

NOAH-TRAFIK
Nørrebrogade 39, 1 tv
2200 København N

København
Niels Juels Gade 13
Postboks 9018
1022 København K
Tlf. 7244 3333
Fax 3315 6335
vd@vd.dk
www.vejdirektoratet.dk

SE 60729018
Giro 7 09 40 00
EAN 5798000893450

Vedr. høringsvar om den supplerende VVM for en udbygning af Frederikssundsvej

Tak for jeres høringsvar om den supplerende VVM for en udbygning af Frederikssundsvej. Jeg skal indledningsvis beklage, at I først nu får svar på brev og e-mail, der indgår som et af de ca. 320 høringsvar, som Vejdirektoratet er i gang med at gennemgå og behandle.

NOAH er efter en gennemgang af rapporterne (samt efterfølgende svar på de spørgsmål NOAH har stillet til Vejdirektoratet vedrørende forudsætninger) af den opfattelse, at der mangler beregninger for, at politikerne kan tage stilling til så dyre og gennemgribende miljøødelæggende forslag til ny infrastruktur. NOAH mener bl.a., 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.

NOAH mener også, at det ikke af VVM-rapporterne fremgår, at det er et kortvarigt problem i myldretiden, der ligger bag de foreslåede vejudbygninger.

NOAH er endvidere af den opfattelse, at Vejdirektoratet planlægger den yderste vejluksus uanset konsekvenserne med det udgangspunkt, at der i 2020 efter en helt ekstrem trafikvækst fortsat skal være rigeligt med vejplads i myldretiden, selvom hver bil har omkring 4 tomme siddepladser

NOAH anfører endvidere, at Vejdirektoratet ikke har beskrevet 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 der efter NOAH's opfattelse en beregning af, hvilken effekt indførelse af forskellige former for betalingsringe/roadpricing vil have på biltrafikken mod København.

NOAH er endvidere af den opfattelse, at der mangler en beregning af, hvilken effekt, det vil have på basisfremskrivningen af biltrafikken, hvis der bliver foretaget en hurtig gennemførelse af forbedringer af S-togsdriften til

3. maj 2007

Dok. 06/03678-9
Sagsbehandler
Birgitte Henriksen
Dir. tlf. 7244 3614
bgh@vd.dk

5 minutters drift og et sammenhængende net af tilbringerbusser med 5 minutters drift til stationerne.

NOAH mener, at der dermed ensidigt er 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.

NOAH mener endvidere, at der ikke er set 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.

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

NOAH 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. NOAH peger på, at der i de 3 motorvejsforslag ikke er forslag om forbedringer af den kollektive trafik, kun i forslag fra borgerinitiativet ”Grøn Trafik” er der sådanne forslag.

Afslutningsvis anfører NOAH, at Vejdirektoratet kun burde tage sig af vejvedligeholdelse og trafikinformation, og at der i stedet 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.

Vejdirektoratet har noteret jeres synspunkter og bemærkninger, som vil indgå i det sammenfattende høringsnotat, der udarbejdes, når Vejdirektoratet har behandlet de mange indkomne hørings svar fra borgere, foreninger og kommuner mv. Høringsnotatet vil indgå i grundlaget for Vejdirektoratets indstilling til transport- og energiministeren som baggrund for en nærmere stillingtagen til projektet.

Indledningsvis skal Vejdirektoratet oplyse, at den supplerende VVM-undersøgelse samt VVM-undersøgelsen af en ny højklasset vej i Frederikssundfingeren er initieret og gennemført som en udmøntning af trafikpolitiske beslutninger, herunder trafikforliget mellem regeringen, Det Radikale Venstre og Dansk Folkeparti i efteråret 2003.

Vejdirektoratet vil herudover knytte følgende bemærkning til jeres hørings svar:

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. Erfaringerne fra vejafgiftsforsøget i Stockholm peger mod, at trafikken udenfor afgiftsområdet vil stige efter indførelse af afgiften. 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.

Med hensyn til fremskrivning af trafikken kan Vejdirektoratet oplyse, at trafikmodellens fremskrivning af trafikken fra 2000 til 2015, sker som følge af den forudsatte udvikling i befolkning, arbejdspladser og bilejerskab. Den resulterende trafikvækst for biltrafikken i hovedstadsområdet er på denne baggrund ca. 23 % svarende til ca. 1,4 % pr. år, hvilket er lavere end den vækst, der har kunnet ses de seneste år og mindre end hidtil forventet. Herudover vil trafikarbejdet i hovedstadsområdet som følge af anlæg af et af de 3 motorvejsforslag stige med yderligere 0,5 % og med udbygningsforslaget med 0,1%. Der er ikke gennemført en beregning af et basisforslag baseret på at den kollektive del af Grøn Trafiks forslag allerede er gennemført, idet der i basisforslaget kun medtages vedtagne ændringer i infrastrukturen. Det kollektive trafiknet i basis 2015 tager således udgangspunkt i DSB S-tog og HUR's (nu MOVIA) forventninger til køreplanerne.

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. Såfremt man ønsker at gennemføre den kollektive del af Grøn Trafiks forslag vil det imidlertid være relevant også at gennemføre en samfundsøkonomisk beregning heraf, hvor øgede etablerings- og driftsomkostninger for den kollektive trafik sammenholdes med trafikantgevinsterne.

Med hensyn til NOAH's bemærkninger om beregning af yderligere tidstab for trafikanterne i Københavns amt og Københavns og Frederiksberg kommuner skal oplyses, at ændret tidsforbrug som følge af projektforslagene er medregnet for alle bil-trafikanter i hovedstadsområdet. Det er imidlertid ikke formålet med undersøgelsen, at beregne ændret tidsforbrug for trafikanterne som følge af de forudsatte ændringer fra 2000 til 2015, idet disse vil komme uanset om et af projektforslagene gennemføres eller ej.

Med hensyn til personer pr. bil kan det konstateres, at en del af årsagen til den hidtidige trafikvækst skyldes fald i personer pr. bil. Selv om det med samkørsel, Parker & Rejs mv. tilstræbes at forøge bilernes belægningsgrad er der ikke noget der tyder på, at den ikke fortsat vil falde. I trafikmodelbe-

regningerne er bilernes belægningsgrad en del af forudsætningen for beregning af det samlede antal biler og dermed den fremtidige vækst. Da makroprognoser for trafikvæksten tyder på en sådan vækst, ville det, for stadig at få trafikmodellen til at afspejle disse makroforudsætninger, være nødvendigt at reestimere modellen med hensyn til beregning af andre forklaringsparametre til væksten såfremt antal personer pr. bil ikke indgik. I øvrigt er der ikke i de gennemførte beregninger kun anvendt forudsætninger for 2015, og ikke for 2030, selv om disse forudsætninger (fra metro-city-projektet) er medtaget i de angivne tabeller.

Vejdirektoratet skal med hensyn til NOAH's bemærkninger til vejkapaciteten anføre, at hvis 70 % belastningsgrad i en gennemsnitlig hverdagsmyldretid overskrides allerede i åbningsåret, vil der med det samme igen være begyndende fremkommelighedsproblemer med ønsker om ny vejudbygning til følge og de beregnede tidsbesparelser vil ikke opnås. I de udarbejdede projektforslag er det derfor tilstræbt i hverdagsmyldretider ikke at overskride en belastningsgrad 70 % i 2020. Det har dog i forbindelse med Grøn Trafiks forslag ikke været muligt på strækningerne mellem Knardrupvej og Jungshøjvej og mellem Smørum Parkvej og Vestbuen.

NOAH anfører, at der i høringsmaterialet kun oplyses om døgntrafik og mener, at der kun skal flyttes 10-15 % af bilturene i spidstimen til andre tidspunkter eller andre transportmidler for at køen er væk. Hertil skal Vejdirektoratet bemærke, at fremkommelighedsproblemer altid er knyttet til myldretiderne. På den eksisterende Frederikssundsvej er kapacitetsgrænsen ydermere knyttet til krydsene og ikke de frie strækninger. På grund af fremkommelighedsproblemerne vælger mange trafikanter i myldretiderne i stedet andre ruter. En løsning af fremkommelighedsproblemerne i form af en reduktion af trafikken i myldretiderne i form af overflytning til andre tidspunkter eller kollektiv trafik viser sig at være meget vanskelig at effektuere. Dertil kommer at hver gang det ville lykkes at flytte en bil fra Frederikssundsvej i myldretiden, vil den blive erstattet af en anden som ellers havde valgt en af de andre "siveruter".

Endelig skal Vejdirektoratet med hensyn til NOAH's bemærkninger om trafikvæksten efter anlæg af en motorvej bemærke, at stigningen i trafikken på den udbyggede Frederikssundsvej eller en ny motorvej primært skyldes en overflytning af trafik fra de omkringliggende veje herunder fra de mindre veje, hvor trafikanterne i dag "siver" for at undgå køproblemerne på Frederikssundsvej. Der vil sekundært ske en overflytning fra kollektiv trafik og cykel- og gangtrafik til biltrafik og herudover være ændrede destinationer/mål samt i meget begrænset omfang helt nye ture som følge af at fremkommeligheden forbedres og som så bidrager til trafikken på den udbyggede vejstrækning. I udbygning til motorvej vil der være ca. 10.000 flere biler gennem et snit vest for Ring 4 i forhold til Basis 2015, som er den trafikale situation uden en udbygning af vejnettet i Frederikssundfjorden. Af disse vil ca. 3.000 skyldes dobbeltture, hvor man på samme tur kører henover

snittet to gange, ca. 5.000 skyldes ændrede destinationer og ca. 3.000 nye bilture, der overvejende er overflyttet fra kollektiv, gang og cykel dog være skyldes ture - slettes. Det vurderes tilsvarende, at der vil komme lidt flere end 3.000 nye bilture ved Hovedforslag 1 og lidt færre ved Hovedforslag 2 og Grøn Trafiks forslag ca. 2.000 bilture færre pga. den kraftige udbygning af den kollektive trafik.

Med venlig hilsen

Birgitte Henriksen
Projektleder