

Titel:

RING 5 transportkorridoren - rød, gul eller grøn?

Baggrund:

I mere end 30 år har der i Hovedstadsområdet rammer for byudvikling og infrastruktur ligget en veldefineret og godt forankret fingerplan med tilhørende ringforbindelser til grund for den overordnede planlægning. Som princip har man fulgt planen, og foretaget opdatering og justering af den, og med varierende proceshastighed omsat ide til handling afhængig af konjunkturer og generelle vækstvilkår. Opgradering og udbygning af selve fingerstrukturen har haft sit særlige fokus i form af genopretning og fornyelse af S-banen, udvidelse af de radiale motorvejsforbindelser og etablering af den sjette finger til Malmö. Da den tværgående trafikstrøm imidlertid har været en af de hurtigst voksende, er der også foretaget kapacitetsudvidende investeringer – aktuelt på motorvejen i Ring 3. Men tilløb til mindre udbygninger af de øvrige ringforbindelser er også sket eller er ved at ske for hhv. Rute 6 og Ring 4 – og nu kommer så turen til Ring 5-korridoren, hvortil der er reserveret et areal på ikke mindre end 70 km². De indledende skridt til udbygning i korridoren er taget med placering af første etape af Tværvej som motortrafikvej ved Høje Taastrup. Hertil kommer tilslutning til den kommende Frederikssundmotorvej op mod Kildedal, men denne etape ligger lige uden for korridoren. Fraværet af en handlingsplan i forhold til de overordnede rammeplaner kan imidlertid være årsag til, at der ikke blev sat særlig meget skub i investeringerne, hvilket over årene har skabt gedigne problemer i lokalplanlægningen i kommunerne mange steder. Det dansk-svenske IBU interreg-program har arbejdet med ganske konkrete studier af transport-korridoren, og nu er der lagt et grundlag frem, som kan diskuteres sammen med f.eks. Transport-ministeriets strategiske analyser.

Hvordan skal man udforme et af de helt store trafikanlæg i Danmark fra Helsingør til Køge? Er det nok at fokusere på biltrafik? Hvordan skal man transportere de godt 100.000 mennesker, som ifølge trafikberegningerne ville benytte en Ring 5-forbindelse? Skal der anlægges et bredere syn, hvor den kollektive trafik tager en væsentlig del af denne trafik? Og hvad med godstransporten? Hvordan kan anlægget bygges? Er reservationerne tvungne? Er der respekt om miljø- og naturinteresserne? Og skabes der samfundsmæssig værdi og langsigtet nytte ved anlægget, og hvordan hænger trafikkorridoren sammen med linierne på tværs i Øresundsregionen? Kan man overhovedet balancere og prioritere alle de potentielle interessekonflikter som vil opstå? Formålet i debatten på specialsessionen bliver at afdække, om der i den videre proces føles behov for at tilføje og belyse nye faglige emner, om der behøves nyt syn på forskellige udviklingsscenarier, om der skal mere proces til, dvs. væsentligt flere diskussioner på tværs, dels med 'eksperterne', dels med indledende høringer blandt borgerne, flere politiske vurderinger osv. osv.

Oplæg :

De foreliggende Ring 5-analyser fra IBU v/Henrik Sylvan, transport data lab

DI's infrastrukturstrategier for hovedstadsområdet v/Annette Christensen, Dansk Industri

Store infrastruktur anlæg og deres beslutningsproces v/Per Homann Jespersen, RUC

Ring 5, overflødig tab af miljøværdier? v/Troels Brandt, Foreningen Naturparkens Venner

Ring 5 mellem Femern og HH – trafikgrundlaget v/Otto Anker Nielsen, DTU-Transport.

Forslagsstiller:

Navn: Henrik Sylvan

Firma: TDL

Adresse: Strandhøjen 3

By: 4000 Roskilde

Land: DK

Telefon: 20928040

Email: henriksylvan@hotmail.com