

København den 7. januar 2009

Til Redaktionen

Vejdirektoratets postulerede indtægter (tidsgevinster) på 8,1 milliard kr. ved bygning af en Frederikssundmotorvej er rene Stein Bagger indtægter uden hold i virkeligheden. Roadpricing og udbygning af den kollektive trafik vil kunne fjerne denne mere end luftige indtægt

Analysen vedrørende en evt. Frederikssundmotorvej tager udgangspunkt i en kraftig stigning i biltrafikken og ingen tiltag i retning af at bremse væksten med roadpricing og udbygning af den kollektive trafik. Vejdirektoratet beregner forsinkelser for biltrafikken ud fra denne ukontrollerede vækst i biltrafikken. Derefter beregner man en påstået tidsgevinst omregnet til 8,123 milliarder kr. ved at bygge en motorvej. (Se bilag 1 (hovedforslag 1. basisoverslag))

Vejdirektoratets analyser munder ud i en beregnet stor samfundsøkonomisk forrentning (se bilag 2) på 8,1 %. Denne beregning er ikke mere værd end Stein Baggers luftlige omsætningstal. Som det kan ses af bilag 1 er størstedelen af den såkaldte indtægt den postulerede tidsgevinst. Det er den beregning, som politikerne har fået fremlagt som beslutningsgrundlag, hvilket er helt uholdbart.

Det er rene luftkasteller med denne tidsgevinst omregnet i kroner, idet folk naturligvis vil ændre trafikvaner hvis den kollektive trafik er fremragende og det kommer til at koste penge at bruge vejene i form af roadpricing.

Vejdirektoratet har nægtet at foretage analyser af disse og andre forhold. (se flere afvisninger og kilde i bilag 4)

”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: Brev af 3. Maj 2007 fra Vejdirektoratet. Se: <http://www.baeredygtigtrafik.dk/noahtrafik.pdf>

Situationen er nu en helt anden, idet regeringen i trafikudspillet "Bæredygtig transport - bedre infrastruktur" vil satse på at regulere biltrafikken og evt. trængsel med roadpricing og regeringen sikre at en trafikvækst primært skal ske i den kollektive trafik.

Forsinkelser opstår i øvrigt kun i myldretiden, hvor næsten tomme pendlerbiler fylder vejene. Den kollektive trafik kan nemt opsuge en så stor del af pendlerne at alle kødannelser forsvinder (se bilag 5) Der er derfor rigeligt med plads til erhvervstrafikken, der kun udgør en meget lille del af trafikken. (se bilag 5)

Københavns Kommune har fået lavet undersøgelser, der viser at en betalingsring kan reducere bilkørslen over kommunegrænsen med 42 %. (Se bilag 3)

Derved vil al køkørsel på indfaldsvejene forsvinde. Den samme effekt kan opnås med roadpricing.

Bilag 6 viser hvilket voldsomt indgreb i naturen en motorvej vil indebære.

Der skal laves nye analyser, der anviser miljørigtige trafikløsninger og analyserne skal udføres af uafhængige forskningsinstanser . Folketinget kan anstændigvis ikke beslutte bygningen af en motorvej på dette fuldkommen tynde, forældede og miljøfjendtlige grundlag, som Vejdirektoratet har fremlagt.

Med venlig hilsen

Ivan Lund Pedersen - 3116 0082

BILAG 1

mio. DKK	Udbygning til motorvej	Udbygningsforslag til Grøn Trafik	Hovedforslag 1	Hovedforslag 2
Anlægsomkostninger:				
Anlægsomkostninger	-8.253	-3.955	-4.211	-5.803
Restværdi	375	180	191	264
Anlægsomkostninger, i alt	-7.878	-3.775	-4.019	-5.539
Drifts- og vedligeholdelsesomkostninger:				
Drifts- og vedligeholdelsesomkostninger	-981	-490	-588	-686
Brugergevinster:				
Tidsgevinster, vej	7.692	3.349	8.123	7.907
Kørselsomkostninger, vej	-699	44	-757	-702
Brugergevinster, i alt	6.993	3.392	7.366	7.205
Gener i anlægsperioden:	-124	0	0	0
Eksterne omkostninger:				
Uheld	722	278	625	634
Støj	237	426	223	223
Barriere-effekt	21	-16	5	9
Luftforurening	-4	-11	-9	-4
Klima (CO ₂)	-34	-10	-37	-30
Eksterne omkostninger, i alt	942	666	807	832
Øvrige konsekvenser:				
Afgiftskonsekvenser	1.003	167	1.031	929
Skatteforvridningstab	-1.378	-726	-614	-923
Øvrige konsekvenser, i alt	-375	-560	417	6
I alt nettonutidsværdi (NNV)	-1.423	-766	3.982	1.817
Intern rente	5,3%	5,1%	9,6%	7,3%

Tabel 10.2: Beregning af nettonutidsværdi og intern rente beregnet med anlægsoverslagets middelværdi

Kilde: Vejdirektoratet: Ny højklasset vej i Frederikssundfingern Supplemente VVM-redegørelse for en udbygning af Frederikssundsvej - Sammenfattende rapport

<http://www.vejdirektoratet.dk/publikationer/VDrapp309/html/chapter12.htm>

BILAG 2

Dette bilag er fra den indstilling der er sendt til politikerne, som grundlag for en beslutning. Den påståede samfundsøkonomiske forrentning på 8,1 % for *Hovedforslag 1* er som nævnt ovenfor postulerede tidsgevinster, som bortfalder ved roadpricing og bedre kollektiv transport:

Samfundsøkonomi

I tabel 3 fremgår for hvert af de fire forslag nettonutidsværdi og interne rente beregnet for henholdsvis basisoverslag, projektbevillingen (basisoverslag + 10 pct.) samt det samlede anlægsbudget (basisoverslag + 30 pct.).

Forslag beregnet ved	beregnet ved Basisoverslag mio. kr.	beregnet ved Ankerbudget (Basisoverslag + 10 pct.) mio. kr.	beregnet ved Samlet anlægsbudget (Basisoverslag + 30 pct.) mio. kr.
Hovedforslag 1			
<u>Nettonutidsværdi (mio. kr.)</u>	4.103	3.613	2.636
<u>Intern rente</u>	8,1 %	7,5 %	6,6 %
Hovedforslag 2			
<u>Nettonutidsværdi (mio. kr.)</u>	2.203	1.537	206
<u>Intern rente</u>	6,3 %	5,8 %	5,1 %
Udbygning af Frederikssundsvej til motorvej			
<u>Nettonutidsværdi (mio. kr.)</u>	-1.826	-2.462	-4.869
<u>Intern rente</u>	4,2 %	4,0 %	3,4 %
Udbygning af Frederikssundsvej baseret på forslag fra Grøn Trafik			
<u>Nettonutidsværdi (mio. kr.)</u>	-363	-792	-1.663
<u>Intern rente</u>	4,6 %	4,3 %	3,7 %

Tabel 3: Intern rente og nettonutidsværdi for videreførelse af Frederikssundmotorvejen fra Motorring 4 til Frederikssund (Prisniveau 2009 (indeks 170,7), kalkulationsrente 5 % og nettoafgiftsfaktor 35 %).

Kilde: Vejdirektoratet: Indstilling af 26. august 2008 vedrørende videreførelse af Frederikssundmotorvejen mellem Motorring 4 og Frederikssund

BILAG 3

En analyse viser, at en beskeden betaling for de skader, som trafikken påtvinger København, i form af 25 kr. i myldretiden og 10 kr. udenfor myldretiden kunne få denne miljømæssigt gavnlige effekt:

5.2 Biltrafikken

Ændringerne i biltrafkarbejdet inden for betalingsringen og i biltrafikken over betalingsringen er opgjort i tabellerne 26 og 27. Med afkrævningen af trængselsafgifter i scenario B2,1 falder biltrafkarbejdet inden for ringen med 22 procent, medens antallet af køretøjer over ringen falder med 41 procent.

Kilde: "Infrastruktur Nordhavn, Trafikberegninger, 5. november 2007". Københavns Kommune.

BILAG 4

Her afvisninger fra Vejdirektoratet:

"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 Frederikssundfingern".

"En vurdering af effekten af øgede benzinpriser er heller ikke gennemført, da der ikke er forventning hertil. Derimod er der forudsat forøget takst i den kollektive trafik i forhold til 2000, idet dette allerede var situationen i 2005."

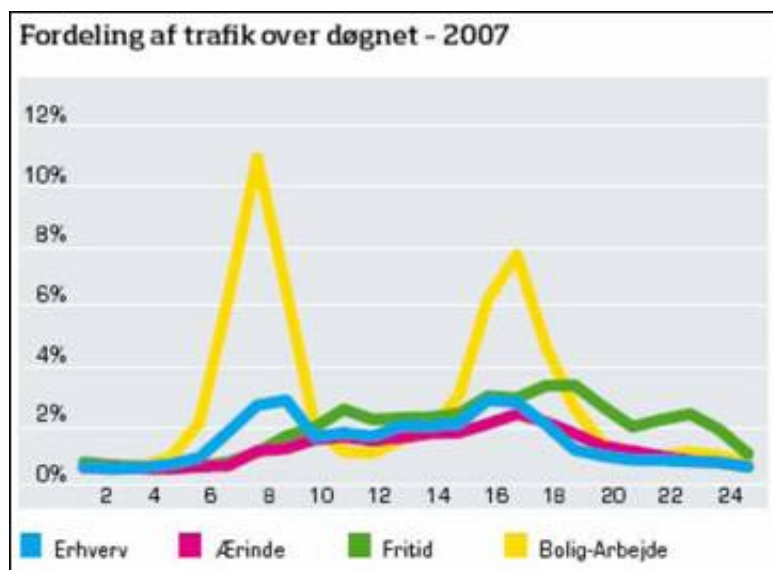
"Vejdirektoratet skal i forbindelse med NOAH's bemærkninger til beregning af tidsgevinst for de eksisterende kollektive trafikanter oplyse, at denne godt kan udtrækkes af de gennemførte trafikmodelberegninger. Da udgangspunktet for undersøgelsen imidlertid er en vurdering af forskellige forslag til løsning af vejtrafikproblemerne er det imidlertid ikke gjort".

Kilde for alle 3 afvisninger: Kommentar af 3. Maj 2007 fra Vejdirektoratet til NOAHs høringssvar. <http://www.baeredygtigtrafik.dk/noahtrafik.pdf>

BILAG 5

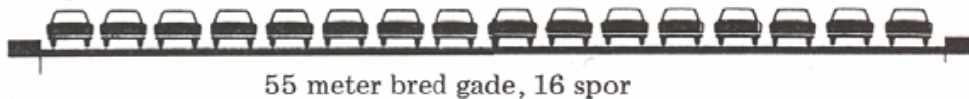
Trafikproblemerne i Frederikssundfingern kan let klares med kollektive trafikmidler. Der er kun kortvarige "spidser" i biltrafikken og det er bilpendlere i hver sin bil der fylder.

En dobbeltsporet S-bane, som jo er til rådighed, kan når den kombineres med et fremragende busnet til stationerne give en fin og miljømæssig god trafikløsning.

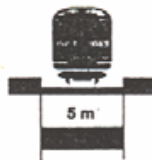


Kilde: Infrastrukturkommissionen.

Pladsbehov for transport i privatbiler til befording af 32400 mennesker pr. time:



Pladsbehov for S-banen til befording af 32400 passagerer pr. time:



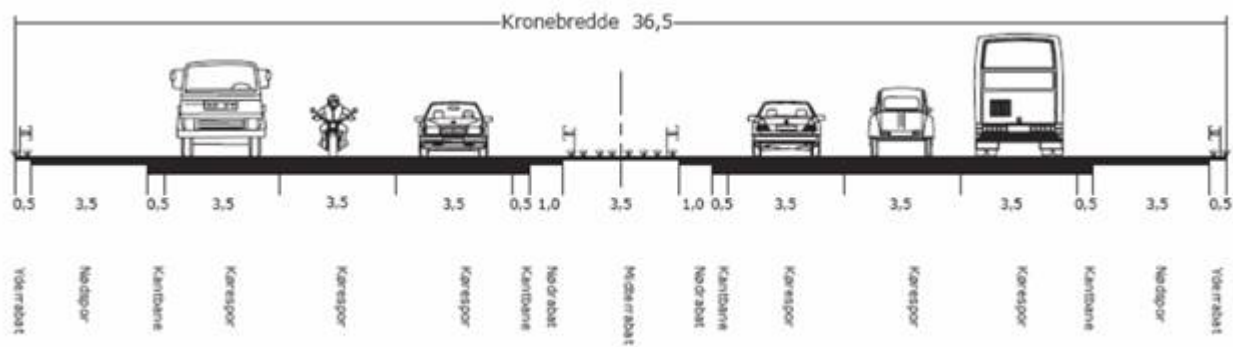
Kilde: DB. Tyskland



Kilde: MOVIA

BILAG 6

At man nu skal tage hensyn til naturen harmonerer ikke med anlæg af en Frederikssundmotorvej, der vil pløje sig igennem skov og naturområder med en bredde på 36,5 meter og suge passagerer ud af den kollektive trafik. I stedet for at få folk ind med S-banen vil Storkøbenhavn få endnu flere biler ind i området. Det vil forstærke miljøbelastningen på alle områder og modarbejde alle gode ønsker om at reducere CO₂-udslip og anden miljøbelastning.



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

Kilde: Vejdirektoratet.