

RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv.,
2200 København N
www.baeredygtigtrafik.dk

København den 8. september 2009

Vejdirektoratet
Niels Juels Gade 13
1022 København K

Vedrørende forslag om udbygning af Helsingørmotorvejen mellem Isterød og Øverødvej

Vi har gennemgået materialet og har følgende kommentarer og spørgsmål:

I rapporten nævnes, at VVM-undersøgelsen sker på baggrund af en trafikaftale indgået den 5. november 2003 mellem Venstre, Det Konservative Folkeparti, Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Kristendemokraterne.

I mellemtiden er der dog sket meget på trafikområdet, som helt ændrer forudsætningerne for fremtidig trafikplanlægning. Derfor må tankerne om en udbygning af Helsingørmotorvejen revurderes i lyset af de nye aftaler på trafikområdet.

Den 29. januar 2009 blev der mellem mellem regeringen (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, SF; Det Radikale Venstre og Liberal Alliance indgået en aftale om **"En grøn transportpolitik"**

Et afgørende punkt i denne aftale er, at man ikke fremover blot blindt skal fremskrive biltrafikkens omfang og planlægge veje ud fra disse fremskrivninger. Man skal styre trafikudviklingen i den ønskede retning bl.a. sådan at en fremtidig trafikvækst primært sker i den kollektive trafik, transportens CO₂-udledning skal ned og støj- og luftforureningen i byerne skal ned.

Her 3 afgørende punkter i aftalen:

Den kollektive transport skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken. Jernbanen skal være pålidelig, sikker og topmoderne

Transportens CO ₂ -udledning skal ned
--

Støj og luftforurening i byerne skal ned
--

Kilde: Aftale af 29. januar 2009 mellem regeringen (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, SF; Det Radikale Venstre og Liberal Alliance om "En grøn transportpolitik"

Der er meget store energimæssige - og miljømæssige gevinster ved at folk ikke tager bilen med til byen, men bruger kollektive transportmidler og cykler. Som det ses af skemaet nedenfor er

energiforbruget ca. 8 gange så stort for en bilpendler som for en togpendler. Dertil kommer større ulykkesbelastning, luftforurening og arealforbrug m.v. ved pendling med bil.

En pendler bor i udkanten af Helsingør by og tager på arbejde i København fem dage om ugen. Pendlerens transportmiddelvalg giver disse forskelle i CO2-udslip:	
Transportmiddel	CO2-udslip pr. tur, kg
Bil hele vejen	8,7
Gang/cykel til Helsingør station og tog til København	1,1

Kilde: [Trafikministeriets](#) debatoplæg "Begrænsning af transportsektorens CO2-udslip" 1999:

Parterne er enige om, at CO2-udledningen fra transport skal reduceres, og at en række af overordnede indsatsområder vil bidrage til at opnå dette mål på sigt, herunder den markante styrkelse af jernbanetrafikken, grønne kørselsafgifter og nye bæredygtige teknologier.

Kilde: Aftale af 29. januar 2009 mellem regeringen (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, SF; Det Radikale Venstre og Liberal Alliance om "En grøn transportpolitik"

I trafikaftalen af 29. januar 2009 er det også afgørende, at der sker en rullende planlægning, hvor man løbende tager stilling til beslutningsgrundlaget og at der udvises omkostningsbevidsthed og at projekter ikke dimensioneres unødigt dyrt i forhold til den opgave de skal løse:

Som led i den rullende planlægning vil parterne få mulighed for at tage stilling til de beslutningsgrundlag, der færdiggøres for en række vigtige konkrete projekter på bane- og vejområdet, som det tidligere er aftalt at undersøge.

Parterne ønsker at understrege vigtigheden af, at der i projekteringen og udførelsen af de enkelte projekter udvises omkostningsbevidsthed. De enkelte projekter skal ikke dimensioneres unødigt dyrt i forhold til den opgave de skal løse. Optimeringen skal ske i forhold til den samlede indsats, således at der samlet set opnås det størst mulige afkast af midlerne i infrastrukturfonden.

Kilde: Aftale af 29. januar 2009 mellem regeringen (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, SF; Det Radikale Venstre og Liberal Alliance om "En grøn transportpolitik"

VVM-undersøgelsen fra Vejdirektoratet forsynder sig gennemgående mod de nye signaler, som trafikaftalen af 29. januar 2009 har bestemt.

Hvad er problemet: At der kan konstateres fremkommelighedsproblemer (for næsten tomme pendlerbiler) i myldretiden.

Vejdirektoratet beskriver det vigtigste problem sådan:

"På den 4-sporede strækning nord for Øverødvej kan der imidlertid konstateres fremkommelighedsproblemer i myldretiden"

Kilde: VD. Rapport 346 – 2009

I strid med trafikaftalen af 29. januar 2009 og uden tanke for klima- og miljøkonsekvenserne fremskriver Vejdirektoratet tilmed biltrafikken med 2 % fra 2004 til 2030. Denne fremskrivning er den mest afgørende i hele rapporten, idet den danner grundlag for beregning af tidstab og de såkaldt samfundsøkonomiske analyser. Alt står og falder med denne fremskrivning på 2 % om året.

”Med den forventede fortsatte trafikvækst på 2 % om året vil fremkommelighedsproblemerne vokse både i hyppighed og omfang”

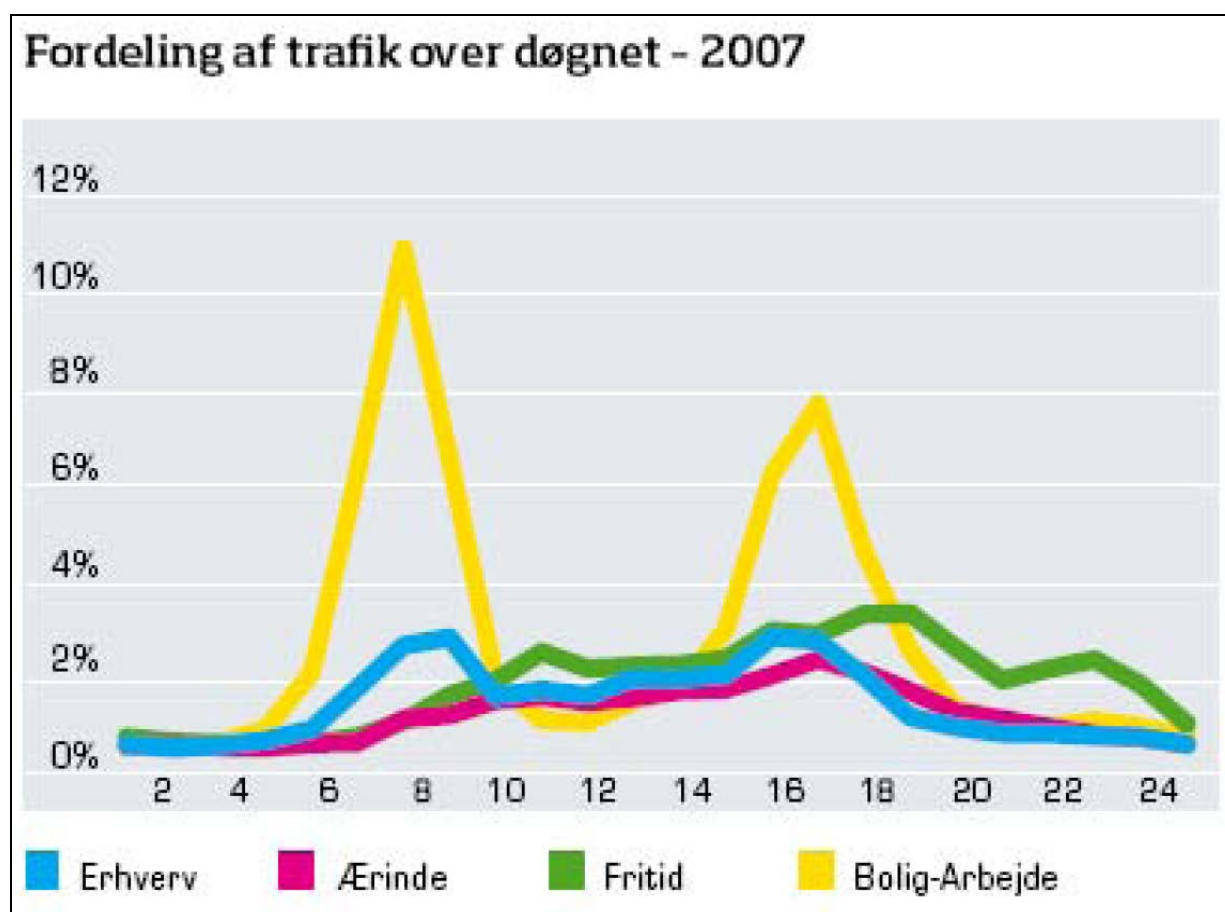
Kilde: VD. Rapport 346 – 2009

Der er udarbejdet en prognose for trafikken frem til 2015. Fra 2015 og frem til 2030 er det forudsat i disse beregninger, at trafikken stiger 2 % om året. Kapaciteten er forudsat at svare til 2.300 personbilenheder pr. time pr. spor.

Kilde: VD. Rapport 346 – 2009

Kapaciteten på motorvejen er altså 2.300 biler pr. time pr. spor. For de 2 spor, som har i hver retning er kapaciteten altså 4.600 biler pr. time.

Som den kan ses af denne graf fra Infrastrukturkommissionen er den kortvarige spidsbelastning forårsaget af pendlertrafikken, som primært består af biler med en person i hver. I bilag 1 kan man se trafikken time for time i hver retning på den omhandlede strækning. Det er tal rekvireret fra Vejdirektoratet. De gengives beklageligvis ikke i VVM-undersøgelsen.



Kilde: Infrastrukturkommissionen.

Eventuelle trafikproblemerne på Helsingørmotorvejen kan let klares med kørselsafgifter og kollektive trafikmidler. Der er kun kortvarige ”spidser” i biltrafikken og det er bilpendlere i hver sin bil der fylder uforholdsmæssigt meget. Når banetrafikken kombineres med et fremragende busnet til stationerne kan folk tilbydes en fin og miljømæssig god trafikløsning.

Vi har rekvireret tal for ”spidstimen” fra 1994 til 2006. Som det kan ses af tabellen nedenfor er der ingen af årene, hvor man tilnærmelsesvis nærmer sig kapacitetsgrænsen i myldretiden. Det højeste tal var i 2002 og er siden faldet. Der er ingen rimelighed i at fremskrive biltrafikken på strækningen med 2 % om året.

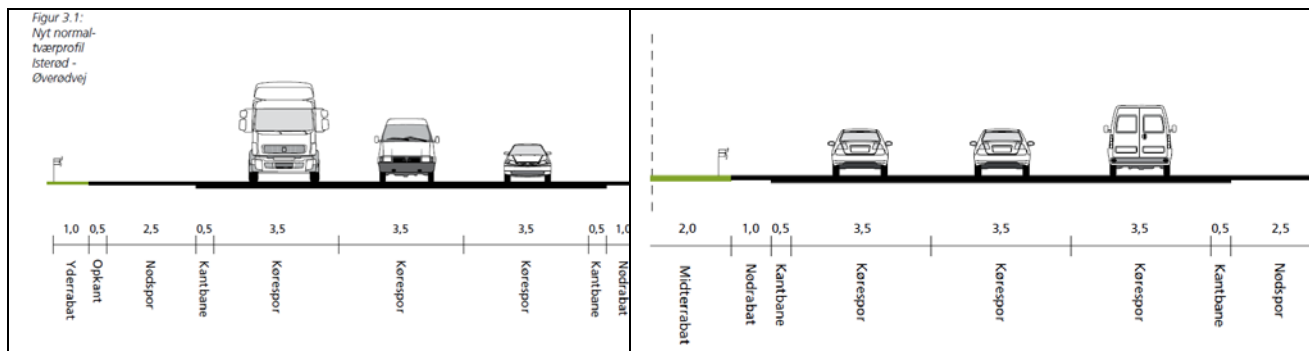
	Årsdøgntrafik	Hverdagsdøgntrafik	morgenmax, gennemsnit
1994	21889	23356	3028
1995	22675	24279	3061
1996	22087	23396	2594
1997	20865	22278	2597
1998	23845	26156	3282
1999	25879	28323	3424
2000	26656	29096	3585
2001	26354	29040	3518
2002	26940	29913	3632
2003	27492	30424	3474
2004	24686	27528	3094
2005	26809	29258	3219
2006	28708	31927	3437

Mellem frakørsel 11 og 12 – mod København på Helsingørmotorvejen

Kilde: Vejdirektoratet

At udvide vejen for 2-3 milliarder skattekroner på baggrund af disse små problemer er helt i strid med trafikaftalen af 29. januar 2009

Et voldsomt skår i landskabet . Samlet vejbredder planlægges til 37 meter.



Stort ressourceforbrug bl.a. af asfalt

Der skal bruges ca. 179.000 tons asfalt til det samlede vejprojekt. Heraf kommer ca. 66.000 tons fra genanvendelse af asfalt fra den eksisterende vej. Således forbruges der i alt ca. 113.000 tons ny asfalt. Forbruget af asfalt vurderes ikke at være problematisk. Dog vægtes genanvendelse af opbrudt asfalt højt, idet der i asfalt indgår ikke-fornybare ressourcer som sten, skærver og olie.

Kilde: VD. Rapport 346 – 2009
Mange ejendomme påvirkes

Hovedforslaget Isterød – Øverødvej

- 2 – 4 ejendomme skønnes at skulle totaleksproprieres
- 110 – 120 ejendomme skønnes at blive berørt af ekspropriation
- 30 kolonihaver bliver berørt af ekspropriation

Kilde: VD. Rapport 346 – 2009

Som følge af udvidelsen af motorvejen skal alle broer enten nedrives og nyopføres eller udvides, fordi der ikke er plads til at udvide motorvejen til 6 spor. Det drejer sig både om de broer, hvor veje føres over motorvejen ("overføringer") og de broer, hvor veje føres under motorvejen ("underføringer").

Kilde: VD. Rapport 346 - 2009

Der skal end ikke være nye stoppesteder på vejen

Det forudsættes, at der ikke skal etableres nye busstoppesteder på selve motorvejsstrækningen, men at de nuværende stoppesteder på TSA 13, Øverødvej bevares.

Kilde: VD. Rapport 346 – 2009

Fagligt uforsvarlig behandling af alternativer til vejudbygning

I en VVM-undersøgelse skal man seriøst undersøge alternative løsninger. Man kalder et af alternativerne 0 alternativet

1.6 Alternativer til udbygning af motorvejen

0 alternativ

0 alternativet beskriver en situation, hvor der ikke ske ændringer i den fysiske udformning af motorvejen, dvs. at motorvejen har samme vejstandard, samme tilslutningsanlæg og samme omfang af vejudstyr m.v. som i dag. Alternativet benyttes som grundlag for vurdering af andre alternativer.

Kilde: VD. Rapport 346 – 2009

I 0 alternativet gør man intet for at sikre sig imod en kraftig stigning i biltrafikken. Tværtimod opererer man i 0-alternativet med en trafikvækst på 2 % om året.

Trafikken på motorvejen mellem Kokkedal og Nærum forventes ifølge beregningerne at stige med ca. 24 % fra 2004 til 2015, dvs. med ca. 2 % om året. Det betyder, at de allerede eksisterende fremkommelighedsproblemer vil stige både i hyppighed og omfang. Det vil medføre et stigende tidstab for bilisterne i myldretiden.

Kilde: VD. Rapport 346 – 2009

Når man indregner en postuleret trafikvækst på 2 % om året - uden en udvidelse af vejen - minimerer man den trafikvækst, som kommer ved udbygning af motorvejen.

Alle trafikberegninger er gennemført for prognoseåret 2015. I forbindelse med kapacitetsvurderinger er der desuden foretaget en generel fremskrivning af trafikken med 2 % pr. år efter 2015.

Kilde: VD. Rapport 346 – 2009

I den såkaldte 0-løsning i tabellen nedenfor er indregnet en årlig stigning i biltrafikken på 2 % fra 2004.

Tabel 7.2: Hverdagsdøgn- trafik på Helsin- gømotorvejen mellem Kokkedal og Nærum uden udbygning af motorvejen	Strækning	Basis 2004	Basis 2015	Stigning
	Kokkedal – Hørsholm C	49.700	61.700	24 pct.
	Hørsholm C – Hørsholm S	52.800	66.800	27 pct.
	Hørsholm S – Gøngehusvej	65.600	81.100	24 pct.
	Gøngehusvej – Vedbæk	66.100	81.700	24 pct.
	Vedbæk – Gl. Holte	70.100	86.700	24 pct.
	Gl. Holte – Nærum	79.400	98.300	24 pct.

Kilde: VD. Rapport 346 – 2009

Her fremskriver man så spidstimebelastningen til 2015. Det er det rene tankespind og i strid med trafikaftalen af 29. januar 2009, hvor det bestemmes at en trafikvækst primært skal ske i den kollektive trafik – jfr. ovenfor.

Tabel 7.3: Morgenspidstime- trafik (køretøjer pr. time)		Sydkørende	Nordkørende	I alt
	Kokkedal - Hørsholm C	3.480	1.910	5.390
	Hørsholm C - Hørsholm S	3.770	2.170	5.940
	Hørsholm S - Gøngehusvej	4.160	2.730	6.890
	Gøngehusvej - Vedbæk	4.210	2.730	6.930
	Vedbæk - Gl. Holte	4.380	2.870	7.240
	Gl. Holte - Nærum	5.000	3.210	8.210

Kilde: VD. Rapport 346 – 2009

For at gøre tallet for motorvejens trafikgenererende effekt endnu mindre synlig sammenligner man med tilmed med det samlede trafikarbejde, energiforbrug og CO₂-udslip i hele Hovedstadsområdet. Det er useriøst. Det næste er vel at man sammenligner med tal for hele EU eller verden. Man tager heller ikke højde for at hastighederne vil stige med deraf følgende højere energiforbrug. Og slet ikke den voldsomme nedsættelse af CO₂-udslippet man kunne opnå ved at stimulere folk til at bruge den kollektive trafik frem for kørsel alene i bil.

Luft og klima

Beregninger viser, at udbygningen medfører en stigning på 0,12 % i antal kørte km og i CO₂-udledning i hovedstadsområdet sammenlignet med, hvis motorvejen ikke udbygges (beregnet i 2015). Stigningen svarer til 2.800 tons CO₂ pr. år. Beregningen indregner dog ikke fuldt ud den reduktion i CO₂, der kommer som følge af, at køkørsel i myldretiden forsvinder, og at køremønstret generelt bliver bedre som følge af den forbedrede kapacitet på motorvejen.

Kilde: VD. Rapport 346 – 2009

	0-løsning	Stigning ved udbygningen i forhold til 0-løsningen	
Trafikarbejde (mio km pr. år)	13.572	16,7	(0,12 %)
Energiforbrug (GJ pr. år)	33.128.875	38.342	(0,12 %)
CO ₂ udslip (Tons pr. år)	2.411.779	2.786	(0,12 %)

Tabel 10.1: Beregnet årligt trafikarbejde, energiforbrug og CO₂ udslip i 0-løsningen (ingen udbygning) og ved udbygning.

Kilde: VD. Rapport 346 – 2009

Københavns Kommune, der lider under den voldsomme trafik fra indfaldsvejene, ønsker at stoppe udvidelser af indfaldsvejene

Her fra Københavns Kommunes høringssvar til Region Hovedstaden

”En udbygning af indfaldsvejene vil få meget uheldige konsekvenser og vil modarbejde bestræbelserne på at styrke brugen af kollektiv trafik”

Kilde: Københavns Kommunes høringssvar.

[http://www.regionh.dk/NR/rdonlyres/4C4B8C13-2BE9-45DD-9019-](http://www.regionh.dk/NR/rdonlyres/4C4B8C13-2BE9-45DD-9019-928377DFEC85/0/KøbenhavnsKommuneKonkretebemærkningertilindenregionaleudviklingsplan.pdf)

[928377DFEC85/0/KøbenhavnsKommuneKonkretebemærkningertilindenregionaleudviklingsplan.pdf](http://www.regionh.dk/NR/rdonlyres/4C4B8C13-2BE9-45DD-9019-928377DFEC85/0/KøbenhavnsKommuneKonkretebemærkningertilindenregionaleudviklingsplan.pdf)

Usaglig beregning af et kollektivt alternativ. Ny landstrafikmodel på vej

Man skal også se på udbygning af den kollektive trafik som alternativ. Her bruger man imidlertid en trafikmodel, som ikke er bygget til formålet og ikke opererer med de styringsmidler, som er nødvendige såsom betalingsring(e) kørselsafgifter m.v.

K+ Alternativ

Dette alternativ beskriver en situation, hvor man foretager forbedringer i den kollektive trafik som alternativ til at udbygge motorvejen. Der er foretaget en række beregninger med en trafikmodel, for at få et overblik over de trafikale konsekvenser ved en forbedring af den kollektive trafik. Beregningerne viser, at forbedringerne i den kollektive trafik ikke vil kunne give en tilstrækkelig aflastende effekt til, at det kan løse de stigende fremkommelighedsproblemer på den omfattede strækning af motorvejen.

Kilde: VD. Rapport 346 – 2009

Modellen beregner trafikken mellem zonerne for en gennemsnitlig hverdag, uden for sommerferieperioden (hverdagsdøgntrafik) i det valgte beregningsår – under hensyntagen til blandt andet den forventede befolknings- og erhvervsudvikling, den økonomiske udvikling og bilejerskabet samt den forventede udbygning af infrastrukturen.

Modellen tager hensyn til personturenes fordeling på transportmidler (gang, cykel, bil og kollektiv transport) samt rutevalget for både kollektiv trafik, personbiltrafik og last- og varebiltrafik på de forudsatte trafiknet.

Kilde: VD. Rapport 346 – 2009

7.3 Trafikberegninger

I beregningerne er anvendt de samme forudsætninger om befolknings- og arbejdspladser samt bilejerskab i 2004 og 2015, som i beregningerne for Metrocityringen. Forudsætningerne tager udgangspunkt i prognoser udarbejdet af Københavns Kommune samt HUR.

Udgangspunktet for trafikberegningerne er en Basis 2004-beregning, svarende til situationen i år 2004. Denne beregning er sammenlignet med trafiktællinger for en række vejstrækninger og rampekryds, og der er i et vist omfang foretaget justeringer med henblik på opnåelse af en bedre overensstemmelse.

Kilde: VD. Rapport 346 – 2009

Trafikaftalen af 29. januar 2009 kasserer gængse trafikberegningsmetoder

7. Styrket grundlag for strategisk planlægning på transportområdet

Parterne er enige om at styrke grundlaget for en langsigtet og helhedsorienteret infrastrukturplanlægning gennem udvikling af en landsdækkende trafikmodel.

Landstrafikmodellen vil ikke kunne give konkrete svar på prioriteringen, men vil skabe et langt bedre grundlag for at vurdere de samlede konsekvenser af transportpolitiske initiativer, herunder de bredere konsekvenser af større infrastrukturprojekter for den trafikale sammenhæng og mobilitet i Danmark. Det vil også forbedre mulighederne for at vurdere konsekvenserne af konkrete initiativer i forhold til bl.a. trafikfordelingen mellem individuel og kollektiv transport samt virkningerne i forhold til arbejdsmarked, lokalisering, miljø og CO₂.

Kilde: Aftale af 29. januar 2009 mellem regeringen (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, SF; Det Radikale Venstre og Liberal Alliance om "En grøn transportpolitik"

Ud over at tallet formentlig er for lavt erkendes det, at vejanlægget vil lokke folk fra miljøvenlige trafikmidler og ud på vejene

Udover ændret rutevalg sker der en lille stigning i det samlede antal bilture på ca. 800 pr. hverdagsdøgn, som overflyttes fra gang, cykel og kollektiv trafik.

Kilde: VD. Rapport 346 – 2009

Pris – op til 2.241 millioner . Prisniveau 2009

Ud over massive naturødelæggelser og en stimulering af biltrafikken koster en vejudvidelse også kassen:

<i>Isterød-Øverødvej – Hovedforslaget i mio. kr.</i>		
Basisoverslag	Ankerbudget (basisoverslag + 10 pct.)	Samlet anlægsbudget (basisoverslag + 30 pct.)
1.724	1.896	2.241

Basisoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget for udbygning af motorvejen mellem Isterød og Øverødvej (Hovedforslaget). Prisniveau 2009 (vejindeks 170,7).

Kilde: VD. Rapport 346 – 2009

Først fremskrives trafikmængden helt i strid med målsætningerne i trafikaftalen dernæst udregnes tidsbesparelser på basis af fremskrivningerne

7.5 Forslag til udbygning af motorvejen

De trafikale konsekvenser af de undersøgte forslag til udbygning af Helsingørmotorvejen vurderes ved at sammenholde den beregnede trafik for udbygningsforslaget med den tilsvarende for Basis 2015.

Kilde: VD. Rapport 346 – 2009

Hele konstruktionen omkring samfundsnyttens ved vejanlægget knytter sig stort set til postuleret sparet rejsetid hvis biltrafikken stiger med 2 % om året.

At andre trafikanter i øvrigt sætter tid til når Københavnsområdet sander endnu mere til når der kommer flere biler ind til byen indgår ikke i analysearbejdet

Man har heller ikke undersøgt effekten af vejafgifter. Her afvisningsbrev i en anden aktuel sag. Situationen er helt den samme.

”Med hensyn til effekter af indførelse af road-pricing og øgede benzinpriser skal bemærkes, at regeringen ikke har planer om indførelse af vejafgifter og effekten heraf derfor ikke er vurderet i forhold til behovet for vejkapacitet i Frederikssundfjorden”.

Kilde: Kommentar af 3. Maj 2007 fra Vejdirektoratet til NOAHs høringssvar.

Vejdirektoratet har i den foreliggende sag slet ikke undersøgt de tiltag såsom f.eks. kørselsafgifter, som nu indeholdes i trafikaftalen af 29. januar 2009. Der er derfor ikke noget grundlag for at beslutte store vejanlæg, der ødelægger naturen, fremmer vækst i biltrafikken og ødelægger den kollektive trafik.

Vejdirektoratet stiller helt ekstreme pladskrav. Allerede ved begrænset trafik, som på billedet til venstre nedenfor, råber man op om begyndende trængsel og behov for vejudvidelser:



Kilde: MOVIA

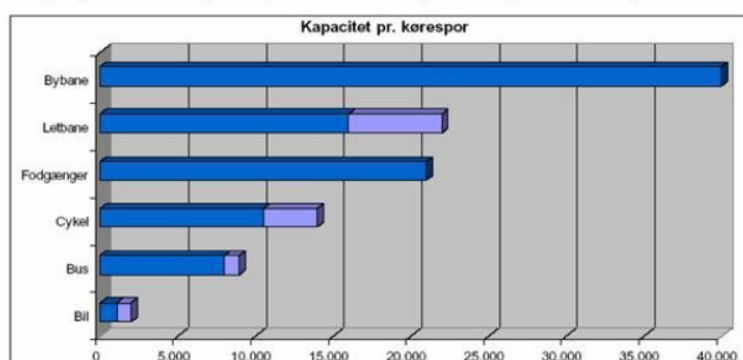
Der er afgørende forskelle mellem arealforbruget for den kollektive trafik og kørsel i bil:

Arealbehov for forskellige transportformer

Hvis man vil forbedre miljøet, er det afgørende, at pendlingen foregår med transportmidler, der kun bruger lidt plads, sviner og støjer mindst muligt og ikke bruger så megen energi. EU har udsendt denne tabel, der viser forskellige transportmidlers kapacitet:

3.5 Arealbehov

Forskellige transportformer har forskellig kapacitet, hvilket kan ses af *Figur 12*, der viser hvor mange rejsende forskellige transportmidler kan transportere i et givent tværsnit pr. time.



Figur 12 Arealbehov for forskellige transportløsninger¹⁸.

¹⁸ Kaas (1998) og Europa Kommissionens Transportdirektorat

Kilde: EU og Fremtidsscenarier vedr. transport i Danmark, CTT-DTU: Otto Anker Nielsen, Alex Landex, Jens Rørbech
De forskellige farver for letbane, cykel, bus og bil i tabellen refererer til forskellige anlægs/systemløsninger

Hvis man som besluttet indfører kørselsafgifter vil trafikken uden besvær kunne dæmpes på meget, at al trængsel på indfaldsvejene forsvinder. Derfor forsvinder også alle de postulerede samfundsmæssige indtægter på **3,552 millioner kr.** i form af **tidsgevinster**, som fremgår af tabellen nedenfor:

Nettonutidsværdi, år 2017 i prisniveau 2009 mlo. DKK Hovedforslag til udbygning af Helsingørmotorvejen mellem Isterød og Øverødvej	Basisoverslag	Ankerbudget	Samlet Anlægsbudget
Anlægsomkostninger:			
Anlægsomkostninger	-2.708,28	-2.979,03	-3.520,68
Restværdi	202,90	223,18	263,76
Anlægsomkostninger, i alt	-2.505,38	-2.755,84	-3.256,92
Driftsomkostninger, vej, i alt	-26,22	-26,22	-26,22
Tidsgevinster, vej:			
Personbiler	2.733,26	2.733,26	2.733,26
Varebiler	668,29	668,29	668,29
Lastbiler	150,61	150,61	150,61
Tidsgevinster, i alt	3.552,16	3.552,16	3.552,16
Kørselsomkostninger, vej:			
Personbiler	-111,44	-111,44	-111,44
Varebiler	17,27	17,27	17,27
Lastbiler	-5,76	-5,76	-5,76
Kørselsomkostninger, vej, i alt	-99,92	-99,92	-99,92
Gener i anlægsperioden:	-466,47	-466,47	-466,47
Eksterne omkostninger:			
Uheld	17,95	17,95	17,95
Støj	59,99	59,99	59,99
Luftforurening	-1,90	-1,90	-1,90
Klima (CO ₂)	-8,67	-8,67	-8,67
Eksterne omkostninger, i alt	67,37	67,37	67,37
Øvrige konsekvenser:			
Afgiftskonsekvenser	197,78	197,78	197,78
Skatteforvridningstab	-365,55	-405,67	-485,91
Øvrige konsekvenser, i alt	-167,78	-207,89	-288,13
I alt nettonutidsværdi (NNV)	353,76	63,18	-518,14
Intern rente	5,4%	5,1%	4,5%
Nettogeinst pr. offentlig omkostningskrone	0,2	0,0	-0,2

Tabel 13.4: Hovedforslag til udbygning af Helsingørmotorvejen. Nettonutidsværdi, intern rente og nettogeinst pr. offentlig omkostningskrone, opgjort for henholdsvis basisoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget. Kalkulationsrente 5 % og nettoafgiftsfaktor 35 %. Prisniveau 2009 og vejindeks 170,7.

Da Vejdirektoratet ikke har villet analysere effekten af roadpricing, højere benzinpriser og bevidst satsning på den kollektive trafik er de foreliggende beregninger uden værdi. Efter at et massivt flertal i Folketinget nu ønsker at regulere biltrafikken med roadpricing og forbedret kollektiv transport er vi i en helt ny situation.

Trængselsafgifter i Hovedstadsområdet

Effekterne af scenarier med et antal betalingsringe og takststrukturer

Ny rapport om trængselsafgifter udarbejdet af Tetraplan viser mulige reduktioner på 33-38 % af trafikken på indfaldsvejene i myldretiden. Rapporten, der er bestilt af Regeringen, fjerner ethvert grundlag for alle planer om at udvide indfaldsvejene mod København. Samme effekt kan opnås med andre former for kørselsafgifter.

Rapporten kan ses her:

<http://www.baeredygtigtrafik.dk/tr%C3%A6ngselsrapport.pdf>

Her hovedresultater:

Tabel 4 Pct.vise ændring i antal af passager over de forskellige ringe				
Pctvise ændring i køretøjspassager	3 ringe, fasttakst	2 ringe, fasttakst	3 ringe, var.takst	2 ringe, var.takst
Periode	Tusinde køretøjer der krydser Ring 2			
Morgenmyldretid (7-9)	-38%	-35%	-42%	-39%
Udenfor myldretid (9-15)	-29%	-27%	-32%	-29%
Eftermiddagsmyldretid (15-18)	-42%	-39%	-47%	-44%
Hverdagsdøgn	-27%	-25%	-30%	-28%
Periode	Tusinde køretøjer der krydser M3			
Morgenmyldretid (7-9)	-33%	-27%	-32%	-22%
Udenfor myldretid (9-15)	-24%	-20%	-23%	-18%
Eftermiddagsmyldretid (15-18)	-39%	-33%	-38%	-27%
Hverdagsdøgn	-24%	-20%	-23%	-17%
Periode	Tusinde køretøjer der krydser Ring 4			
Morgenmyldretid (7-9)	-33%	-9%	-27%	-7%
Udenfor myldretid (9-15)	-25%	-6%	-20%	-5%
Eftermiddagsmyldretid (15-18)	-38%	-11%	-32%	-9%
Hverdagsdøgn	-24%	-6%	-20%	-5%

Derfor kan de analyser, som ligger til grund for nye store vejanlæg ikke bruges. De opererer med stærkt voksende biltrafik og ingen tiltag til at begrænse biltrafikken.

Med venlig hilsen

Kjeld A. Larsen
Ivan Lund Pedersen

Bilag 1.

Her tal for trafikken time for time hvor den er størst. Først mod Helsingør og nedenfor mod København. I alle tilfælde er trafikken langt under den maksimale kapacitet på 4.600 biler pr. time i hver retning. Myldretidstrafikken består næsten kun af personbiler.

Tælling af motorkøretøjer ved Øverød mod Helsingør på Helsingørmotorvejen

Ugenr. 39								
	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag	Hverdags gennemsnit
Tids-interval	25-sep	26-sep	27-sep	28-sep	29-sep	30-sep	01-okt	
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	
00:00-01:00	293	164	196	220	252	490	570	225
01:00-02:00	95	91	124	126	124	298	362	112
02:00-03:00	67	79	70	79	109	200	231	81
03:00-04:00	54	57	78	76	99	157	135	73
04:00-05:00	95	85	113	114	111	146	110	104
05:00-06:00	266	292	290	286	259	186	129	279
06:00-07:00	1107	1129	1058	1082	1083	361	240	1092
07:00-08:00	2273	2339	2125	2301	2315	562	412	2271
08:00-09:00	2469	2491	2511	2508	2445	874	527	2485
09:00-10:00	1585	1652	1769	1717	1570	1182	1037	1659
10:00-11:00	1401	1223	1374	1380	1411	1521	1371	1358
11:00-12:00	1378	1409	1463	1430	1716	1753	1610	1479
12:00-13:00	1634	1597	1761	1614	2072	2117	1751	1736
13:00-14:00	1815	1851	1836	1903	2359	2023	1874	1953
14:00-15:00	2459	2557	2503	2628	3260	1894	1767	2681
15:00-16:00	3391	3570	3750	3279	3933	1835	1710	3585
16:00-17:00	3705	3698	3828	2196	3696	1848	1712	3425
17:00-18:00	3306	3522	3457	3548	3270	1889	1761	3421
18:00-19:00	1887	2166	2154	2233	2135	1401	1289	2115
19:00-20:00	1242	1260	1241	1252	1308	789	969	1261
20:00-21:00	854	984	996	1065	871	589	1492	954
21:00-22:00	803	926	945	949	737	659	762	872
22:00-23:00	712	831	871	920	847	706	545	836
23:00-00:00	433	554	600	585	727	696	350	580
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	
I alt	33324	34527	35113	33491	36709	24176	22716	34633

Tælling af motorkøretøjer ved Øverød mod København på Helsingørmotorvejen

Ugenr 39								
	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag	Hverdags gennemsnit
Tids-interval	25/09	26-sep	27-sep	28-sep	29-sep	30-sep	01-okt	
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	
00:00-01:00	123	136	146	137	147	354	410	138
01:00-02:00	74	91	104	96	104	211	258	94
02:00-03:00	74	85	98	100	112	187	199	94
03:00-04:00	93	117	120	126	145	192	155	120
04:00-05:00	212	205	180	213	249	196	105	212
05:00-06:00	621	624	676	632	652	216	116	641
06:00-07:00	3056	3008	2684	3043	2989	419	258	2956

07:00-08:00	3608	3599	3159	3616	3628	655	382	3522
08:00-09:00	3367	3458	2955	3244	3284	1023	649	3262
09:00-10:00	2433	2317	2765	2318	2125	1624	1089	2392
10:00-11:00	1604	1592	1664	1717	1770	1789	1433	1669
11:00-12:00	1517	1523	1577	1620	1729	1965	1664	1593
12:00-13:00	1506	1492	1605	1701	1932	1867	1756	1647
13:00-14:00	1557	1552	1748	1726	2028	1776	1924	1722
14:00-15:00	1939	2006	2109	2088	2256	1710	1923	2080
15:00-16:00	2286	2376	2184	2411	2610	1578	1872	2373
16:00-17:00	2396	2537	2460	2592	2360	1542	2280	2469
17:00-18:00	1810	1988	2031	1932	1886	1737	2054	1929
18:00-19:00	1375	1498	1503	1471	1525	1348	1565	1474
19:00-20:00	994	1014	1029	1026	971	796	1157	1007
20:00-21:00	693	716	792	783	652	569	903	727
21:00-22:00	611	627	668	675	588	578	641	634
22:00-23:00	478	559	586	597	641	675	442	572
23:00-00:00	249	335	295	327	504	628	192	342
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
l alt	32676	33455	33138	34191	34887	23635		33669