

27.11. 2006

Til Vejdirektoratet

Vedr. offentlig høring om supplerende VVM-redegørelse for en udbygning af Frederikssundsvej

NOAH-Trafik har følgende kommentarer til spørgsmålet om forskellige løsninger på trafikken i Frederikssundfjorden:

En gennemgang af rapporterne (samt efterfølgende svar på de spørgsmål NOAH har stillet til Vejdirektoratet vedrørende forudsætningerne) viser, at der mangler en masse beregninger, som er nødvendige, når politikerne skal tage stilling til så dyre og gennemgribende miljødelæggende forslag til ny infrastruktur.

Gennemgangen af materialet viser endvidere, at forudsætningerne for de anvendte modeller er trafikfremskrivninger, der er ude af trit med fremtidens krav om at alle sektorer skal i spil, når klimaændringerne skal standses.

Vejdirektoratet tilslører i rapporterne, at det er et kortvarigt problem i myldretiden, der ligger bag de foreslåede vejudbygninger. Direktoratet er dermed med til at forplumre debatten om alternativerne til de voldsomme udbygninger i vejnettet.

Resumé:

I denne tid er den offentlige sektor under pres. Det betyder ofte flere elever i skoleklasserne og flere børn pr. pædagog. Hospitalsservicen er også under stærk kritik. Den kollektive trafik er gennem mange år forringet og fordyret, og denne udvikling ser ud til at skulle fortsætte. Folk stuves f.eks. sammen i busserne i København, fordi der kun sættes et absolut minimum af busser ind på de fleste strækninger.

Denne virkelighed står i skærende kontrast til hvordan Vejdirektoratet planlægger. Her kan man ikke tæmme sit ønske om den yderste luksus uanset konsekvenserne. Man kunne formulere den underforståede grundforudsætning i Vejdirektoratet sådan:

I 2020 (2030) skal der efter en helt ekstrem trafikvækst fortsat være rigeligt med vejplads i myldretiden selvom hver bil har omkring 4 tomme siddepladser

Vejdirektoratet planlægger som om der ikke vil komme krav om at transportsektoren skal tage en stor del af nedskæringerne i CO₂-udslippene. Og Vejdirektoratet har ikke så meget som nævnt muligheden af at stigende benzinpriser vil være et incitament for bilisterne til at fylde bilerne bedre op eller vælge at bruge de kollektive transportmidler. På samme måde mangler en beregning af hvilken effekt indførelse af forskellige former for betalingsringe/roadpricing vil have på biltrafikken mod København

Der mangler en beregning af, hvilken effekt, det vil have på basisfremskrivningen af biltrafikken, hvis der bliver foretaget en hurtig gennemførelse forbedringer af S-togsdriften til 5 minutters drift og et sammenhængende net af tilbringerbusser med 5 minutters drift til stationerne. Dette forslag til forbedringer er fremlagt af beboerinitiativet "Grøn Trafik i Bycirklen". Dermed yder man ikke

forslaget fra Grøn Trafik i Bycirklen retfærdighed, men præsenterer det derimod i en fordrejning, der gør det helt uspiseligt for beboerne i bl.a. Ballerup.

Baggrunden for vejkravene er en fuldkommen uforbeholden tilbedelse af vækst i biltrafikken. Man har i denne sag ensidigt set på, hvad bilister sparer af tid ved anlæg af en motorvej, men overhovedet ikke set på hvilken tidsgevinst alle passagerer i den kollektive trafik vil få, dersom S-togene kørte hvert 5. minut og havde tilbringerbusser der passede dermed.

Man undlader endvidere at se på, at den vækst i biltrafikken, man opererer med, påfører andre trafikanter store tidstab og miljøbelastninger, når bilister fra motorvejen kommer ind i de i forvejen overfyldte byområder.

Vi må opfordre Folketinget, regionen og kommunerne til at vise initiativ og sikre befolkningen et velfungerende trafiksystem uden de miljøødelæggende og trafikskabende gigantiske vejanlæg, som Vejdirektoratet har foreslået.

Vi mener, at der i stedet i stor skala skal satses på at gøre den kollektive trafik så god, at den kan løse en meget større del af transportopgaverne end i dag. I alle de 3 forslag, som Vejdirektoratet selv er kommet med, er der intet forslag om forbedringer af den kollektive trafik. Kun i forslag fra borgerinitiativet "Grøn trafik i Bycirklen" er der sådanne forslag.

Denne sag afslører med al ønskelig tydelighed, at det er uholdbart med en opsplittet trafikplanlægning, hvor Vejdirektoratet ensidigt satser på størst mulig vækst i vejtrafikken ved at give biltrafikken de bedst mulige vilkår, mens bæredygtige trafikløsninger stort set er fraværende i planlægningen. Vejdirektoratet burde kun tage sig af vejvedligeholdelse og trafikinformation.

Der burde oprettes et "Direktorat for bæredygtig transport", der kunne samtænke trafikale løsningsmuligheder på en måde der kunne sikre en anstændig kollektiv transport til alle samt sørge for lavere arealforbrug og energiforbrug i transportsektoren.

Uddybende kommentarer og krav om fyldestgørende undersøgelser:

1) Der mangler en beregning af hvilken effekt indførelse af forskellige former for betalingsringe/roadpricing vil have på biltrafikken mod København. Efter succesen i London og det vellykkede forsøg i Stockholm samt det markante politiske flertal i Københavns Borgerrepræsentation og blandt befolkningen rykker en sådan ordning nærmere og nærmere. En betalingsordning vil gøre de nærværende beregninger fra Vejdirektoratets værdiløse, og forslaget om denne voldsomme udvidelse af vejene vil falde helt til jorden

Den samlede trafikale vejkapacitet i Frederikssundfingern udvides mest i Hovedforslag 1, hvor der anlægges 4 ekstra kørespor mellem Motorring 4 og Ølstykke og 2 ekstra kørespor mellem Ølstykke og Frederikssund.

Kilde: Sammenfattende rapport fra Vejdirektoratet

I beregningerne har Vejdirektoratet ikke regnet med nogen form for fordyrelser af biltrafikken i forhold til den kollektive trafik – tværtimod:

Som følge af takststigninger for den kollektive trafik forudsættes, at det i år 2015 relativt i forhold til bil vil være 10 % dyrere at benytte kollektiv trafik set i forhold til år 2000.

2) Vejdirektoratet har i en såkaldt Basisfremskrivning fremskrevet biltrafikken fra 2000 til 2015 med 20-30 % på forskellige strækninger. Derefter yderligere stigninger pr. år på Frederikssundsvej på 1,8 – 4 % - alt efter strækning.

1.4 Trafikale konsekvenser

De trafikale konsekvenser af de fire løsningsforslag er vurderet ved at sammenholde den beregnede trafik i år 2015 med den beregnede trafik for Basis 2015 (0-alternativet), hvor der ikke sker nogen ombygning af vejstrækningen eller anlægges en ny motorvej i Frederikssundfingeren.

Der mangler en beregning af, hvilken effekt på denne basisfremskrivning, en hurtig gennemførelse af forslag til forbedringer af S-togsdriften til 5 minutters drift og et sammenhængende net af tilbringerbusser med 5 minutters drift til stationerne vil have. Dette forslag til forbedringer er fremlagt af beboerinitiativet "Grøn Trafik i Bycirklen".

Sidstnævnte beregning bør kombineres med de under punkt 1 nævnte beregninger vedr. betydningen af betalingsordninger for bilister.

3) Der mangler en beregning af hvilken tidsgevinst alle de kollektive trafikanter vil få, dersom forslaget om 5-minutters drift på S-banen og tilbringerbusserne bliver gennemført. Beregningen vil være relevant både for en gennemførelse f.eks. i løbet af 2 år og efter en evt. mindre regulering af Frederikssundsvejen som foreslået af Grøn Trafik i Bycirklen.

4) Der mangler en beregning af det yderligere tidstab, som vil blive påført trafikanterne i Københavns Amt og Københavns og Frederiksbergs Kommuner, dersom den nævnte såkaldte basisfremskrivning med 20-30 % trafikstigning bliver til virkelighed.

5) Der mangler beregninger, der viser, hvilken effekt det vil have dersom bilerne ikke som forudsat af Vejdirektoratet bliver mere og mere tomme år for år. Der er i 2030 regnet med kun 1,05 person pr. pendlerbil.

6) Der mangler beregninger, der viser hvilken effekt det vil have, at man ikke opererer med at de næsten tomme biler kun skal udnytte vejkapaciteten med omkring 70 % i "spidstimen". Forslag til justeringer af Frederikssundsvejen fremsat af Grøn Trafik i Bycirklen er af Vejdirektoratet udvidet kraftigt under henvisning til, at der skal opereres med det nævnte høje serviceniveau selv i "spidstimen" og med den lave belægningsprocent i bilerne.

Danmark har veje nok. Flere store veje vil kun suge folk væk fra de mere miljøvenlige transportformer

Som udgangspunkt mener vi ikke, at der skal foretages nogen stor udbygning af vejnettet i området. Der kan evt. være behov for enkelte mindre justeringer af det eksisterende vejnet. Det er derfor heller ikke rimeligt, at Vejdirektoratet har pustet forslaget fra Grøn Trafik i Bycirklen op på grund af sine egne forudsætninger – og uden at tage hensyn til hurtig gennemførelse af et forbedret kollektivt transportsystem.

Med den dobbeltsporede S-bane til Frederikssund som rygrad har området et godt potentiale for en mere bæredygtig trafikudvikling. S-banen bør suppleres med et fremragende busnet, der både skaffer folk til stationerne og til lokale arbejdspladser.

Hvis der bygges en motorvej på strækningen, vil den suge passagerer fra S-banen, busserne og gang- og cykeltrafikken. Herved undergraves muligheden for en miljøvenlig, bæredygtig trafikudvikling. Samtidig vil de kollektive trafikanter få endnu ringere vilkår, idet kundegrundlaget vil blive forringet, fordi mange passagerer vil blive "sugget" ud på vejene:

Der sker desuden en større overflytning af kollektiv trafik, gang- og cykeltrafik til biltrafik og effekt af ændrede rejsemønstre i motorvejsforslagene end i Grøn Trafiks forslag bl.a. som følge af den samtidige udbygning af den kollektive trafik.

Kilde: Sammenfattende rapport fra Vejdirektoratet

1.4.2 Konsekvenser for den kollektive trafik

I forslaget fra Grøn Trafik forventes antallet af påstigere i den kollektive trafik at stige ca. 1 % pr. hverdagsdøgn i forhold til Basis 2015 især for S-busser og S-tog. I de tre motorvejsløsninger falder antallet af påstigere med ca. 0,1 %.

For Frederikssundbanen mellem Frederikssund og Valby vil en udbygning baseret på forslag fra Grøn Trafik indebære en stigning i antallet af påstigere på 3.000 pr. hverdagsdøgn i forhold til Basis 2015 eller svarende til ca. 4 %.

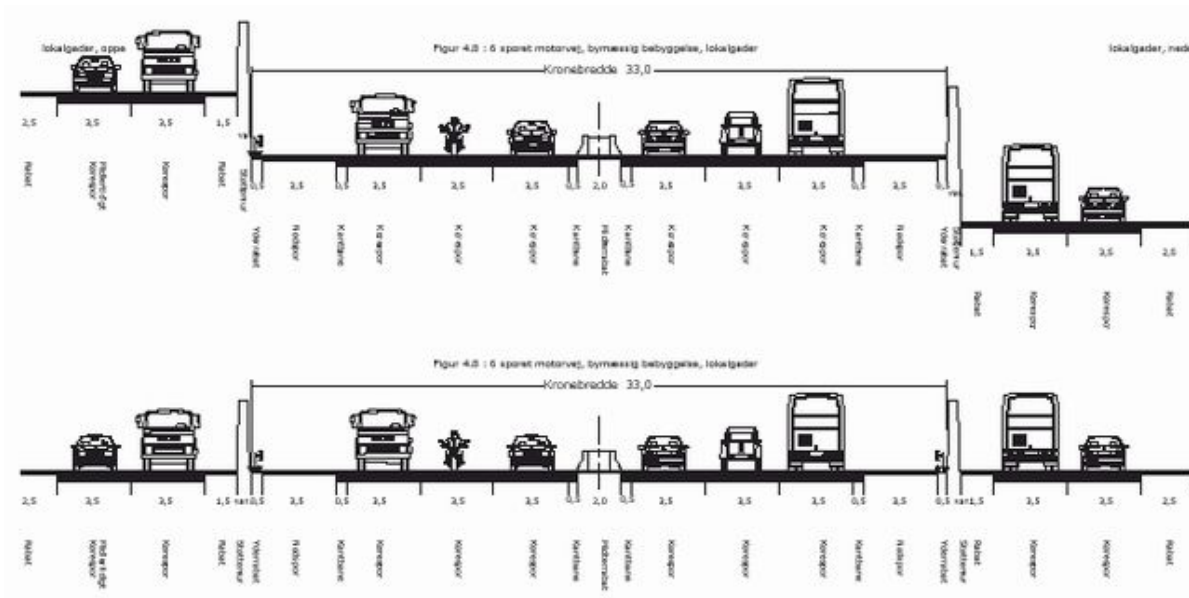
I de tre motorvejsløsninger falder antallet af påstigere på Frederikssundbanen med 3-400 pr. hverdagsdøgn svarende til ca. 0,5 % i forhold til Basis 2015.

Kilde: Sammenfattende rapport fra Vejdirektoratet

Vejdirektoratet har som tidligere nævnt ikke beregnet, hvilke ændringer i basisfremskrivningen en hurtig gennemførelse af forbedringerne af den kollektive trafik, som foreslået af Grøn Trafik i Bycirklen, vil have.

Ved fortsat at satse på voldsomt stigende biltrafik er Vejdirektoratet kraftigt med til at undergrave muligheden for at Danmark kan opfylde sine internationale klimaforpligtelser.

Her er et eksempel på, hvilke vejkrav Vejdirektoratet stiller i den aktuelle sag. Man foreslår en vej gennem Ballerup med 12 vejbaner inklusive 2 nødspor. Dette motorvejsforslag er stillet på Vejdirektoratets eget initiativ.



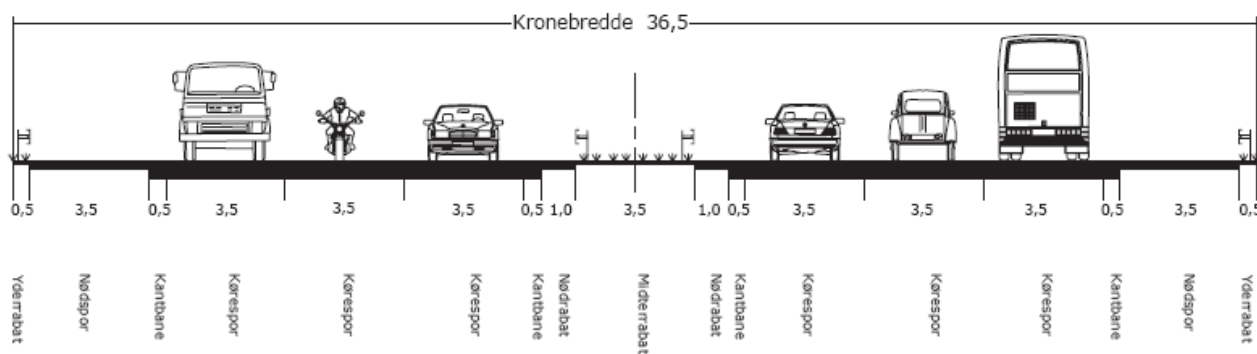
Figur 4.8: Tværprofil, 6-sporet motorvej med lokalgader (bystrækning gennem Ballerup parallelgader)

Kilde: Sammenfattende rapport fra Vejdirektoratet

Dette forslag er naturligvis helt uholdbart, og vi forstår godt at Ballerup Kommunalbestyrelse er imod denne plan. Desværre peger kommunalbestyrelsen så på en motorvej gennem det åbne land. Det bør dog ikke være alternativet!

Det forekommer nærliggende at antage, at Vejdirektoratet har opstillet et helt ekstremt forslag til udbygning af Frederikssundsvej gennem Ballerup med den hensigt at fremme sit såkaldte Hovedforslag 1 – motorvejen, der banker igennem naturskønne områder.

Disse foreslåede skår i landskabet er primært begrundet med, at bilisterne vinder tid på vejen til København. Man tager ikke i betragtning at borgerne i kommunerne i det nuværende Københavns Amt samt København og Frederiksberg kommuner ikke er tjent med, at endnu flere stimuleres til at vælge at pendle i bil til og gennem deres boligområder.



Figur 4.4: Tværprofil 6 sporet motorvej på strækning i åbent land (eks. Stenløse Øst - Måløv)

Kilde: Sammenfattende rapport fra Vejdirektoratet

Hvad er problemet? - Vejdirektoratet tilslører, at det er et kortvarigt problem i myldretiden.

Rapporterne fra Vejdirektoratet mangler nogle af de allervigtigste trafikoplysninger. Det drejer sig om tal for myldretidsbelastningen. Hvis man kan klare myldretidstrafikken kan man naturligvis klare alle andre tidspunkter af døgnet uden problemer.

<p>Frederikssundsvej og de øvrige veje i Frederikssundfingern benyttes i stor udstrækning af pendlere, bl.a. mellem beboelsesområderne ved Frederikssund, Ølstykke, Stenløse og Veksø og erhvervsområderne i Ballerup og Måløv samt centrum af København.</p>	<p>Der er en meget tydelig fordeling af trafikken ind mod København om morgenen og ud af København om eftermiddagen. Der er dog ikke umiddelbart en ligeså skarp afgrænsning af eftermiddagsmyldretiden. Det bevirker, at der ikke er de samme sammenbrud af trafikken om eftermiddagen, som der er om formiddagen. Mellem kl. 15.30 og 17.30 er der dog tæt trafik på Frederikssundsvej.</p>
---	---

Kilde: Sammenfattende rapport fra Vejdirektoratet

Vejdirektoratet oplyser i høringsmaterialet kun om døgntrafik. Derved gøres en ordentlig diskussion om, hvordan man kan løse det kortvarige myldretidsproblem yderst vanskelig, idet man ikke har de nødvendige oplysninger.

NOAH har derfor stillet vejdirektoratet nogle spørgsmål for at klargøre problemstillingen. Vejdirektoratet har på vores forespørgsel sendt trafiktællinger fra 2 steder. Desværre kun ved Ballerup og Sørup. Vi ville gerne have haft tal fra alle tællestationer. Længere mod Frederikssund er trafikken endnu lavere.

Nedenfor en tælling af motorkøretøjer time for time på Frederikssundsvej mod København vest for Ring 4 i Ballerup en uge fra 6. marts 2006 til 12. marts 2006.

Tids-interval	Man 06/03	Tir 07/03	Ons 08/03	Tor 09/03	Fre 10/03	Lør 11/03	Søn 12/03	Hverdags gennemsn.
00:00-01:00	70	74	91	99	125	280	392	96
01:00-02:00	56	54	56	56	54	169	219	60
02:00-03:00	38	48	30	36	46	138	146	41
03:00-04:00	73	67	55	52	65	120	118	68
04:00-05:00	132	103	113	103	150	114	131	126
05:00-06:00	479	444	479	472	444	182	154	471
06:00-07:00	1965	1866	1952	1886	1950	276	217	1920
07:00-08:00	2670	2546	2638	2657	2744	370	259	2641
08:00-09:00	2471	2464	2351	2416	2299	632	331	2392
09:00-10:00	1458	1531	1424	1510	1324	1042	675	1454
10:00-11:00	1130	1128	1113	1120	1162	1286	895	1153
11:00-12:00	1078	1074	1080	1046	1246	1246	992	1115
12:00-13:00	1057	1118	1142	1090	1219	1254	1112	1142
13:00-14:00	1119	1194	1184	1195	1408	1236	1180	1228
14:00-15:00	1246	1352	1355	1403	1577	1158	1164	1411
15:00-16:00	1527	1608	1575	1550	1469	1025	1107	1546
16:00-17:00	1396	1459	1429	1520	1315	950	1071	1428
17:00-18:00	1146	1104	1205	1220	1282	997	939	1205
18:00-19:00	967	1052	964	1110	927	763	725	1012
19:00-20:00	656	646	674	651	606	438	612	650
20:00-21:00	455	506	497	481	368	399	510	448
21:00-22:00	432	486	473	508	416	463	409	462
22:00-23:00	351	452	465	475	551	490	311	474
23:00-00:00	178	234	214	234	425	470	154	272
I alt	22150	22610	22559	22890	23172	15498	13823	22814

Denne tælling er på den mest belastede strækning. Alligevel er der i spidstimen mellem 7 og 8 i gennemsnit på hverdage kun 2641 biler. Det svarer med den nuværende belægningsgrad i bilerne til ca. 3100 personer. Til sammenligning kan der i ét S-tog med 2 togsæt sidde 672 personer. Der

skal ikke flyttes mange mennesker over i den kollektive trafik før biltrafikken flyder uhindret på strækningen.

Hvis S-togene kører med intervaller på 5 minutter, som foreslået af Grøn trafik, giver det en siddepladskapacitet på 8064 i hver retning.

Lidt længere mod Frederikssund er trafikken i spidstimen meget lavere: Her ved Sørup er der kun 2037 biler i den mest belastede time i retning mod København. Det svarer til omkring 2400 personer. Der kan som nævnt sidde 672 personer i ét S-tog med 2 togsæt.

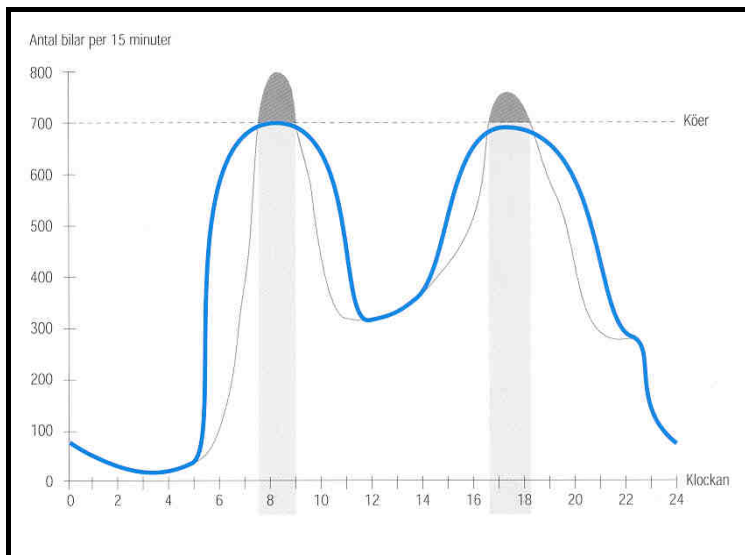
Ugenr	16							Hverdags gennemsn.
	Man *	Tir	Ons	Tor	Fre	Lør	Søn	
Tids-interval	17/04	18/04	19/04	20/04	21/04	22/04	23/04	
00:00-01:00			34	42	57	121	181	43
01:00-02:00			15	19	11	66	95	16
02:00-03:00			16	20	23	49	87	18
03:00-04:00			37	34	35	41	59	35
04:00-05:00			70	61	76	51	56	71
05:00-06:00			365	362	345	84	48	361
06:00-07:00			1504	1494	1443	156	111	1517
07:00-08:00			1987	2029	1973	240	138	2037
08:00-09:00			1441	1481	1427	346	250	1450
09:00-10:00			720	733	647	547	387	700
10:00-11:00			564	556	534	605	444	551
11:00-12:00			496	463	526	693	465	495
12:00-13:00			498	532	565	642	577	532
13:00-14:00			481	495	562	595	616	513
14:00-15:00			540	556	668	567	594	588
15:00-16:00			570	587	646	546	583	601
16:00-17:00			645	567	591	497	573	601
17:00-18:00			512	580	596	687	549	563
18:00-19:00			515	455	441	469	426	470
19:00-20:00			293	306	236	260	398	278
20:00-21:00			286	255	176	254	279	239
21:00-22:00			255	265	172	258	247	231
22:00-23:00			220	233	225	297	202	226
23:00-00:00			106	110	165	250	57	127
I alt			12170	12235	12140	8321	7422	12260

Der skal ikke meget til før myldretidskøen er væk.

10-15 % mindre biltrafik i "spidstimen" fjerner problemet – det viser beregninger fra Sverige.

"Om vi bare kunde vara lite mer flexibla i våra resvaner, skulle köerna bli så mycket mindre eller rent av försvinna. Det behövs bare att 10 – 15 % af bilresorna i högtrafik flyttas en time tidligare eller senare eller helt enkelt ersätts av kollektivtrafik, cykel eller gång ! Börjar vi nu, kan vi hindra att köerna fortsätter öka med 20 – 30% till 2010.

Se denne illustration, der viser de kortvarige myldretidstoppe.



Kilde: Göteborgs Stad, Vägverket og Västtrafik

Der skal altså typisk kun flyttes 10-15 % af bilturene i "spidstimen" til andre tidspunkter eller til andre transportmidler, før køen er væk.

For at undgå store milliardudgifter og ødelæggelse af landskaber og byområder må man sætte alt ind for at løse myldretidsproblemet på en intelligent måde.

Hvorfor stiller Vejdirektoratet ekstreme vejkrav?

I denne tid er den offentlige sektor under pres. Det betyder ofte flere elever i skoleklasserne og flere børn pr. pædagog. Hospitalsservicen er også under stærk kritik. Den kollektive trafik er gennem mange år forringet og fordyret og denne udvikling ser ud til at skulle fortsætte. Folk stuves f.eks. sammen i busserne i København, fordi der kun sættes et absolut minimum af busser ind på de fleste strækninger.

Denne virkelighed står i skærende kontrast til, hvordan Vejdirektoratet planlægger. Her kan man ikke tæmme sit ønske om den yderste luksus uanset konsekvenserne. Man kan formulere Vejdirektoratets grundforudsætning sådan:

I 2020 (2030) skal der efter en helt ekstrem trafikvækst fortsat være rigeligt med vejplads i myldretiden selvom hver bil har omkring 4 tomme siddepladser

Lad os kigge lidt på hvad Vejdirektoratet skriver. I Vejdirektoratets sammenfattende rapport står dette om baggrunden for de store vejkrav:

"Det nødvendige antal kørespor på strækningen er fastlagt ud fra forventede trafikmængder og den dimensionsgivende spidstime fremskrevet til 2020".

Vejdirektoratet opererer med en såkaldt *basisfremskrivning* af biltrafikken. Den er indregnet i alle vejforslag, men det fremgår ikke klart af rapporterne hvor stor den er.

Vi har derfor stillet Vejdirektoratet en række opklarende spørgsmål:

Spørgsmål 1)

Med hvilken procent er trafikken fremskrevet på Frederikssundsvejen fra i dag til 2015 og 2020 på de forskellige delstrækninger i den såkaldte basisfremskrivning?

Svar:

Trafikudviklingen fra 2000 til 2015 er beregnet i trafikmodellen og ikke på baggrund af en fastsat forudsætning om en vækstprocent. De benyttede forudsætninger om befolknings-, arbejdsplads-

og studiepladsudvikling på kommuneniveau, udvikling af bilejerskabet, personer pr. bil og besluttede ændringer i vejnettet og den kollektive trafik er bestemmende for den beregnede vækst i trafikken. For de enkelte strækninger ligger den beregnede vækst fra basis 2000 til basis 2015 typisk mellem 20 og 30 %. Fra 2015 til 2020 er der i kapacitetsvurderingerne forudsat en vækst i biltrafikken på Frederikssundsvej 1,8 % pr. år, dog 4 % pr. år mellem Ølstykke og Frederikssund for at tage højde for forventede udvikling i St. Rørbækområdet.

Spørgsmål 2)

Det ønskes oplyst på hvilken måde man har fremskrevet spidstimetrafikken til 2020?

Svar:

Trafikmodelberegningerne er lavet med forudsætninger for 2015. Trafikmodelberegninger kan udtrækkes af modellen for henholdsvis hverdagsdøgntrafik, morgenmyldretid og eftermiddagsmyldretid. De modelberegne myldretidstal er for at sikre robusthed i anlæggenes udformning fremskrevet med 1,8 % pr. år i 5 år, og disse fremskrevne tal er benyttet ved vurdering af om den valgte udformning har tilstrækkelig kapacitet.

Spørgsmål 3)

Hvilket serviceniveau opereres med for den "dimensionsgivende spidstime" i 2020 jfr. ovenfor? Hvilket serviceniveau er der i øvrigt regnet med på andre tider i døgnet og på de forskellige delstrækninger.

Svar:

Der tilstræbes en maksimal belastningsgrad i 2020 på 0,7. Dette har dog ikke altid været muligt, hvorfor en maksimal belastningsgrad på op til 0,85 er accepteret i nogle tilfælde. Udenfor myldretiderne er belastningsgraderne altid mindre end i myldretiderne og dermed under 0,7.

Spørgsmål 4)

Hvilke forudsætninger er der i øvrigt indlagt i trafikmodellen for perioden 2015 og 2020. Så vidt det kan ses er det alene i spidstimevurderingen for 2020, at der er anvendt 2020 som fremskrivningsår.

Svar:

Alle forudsætninger for trafikmodellens beregninger i 2015 fremgår af baggrundsrapporten Trafikprognoser. Som nævnt er der ikke gennemført trafikmodelberegninger for 2020, men i kapacitetsvurderinger anvendt en vækstforudsætning for den dimensionsgivende trafik.

Spørgsmål 5)

Hvad er baggrunden for at forudsætte, at der bliver 11 % færre personer i bilerne i perioden fra 2000 til 2015. Er denne forudsætning gældende for alle døgnets timer i gennemsnit eller er der forudsat en endnu større reduktion i belægningen i myldretiden.

Svar:

Ifølge baggrundsrapporten "Trafikprognoser" 1. kap. 3.7 er der 1981 til 1992 sket et fald på ca. 1 % pr. år og 1992 - 95 1,55 pr. år. Tendensen forudsættes at fortsætte og gælder for alle tidsperioder over døgnet. Forudsætningen om fald i personer pr. bil er ens i alle tidsperioder over døgnet.

Vi har desuden modtaget denne tabel fra Vejdirektoratet, der viser hvilke tal, man har brugt for at beregne vejudvidelser. I 2030 regner Vejdirektoratet altså med, at der skal skaffes vejplads i myldretiden til pendlerbiler med kun 1,05 person pr. bil. ***Det er en forringelse af udnyttelsesgraden med 15 % siden 2000.***

3.7 Personer pr. bil

Vejdirektoratets undersøgelser af personer pr. bil fra 1981, 92 og 95 viser et fald i personbelægningen på knap 1 procent pr. år i perioden 1981-92 og 1,5 procent i perioden 1992-1995. I perioden frem til 2030 forudsættes et fortsat fald i antal personer pr. bil, som gengivet i nedenstående tabel 5.

Turformål	År			Ændring (pct.)	
	2000	2015	2030	00-15	15-30
Bolig-arbejdsstedsture	1,23	1,11	1,05	-9,8	-5,4
Bolig-uddannelsesture	1,23	1,11	1,05	-9,8	-5,4
Erhvervsture	1,22	1,16	1,10	-4,9	-5,2
Fritids- og indkøbsture	1,62	1,29	1,14	-20,4	-11,6
Total	1,36	1,20	1,11	-11,8	-7,5

Tabel 5 Prognose for antal personer pr. personbil opgjort på turformål

Trafikvækst efter motorvej

"Ved en udbygning til motorvej er trafikstigningen i forhold til Basis 2015 generelt omkring 45-65 %. På delstrækninger gennem Måløv og syd for Ølstykke Stationsby er trafikstigningen som følge af nedlagte tilslutninger endnu større".

Kilde: Sammenfattende rapport. Vejdirektoratet

Vejdirektoratet anfører, at størstedelen af væksten kommer fra andre veje. Alle tidligere erfaringer har dog vist, at en voldsom forøgelse af vejkapaciteten har givet et kraftigt trafikspring.

Konklusion

Baggrunden for vejkravene er en fuldkommen uforbeholden tilbedelse af vækst i biltrafikken. Samtidig er man forgabt i at foreslå vejanlæg, der isoleret set sparer tid. Man har i denne sag ensidigt set på hvad bilister sparer af tid ved anlæg af en motorvej, men overhovedet ikke set på hvilken tidsgevinst alle passagerer i den kollektive trafik vil få dersom S-togene kørte hvert 5. minut og havde tilbringerbusser der passede dermed.

Man ser heller ikke på at den vækst i biltrafikken man opererer med påfører andre trafikanter store tidstab og miljøbelastninger når bilister fra motorvejen kommer ind i de i forvejen overfyldte byområder.

Sådan beskrives den samfundsøkonomiske effekt. Det, der fylder mest på gevinstsiden, er den nævnte tvivlsomme "sparede rejsetid". Naturødelæggelser er i øvrigt ganske gratis.

Projekternes samlede samfundsøkonomiske effekt kan udtrykkes ved nettonutidsværdien af projekternes samlede omkostninger og gevinster og ved projektets interne rente.

Som det fremgår af skemaet er nettonutidsværdien og den interne rente større i Hovedforslag 1 end i Hovedforslag 2 og betydelig større end i udbygningsforslagene. Nettonutidsværdien og den interne rente er mindst i de to udbygningsforslag som dermed er de mindst samfundsøkonomisk rentable af de undersøgte forslag. Hvis nettonutidsværdien bliver negativ vil den interne rente blive mindre end kalkulationsrenten på 6 %.

Vejdirektoratet planlægger som om, der ikke vil komme krav om at trafiksektoren skal tage en stor del af nedskæringerne i CO₂-udslippene - og at stigende benzinpriser vil være et incitament for bilisterne til at fylde bilerne bedre op og vælge at bruge kollektive transportmidler.

Trafikmængden på Frederikssundmotorvejen mellem Motorring 4 og Motorring 3 stiger ved de tre motorvejsløsninger, mens en udbygning af Frederikssundsvej baseret på forslag fra Grøn Trafik stort set ikke ændrer trafikmængden.

Kilde: Sammenfattende rapport fra Vejdirektoratet



Visualisering af motorvejen ved Udlejre set mod nordvest

Vi behøver ikke et sådant anlæg, som vil kaste benzin på "trafikbålet".

Her lidt om den voldsomme naturødelæggelse ved anlæg af motorvej jfr. hovedforslag 1 og 2.

Hovedforslag 1 og delstrækningen øst for Veksø i Hovedforslag 2 forløber gennem åbent land syd for Frederikssundsvej. Landskabet er uden større tekniske anlæg og bysamfund men har såvel landskabelig som naturmæssig værdi. I Hovedforslag 1 og 2 berøres derfor et større antal naturlokaliteter end i de to udbygningsforslag.

Hovedforslag 1 vil passere gennem 36 naturlokaliteter, hvoraf 4 rummer særlige naturinteresser, mens resten er tillagt generelle naturinteresser. De 4 naturlokaliteter, der rummer særlige naturinteresser er: Husesø Mose, Grønsø Mose, overdrevet Knudsbjerg og moseområderne sydvest for Østrup Holme.

Blandt disse er Husesø Mose og kærerne ved Østrup Holme, som samlet er værdisat som områder af international betydning. Husesø Mose, Grønsø Mose og kærerne ved Østrup Holme rummer alle arter omfattet af EF-habitatdirektivet og/eller EF-fugleskyttelsesdirektivet.

Følgende naturområder (fra øst mod vest) vil blive direkte berørt af Hovedforslag 1: Den nordlige del af Vestskoven med Harrestrup Mose, vandhuller syd for Loholm ved Ledøje, Ammetofte

som er på EF-habitatdirektivet.

Følgende naturområder (fra øst mod vest) vil blive direkte berørt af Hovedforslag 2: Den nordlige del af Vestskoven, herunder Harrestrup Mose, vandhuller syd for Loholm ved Ledøje, Ammetofte Mose, Grønsø Mose, vandhuller sydvest for Smørumovre og Veksø Mose og Sørup Rende. Hertil kommer som nævnt Husesø Mose, som passeres ved forlængelsen af Smørum Parkvej.

Vejdirektoratet opererer med, at der ikke kommer nogen form for trafikregulerende foranstaltninger i Hovedstadsområdet såsom kørselsafgifter, roadpricing, færre pendlerparkeringspladser og en ændring af trafikpolitikken i retning af forbedring og billiggørelse af den kollektive trafik.

NOAH mener, Danmark er så velforsynet med veje, at det er på tide at bruge den store vejkapital på en mere forsvarlig måde. Vi kan kun være enige med den tidligere vejdirektør Per Milner, der nu også har fået tilfredsstillet sit vejbehov.

»Nu har vi veje nok«

Af [Birgitte Marfelt](#) | fredag 06.10.2006 kl. 00:45



[Foto: Lars Bertelsen]

I dag har samfundet veje nok, mener Per Milner, der om nogen har forsynet Danmark med asfalteret infrastruktur.

»Der er grænser for hvor mange veje dette lille land kan anlægge. Nu er der brug for at bygge en ordentlig planlægning op omkring biler og baner. Det er tungt at bruge jernbanen og de store veje. Systemet bør fremstå fleksibelt og kundevenligt. Det skal være let køre hen til stationen, parkere bilen og tage toget ind til byen,« siger Per Milner.

Vi må opfordre Folketinget, regionen og kommunerne til vise initiativ og sikre befolkningen et velfungerende trafiksystem uden de miljøødelæggende og gigantiske trafikskabende vejanlæg, som Vejdirektoratet har foreslået.

Vi mener at der i stedet i stor skala skal satses på at gøre den kollektive trafik så god, at den kan løse en meget større del af transportopgaverne end i dag. I alle de 3 forslag, som Vejdirektoratet selv er kommet med, er der intet forslag om forbedringer af den kollektive trafik. Kun i forslag fra borgerinitiativet "Grøn trafik i Bycirklen" er der sådanne forslag.

Denne sag afslører med al ønskelig tydelighed, at det er uholdbart med en opsplittet trafikplanlægning, hvor Vejdirektoratet ensidigt satser på størst mulig vækst i vejtrafikken ved at give biltrafikken de bedst mulige vilkår, mens bæredygtige trafikløsninger stort set er fraværende i planlægningen. Vejdirektoratet burde kun tage sig af vejvedligeholdelse og trafikinformation.

Der burde oprettes et "Direktorat for bæredygtig transport", der kunne samtænke trafikale løsningsmuligheder på en måde der kunne sikre en anstændig kollektiv transport til alle samt sørge for lavere arealforbrug og energiforbrug i transportsektoren.

Med venlig hilsen

Bente Hessellund Andersen
Ivan Lund Pedersen