

## NOTAT

Dato 16. december 2013  
J. nr. 2010 – 66

### **Strategisk analyse af vestlige ringkorridorer i hovedstadsområdet**

#### **1. Baggrund**

I kommissorierne for de strategiske analyser fra 2009 er peget på en række forskellige strategier med henblik på at styrke de vestlige ringforbindelser på vejsiden i hovedstadsområdet, herunder anlæg af en ny ring 5 og udbygning af den eksisterende Ring 4.

Der blev i 2010 offentliggjort trafikmodelberegninger for en Ring 5-korridor, der viste, at en sådan korridor kunne tiltrække relativt store trafikmængder og bidrage til at aflaste en række øvrige trængselsramte vejkorridorer i hovedstadsområdet.

Samtidig blev der fra forskellig side peget på en række væsentlige natur- og miljømæssige udfordringer i forhold til anlæg af en helt ny korridor, herunder at den udlagte korridor til en Ring 5 berører en række værdifulde fredede naturområder, byområder mv.

I 2012 er offentliggjort en rapport om muligheden for at opgradere Ring 4-korridoren, som i dag er motorvej på den sydligste strækning og landevej/byvej på den nordlige del ved Ballerup frem til Hillerødkorridoren.

Rapporten konkluderede, at en del af den nordlige strækning kan opgraderes til motorvej, og at den resterende del kan udvides til 4 sporet byvej, hvilket vil forbedre fremkommeligheden. Det vil dog grundet de natur- og miljømæssige forhold ikke være realistisk at ”færdiggøre” ringen ved anlæg af en fuld ring, der også omfatter strækningen mellem Hillerød- og Helsingørkorridorerne.

Vejdirektoratet har i 2012/2013 gennemført en analyse, der har til formål at kvalificere debatten om de vestlige korridorer. Rapporten omfatter en gennemgang af miljø- og byforhold i Ring 5-korridoren. Rapporten vurderer endvidere perspektiverne i mere vestlige alternativer – den såkaldte Ring 5<sup>1/2</sup> samt opgradering af den eksisterende Rute 6/Ring 6.

Endelig sammenligner rapporten de trafikale effekter af anlæg af helt nye korridorer i Ring 5 og 5<sup>1/2</sup> med en udvidelse af Ring 4-korridoren, jf. ovennævnte rapport fra 2012.



## **2. Hovedresultater i forhold til trafik og miljø**

Et hovedspørgsmål i arbejdet har været, om man med en evt. vestligere placering af en ny ringkorridor (en Ring 5<sup>1/2</sup> eller en Ring 6) ville kunne opnå de samme trafikale gevinster, som med en Ring 5 uden i samme grad at belaste værdifulde naturområder mv.

Der er på den baggrund dels gennemført opdaterede trafikmodelberegninger (baseret på OTM-modellen) for at afdække det trafikale potentiale, dels foretaget en grundig screening af miljøpåvirkninger mv. i hhv. Ring 5-korridoren og en korridor i området mellem Ring 5-korridoren og den eksisterende Rute 6 (Ring 5<sup>1/2</sup>).

De gennemførte trafikberegninger viser overordnet, at en evt. ny ringkorridor i Ring 5 eller Ring 5<sup>1/2</sup> vil have et trafikalt grundlag på 30-50.000 biler pr. hverdagsdøgn, svarende til trafikken på de nordlige dele af Hillerød- og Helsingørskorridoren. Der vil endvidere ske en vis aflastning af de øvrige overordnede motorveje, herunder Køge Bugt Motorvejen, Motorring 3, Motorring 4 og Helsingørmotorvejen.

Da den ligger lidt tættere på de indre bydele vil aflastningseffekten fra en ny motorvej i Ring 5-korridoren være større end fra en Ring 5<sup>1/2</sup>.

Samtidig peger Vejdirektoratet dog på, at aflastningen fra en ny vestlig ringkorridor ikke vurderes at være af en størrelsesorden, der i sig selv kan løse de fremtidige trafikale udfordringer i hovedstadsområdet.

En ny Ring 6 i form af en opgradering af den eksisterende Rute 6 vurderes ikke at kunne få en væsentlig betydning i forhold til aflastning af øvrige korridorer i hovedstadsområdet.

For så vidt angår miljøpåvirkninger mv. konkluderer Vejdirektoratet, at en vestlig ringkorridor vil have væsentlige negative konsekvenser i forhold til miljø og natur i de berørte områder og vil påvirke en række bysamfund.

Det er endvidere samlet set ikke vurderingen, at et evt. projekt i en Ring 5<sup>1/2</sup>-korridor vil være væsentligt mindre indgribende end en Ring 5. Der er i Ring 5-korridoren en særlig problemstilling vedr. Natura 2000-området ved Mølleåen, som kan begrænses med en Ring 5<sup>1/2</sup>. Til gengæld vurderer Vejdirektoratet, at Ring 5-linjeføringen er at foretrække i den sydlige ende af korridoren.

Der vurderes dermed samlet set ikke ud fra trafikale eller miljømæssige hensyn at være grundlag for at gå videre med reservationer eller lignende i en Ring 5<sup>1/2</sup>.

Der indgik i Tetraplans rapport fra 2010 overvejelser om muligheden for etapeopdeling af en evt. Ring 5, således at de sydlige dele frem til Holbækmotorvejen eller Frederikssundmotorvejen anlægges som et særskilt projekt.



Vejdirektoratets analyser peger i den forbindelse på, at en sydlig etape i sig selv vil tjene et trafikalt formål, herunder aflaste Køge Bugt Motorvejen og de sydlige dele af Motorring 3 og 4. Det er samtidig denne delstrækning, der indebærer de relativt mindste miljøproblemer.

I forhold til en opgradering af Ring 4 vider analyserne, at en opgraderet Ring 4 i et vist omfang vil aflaste Motorring 3 og øvrige omkringliggende motorveje, men at den ikke vil påvirke trafikmønstrene på Køge Bugt Motorvejen og motorvejsnettet i øvrigt i samme omfang som en Ring 5.

Samlet konkluderer Vejdirektoratet, at det er vigtigt at have fokus på potentialerne i de indre ringe (Motorring 3 og Ring 4), inden man overvejer anlæg af en helt ny ringkorridor.

### **3. Anlægsøkonomi og samfundsøkonomi**

Der er – på det foreliggende grundlag, hvor der ikke er gennemført forundersøgelser eller VVM i marken – opstillet anlægsoverslag og beregnet samfundsøkonomi for de forskellige løsningsalternativer, jf. nedenstående tabel.

<b>Linjeføring</b>	<b>Anlægsoverslag (mia. kr.)</b>	<b>Samfundsøkonomi (pct.)</b>
Udbygning af Ring 4	0,9	8,3
Ring 5	10,9	11,3
Ring 5½	12,4	9,3
Ring 5, sydlig deletape	4,0-6,6	10,0-11,0