt Motorvejen.

1. Trængsel knytter sig til pendlerne i myldretiden.
2. Pendlernes valg af transportmiddel afgøres af transportens tid og pris.
3. Når en vej udbygges, flytter pendlerne fra den kollektive trafik til vejen.
4. Det fortsætter til vejen er fyldt op og "ventetidsbalancen" er genoprettet.

Paradoksets dobbelteffekt:

- Pengene til vejen kunne være brugt til at forbedre den kollektive trafik.
- Samlet giver udbygningen af vejen dårligere forhold for alle trafikanter.



Løsningen ifølge trafikforskningen:
Konkurrenceforholdet mellem biler og kollektiv trafik skal vrides

Kilde: Svend Tøfting, trafikekspert hos IDA; Ingeniøren 13. januar 2019

2. RING 5 SYD AFLASTER IKKE KØGE BUGT-MOTORVEJEN



- I Ishøj-sammenfletningen kører der 150.000 køretøjer pr. dag.
- 11% af de 150.000 køretøjer kører nordpå ad Ring 4 efter Vallensbækgrenen.
- De resterende 89% kører mod øst ad Amager- og Vallensbæk-motorvejene og er derfor ikke potentielle brugere af Ring 5 Syd.
- Hvis det antages af 1/4 af de køretøjer, der kører mod nord er potentielle brugere af Ring 5 Syd svarer det til 2,7%.

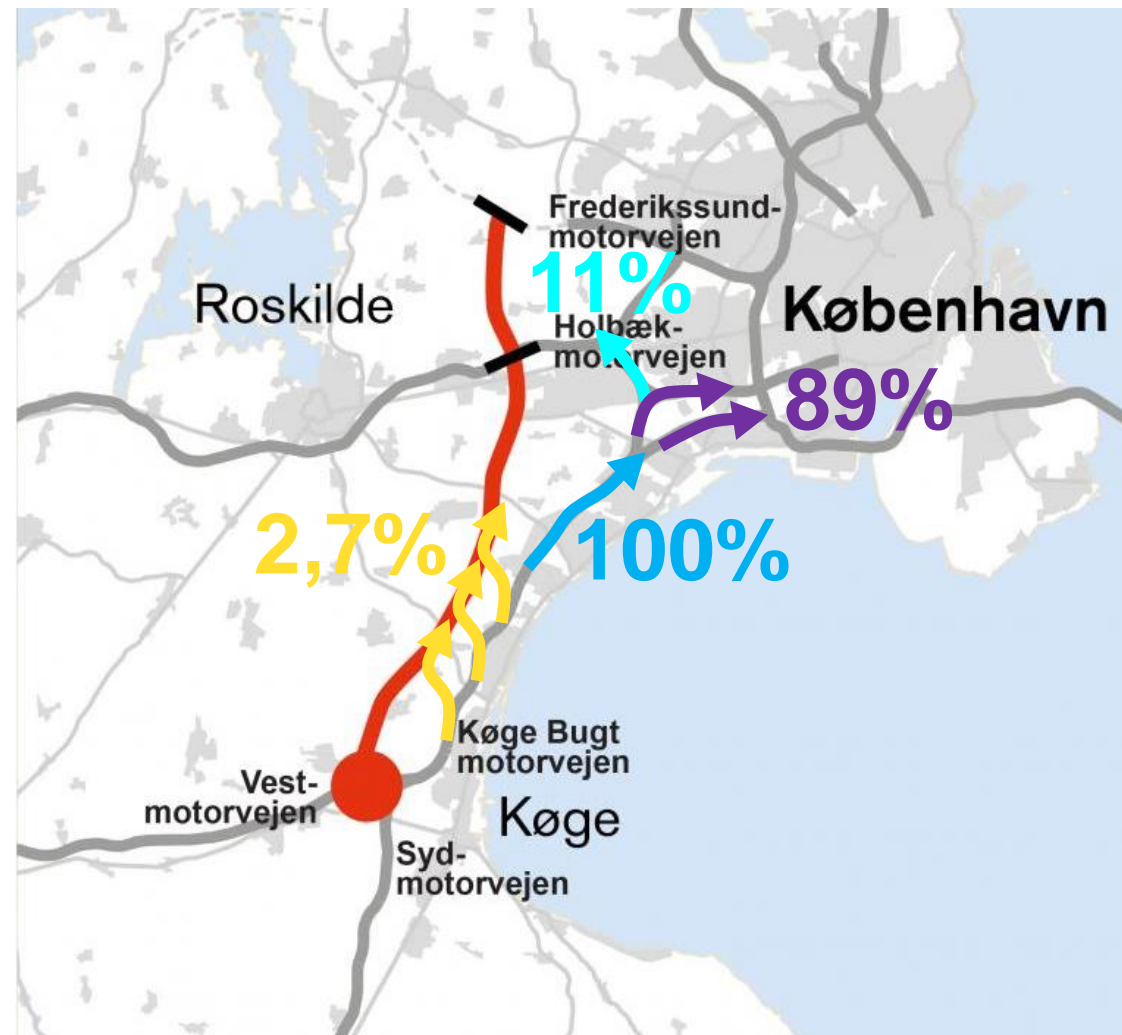
Kilde: basisdata fra Vejdirektoratet.

Ifølge Vejdirektoratet er det primære formål med Ring 5 Syd at aflaste Køge Bugt-motorvejen:

Ring 5 Syd aflaster Køge Bugt-motorvejen med:

2,7%

...det er ikke meget...



3. RING 5 ØGER STØJPROBLEMERNE I REGION HOVEDSTADEN



Region Hovedstaden:
480.000 støjplagede boliger
udsat for helbredsskadelig støj over 58 dB

Kilde: COWI; Kortlægning af og virkemidler for støj i Region Hovedstaden; rapport Trafikdage – Aalborg Universitet

Ring 5 vil tilføre Region Hovedstaden yderligere
35.000 støjplagede boliger
svarende til en stigning på 7%

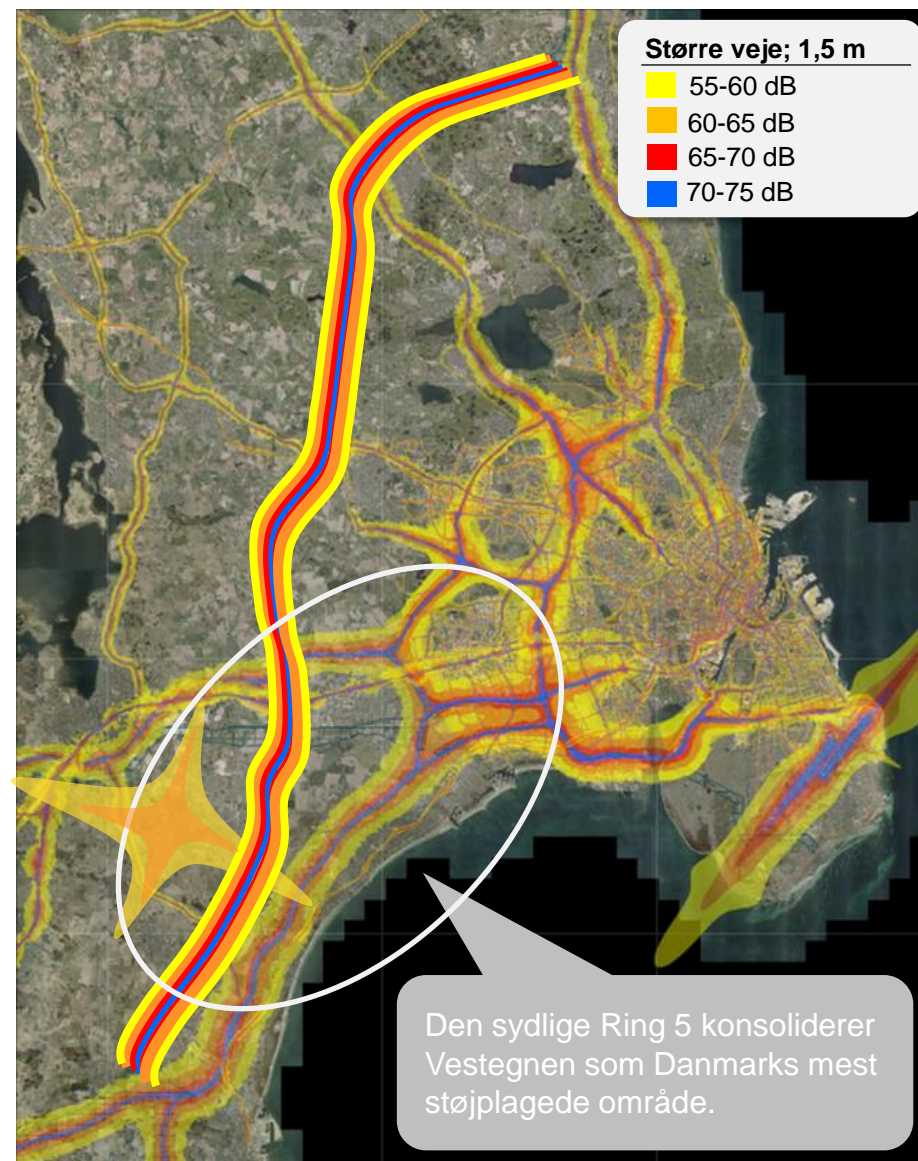
Kilde: Nej Til Ring 5; egen kortlægning af boliger i en afstand af 1,5 km. på hver side af transportkorridoren.

Miljøstyrelsens grænseværdier for vejtrafikstøj er reelt for høje:

- Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for vejtrafikstøj i boligområder er 58 dB.
- Nyeste forskning fra WHO viser, at støj over 53 dB giver forhøjet risiko for blodpropper, slagtilfælde, diabetes og stress.
- Det betyder, at antallet af boliger udsat for helbredsskadelig støj er højere end de officielle opgørelser fra Vejdirektoratet.

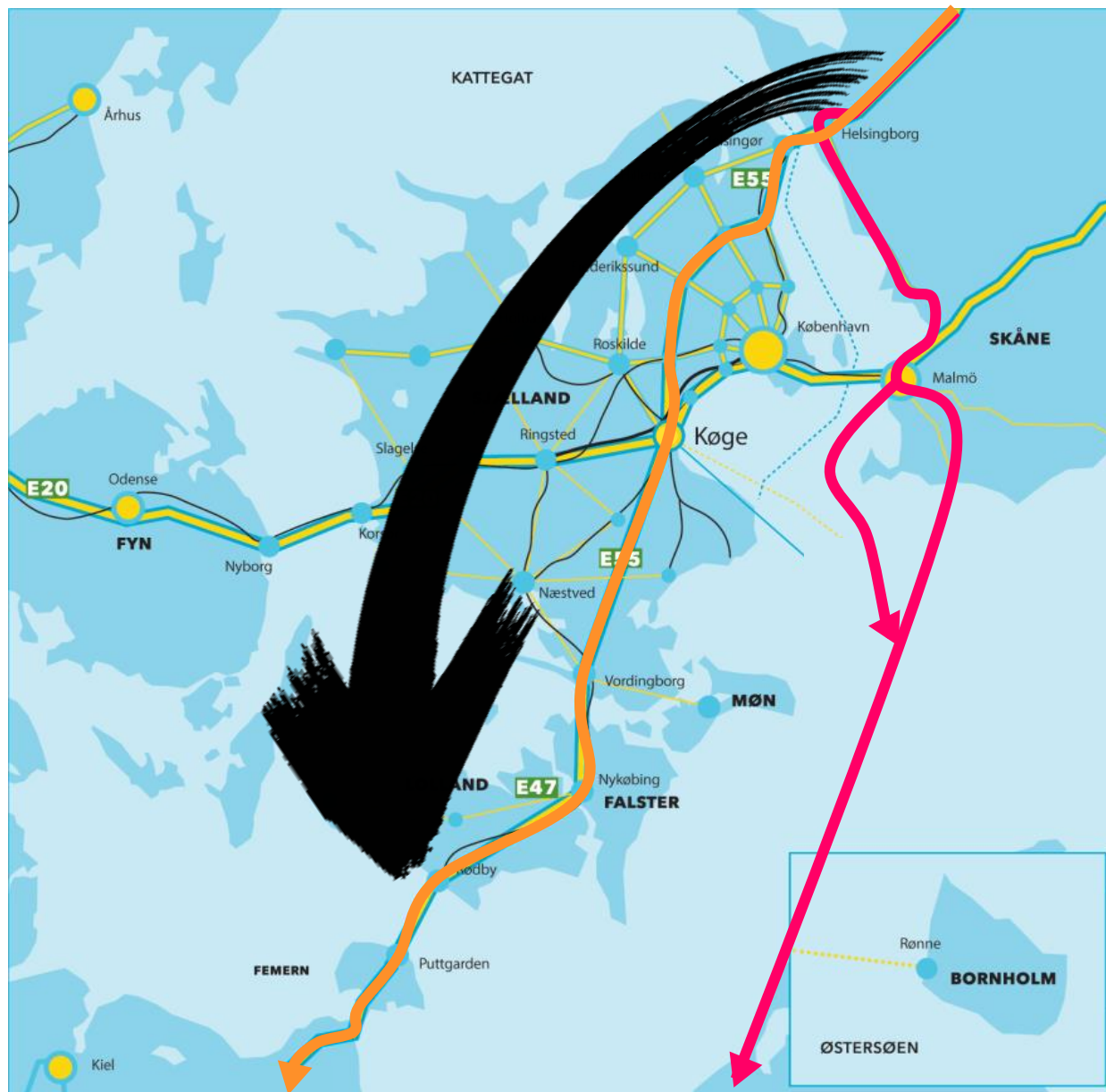
Kilde: Miljøstyrelsens vejledning nr. 4//2007 "Støj fra veje"

Kilde: WHO, Environmental Noise Guidelines 2018



Kilde: Miljøstyrelsens støjkortlægning, data fra 2017 – indlæst fra Boliga.dk

4. RING 5 GØR SJÆLLAND TIL SVENSK TRANSITLAND



Sammen med Femern- og HH-forbindelsen udgør Ring 5 svensk godstransports direkte vej til eksportmarkederne i Europa.

Ring 5 vil overflytte svensk godstransport fra Sverige til Sjælland.

Svensk godstransport via Helsingborg til Tyskland:

● Basisscenarie uden Ring 5 (som i dag)

Rute: Lastbil over Helsingborg; skib Trelleborg/Malmö til Rostock
Trafik i Sverige: 846.000 lastbiler pr. år
CO2 i Sverige: 106.219 tons/år

● Fremtidsscenario med Ring 5, HH- og Femern-forbindelse

Ny rute: Lastbil via direkte landforbindelse over Sjælland
Ny trafik i DK: 846.000 lastbiler pr. år
(3.360 lastbiler pr. dag = 28% flere lastbiler på Køge Bugt-motorvejen)
Ny CO2 i DK: 246.750 tons/år

En HH-Ring 5-Femern-rute vil øge
Danmarks CO2-udledning med
246.750 TONS
svarende til en stigning på
0,45% ift. nuværende totale CO2-udledning

Kilde: NTN transportstatistik 2019 (tal fra 2017)

Vejdirektoratets trafiktællinger: <https://www.vejdirektoratet.dk/node/820#3>

LAD OS TALE OM MÅL I STEDET FOR MIDLER



Tankevækkende fakta:

70% af pendlingen i Region Sjælland foregår med bil

Kilde: Danske Regioner; Fremtidens Transport – disruption kræver ny fleksibel planlægning; marts 2017

Det lyder intuitivt som om noget bør ændres...

- Fastsæt kvalificeret overordnet mål om reduktion af bil-pendlingen på Region Sjælland
- Lav infrastruktur som leverer ift. målet

Denne tilgang vil føre til en anden indretning af vores infrastruktur:

- **Formuler** overordnede mål fremfor at tale om midler
- **Udarbejd** analyser og rapporter som leverer på de overordnede mål
- **Opnå** tværgående infrastrukturplanlægning fremfor planlægning af enkeltprojekter

Tankeeksperiment:

Mål: Bil-pendlingen i Region Sjælland skal reduceres med 10% fra 70% til 63%

Løsning: Helt sikkert IKKE Ring 5

