



Til Folketingets Transportudvalg

Farum, den 4. maj 2016

Vedr: Folketingsforslag om nedlæggelse af Transportkorridoren

Vi skal hermed kommentere folketingsforslaget om nedlæggelse af Transportkorridoren, som vi anbefaler nedlagt og evt. afløst af en almindelig tværvej syd for en ny Frederikssundmotorvej.

Naturparken mellem Farum og Slangerup

I 1938 lovgav statsminister Thorvald Stauning og kredsen omkring ham om fredninger i Københavns grønne områder, hvilket bl.a. i 1942 førte til stiftelsen af Farum Naturpark omkring Mølleåens tunneldal. Stauning indså mulighederne, men døde 2 måneder efter at have været medindkalder til det stiftende møde, så naturparker blev aldrig formaliseret ved lovgivning. Siden er selve Naturparken blevet færdigetableret. Naturparken er i dag antageligt det bedst bevarede større sammenhængende naturområde i nærheden af København, hvor den særegne geologi og hydrologi resulterer i en meget høj biodiversitet. Hele akse er EU Natura 2000-område, som er fastlåst af det unikke netværk af tunneldale, der er nationalt geologisk interesseområde. Tidl. miljøminister Karen Ellemann har i fjernsynet erklæret, at det er uerstattelig natur. Også den kulturhistoriske og rekreative værdi er meget høj i det smukke, kuperede landskab i S-togs-afstand fra storbyen – bl.a. et populært cykleområde. Det er et gammelt grænseområde mellem 9 sogne på 50 km², som er uberørt af tekniske anlæg. Natur og kultur er her bevaret i modsætning til den generelle udvikling på resten af Sjælland. I 2010 kunne Naturklagenævnet endda frede bl.a. yderligere 2 km af Transportkorridoren – nødvendigvis med respekt af korridoren. (Se i øvrigt menuen ”Udpegningsgrundlaget” på www.fnv.dk om Naturparken).

Den planmæssige baggrund for Transportkorridoren

I 1959 publicerede Politiken ifølge Vejdirektoratets 100 års jubilæumsbog en vision om Øresundsbyen, hvor A6 fra Helsingør-broen til Roskilde lå som en ringvej uden om Naturparken. Denne var beskyttet af den berømmede Fingerplan, som ikke indeholdt nogen Ring 5. En by omkring et så stort vandhul giver imidlertid en håbløs infrastruktur. Fingerplanens fader, Steen Eiler Rasmussen, skrev i 1969 i sin bog København (s. 285-88 i 1994-udgaven), at byplanlæggerne fra det tidligere Egnsplankontor, bl.a. han selv og Peter Bredsdorff, mente, at storbyen skulle udvikle sig på Vestegnen langs Køge Bugt – modsat trafikplanlæggerne, som ønskede en ”krans” om København (www.fnv.dk/Eiler_Rasmussen.pdf). Det var hos vejfolkene, at Ring 5 opstod som en projekteringslov, men denne diskussion gik Jens Rørbech let hen over i sin redegørelse til Ministerierne af januar 2011, hvor man får det indtryk, at den nordlige transportkorridor var en konsekvens og del af den ”geniale” Fingerplan. Fingerplanen skulle imidlertid ikke gå længere mod nord end den gjorde dengang, da Nordsjælland ifølge Steen Eiler Rasmussen ”ikke burde ødelægges ved yderligere bebyggelse”. Hans udviklingstanker blev bestyrket af Urban-planen og bekræftes af metropolens nyeste udvikling, når man ser på akse Malmø – Kastrup Lufthavn – Urbanplanen – Vestegnen lige syd for Centrum. En moderne vækstdynamo kræver en struktur koncentreret om en

Postadresse: Østergade 1, Ganløse, 3660 Stenløse. tlf. 44 95 62 65. fnv@fnv.dk

Foreningens formål er at værne om og udbrede kendskabet til landskabs- og naturmæssige, historiske, arkitektoniske, arkæologiske og rekreative værdier i NATURPARKEN mellem Farum og Slangerup (også kaldet Farum Naturpark).

Foreningens interesseområde omfatter kommunerne: Allerød - Egedal - Frederikssund - Furesø.

international lufthavn med tilhørende transportlinjer ud i landet. Derimod er væksten vigende i Nordsjælland, som endnu kan fungere som et attraktivt boligområde for en del af de eksperter, man vil lokke til metropolen – ligesom en del af den højteknologiske industri (uden tung transport) etablerer sig her. Derfor har Ring 5 altid været et problem – den harmonerer bedre med ideelle geometriske figurer end med Københavns naturlige udviklingsbehov pga. hovedstadens ”skæve” beliggenhed i forhold til resten af landet.

Det juridisk kritisable forløb

På trods af visionerne trak Vejdirektoratet altså denne ringvej som en lige linje gennem de ”billige” naturområder. Linjen blev i 1967 til B5-loven, som først i 1973 resulterede i den ca. 1 km brede Transportkorridor i planlægningen – altså baglæns planlægning. I 1989 blev den afløst af en landevej, Tværvejen, som i næste regionsplan endda delvis kunne gå ad eksisterende veje uafhængigt af Transportkorridoren – bl.a. med henvisning til fredningsinteresserne i Naturparken. Siden 1967 er alle plan- og projektforsøg med jævne mellemrum blevet fældet og har mødt voldsomme protester. B5-loven blev helt ophævet i 1998 efter beslutningen om Øresundsbroen. Alligevel blev Transportkorridoren liggende. Professor Søren H. Mørup har i et tidligere udateret respons til transportministeriet med henvisning til ”proportionalitetsprincippet” og menneskerettighedskonventionen udtalt, at sådanne reservationer skal være sagligt begrundede og nødvendige, og at de bør tages op til revurdering hvert 10.-12. år. Muligvis vil man hævde, at revurdering er sket af Transportkorridoren i dens 43 år, men reelt var der tale om en sen reservering til et 50 år gammelt motorvejsprojekt, som blev opgivet for 18 eller 27 år siden. Det blev afløst af en almindelig landevej, som ikke nødvendiggjorde 1 km korridor – bortset fra en kort opblussen af det svenskinspirerede IBU-projekt, som blev erklæret opgivet af landspolitikerne. De fleste vil antageligt kalde forløbet uanstændigt og uforsvarligt over for lodsejere og andre interessenter. Alene af den årsag bør den nordgående korridor nu nedlægges.

Nutidens behov

Behovet er udokumenteret. Det udviklede sig aldrig som forudsagt i de forløbne 49 år – antageligt fordi man ikke lyttede til den oprindelige Fingerplans byplanseksperter og stadig kun bygger reservationerne på fiktive modelprognoser. Planforslagene har derfor altid måttet udskydes eller kasseres af politikerne. Diskussionerne omkring IBU’s Ring 5-projekt viste i 2011 ved sammenligning af ministeriets modeltal og det faktiske pendlerbehov, at modeltallene var oppustede og gav et forvrænget billede af problemerne med den tværgående trafik i forhold til radialtrafikken. Ifølge vor kommentar til folketingsdebatten af 24/2 2016 til Transportudvalget med de aktuelle tal fra Danmarks Statistik bør kun 8% og 3% af pendlerne fra henholdsvis Nordsjælland og området fra Solrød og mod sydvest krydse Naturparken ad Transportkorridoren - og mange af disse kan lige så godt bruge og bruger A6, de indre ringveje, tog eller bus. Dette har vi beskrevet uimodsagt i utallige møder og skrivelser. Med disse procenter kan Ring 5 slet ikke aflaste de indre ringveje nævneværdigt, hvilket de senere reviderede modeltal også pegede på. Investeringerne udnyttes derfor bedst ved forbedringer af det eksisterende trafiknet – bl.a. flaskehalse – og det vil også genere færrest mulige mennesker.

Alternativ

Det billigste og naturligste vil være at forbedre og forlænge en bestående A6 ligesom Rute 21 i Odsherred, hvilket under alle omstændigheder bør ske af hensyn til trafiksikkerhed og det nye

regionshospital. Det vil ikke ødelægge Naturparken mellem Farum og Slangerup, Natura 2000-områderne eller det nye Unesco-område i Store Dyrehave, som er opstået efter IBU-projektet. Det vil i linjeføring svare nogenlunde til den vej, som er foreslået af professor Otto Anker Nielsen, DTU. Vi konstaterer, at denne mulighed nu også erkendes som Scenarie 7 i Vejdirektoratets notat af 21/3 2016. Fra syd kan man anlægge en vej i Transportkorridoren til Frederikssundsvej, som kan give forbindelse til en ny Frederikssundsmotorvej og dermed til både det vestlige Ballerup og ad A6 til Hillerød (Scenarie 4+7). Disse scenarier vil overflødig gøre de kostbare tunnelprojekter under naturområderne, som man fandt nødvendigt at indlægge i IBU-projektet – og som derfor hører hjemme i de samfundsøkonomiske sammenligninger, som bl.a. heller ikke tager hensyn til balancen i borgernes bevidste valg af længere pendling til en bolig i det naturskønne Nordsjælland. Der er næppe grund til at anlægge strækningen fra Tåstrup til Frederikssundsmotorvejen som motorvej. Det er Køge Bugt motorvejen, som har brug for en parallelvej.

– o – 0 – o –

I dag giver det ikke dansk mening at sende svensk/norsk industris tunge trafik gennem de uerstattelige nordsjællandske natur- og Natura 2000-områder - og IBU's tal viste i øvrigt, at denne transittrafik ville være et nålestik i forhold til den københavnske myldretidstrafik, som er vort egentlige problem. Beboerne i Nordsjælland har valgt at bo naturskønt trods lang pendling og efterspørger primært forbedring af radialvejene, fred og smuk natur. Det pegede kommunale spørgeundersøgelser og en stribe borgermøder på i 2011-12. Det er årsagen til borgernes og de nordsjællandske byråds protester mod Ring 5 i dag.

Vi har ansøgt om aktindsigt i Vejdirektoratets analyser af alternativerne, men forstår, at de ikke er færdige. Derfor vil vi fremkomme med vore mere generelle indvendinger nu, som alt sammen taler for en nedlæggelse af den nordlige Transportkorridor. Vi forbeholder os ret til senere at vende tilbage, hvis de nye modeltal bringer noget nyt.

Venlig hilsen

Foreningen Naturparkens Venner

Troels Brandt Hans Hjordt Hansen