

Kbh. den 8. februar 2021

Til Folketinget transportudvalg

Vejdirektoratet har udsendt en opdatering af en VVM-redegørelsen fra 2002. Den vedrører en motorvej fra Tværvej til Frederikssund.

Vejdirektoratet forudsætter i sine beregninger, at der inden 2030 er bygget de meget store vejanlæg (se bilag 1) i Hovedstadsområdet, som den tidligere regering havde i sin infrastrukturplan. Denne forudsætning fremgår end ikke af VD's hjemmeside. Da den plan ikke mere har flertal i Folketinget er det dybt kritisabelt, at VD indregner infrastrukturplanen som forudsætning for sine analyser. **Det fremgår klart af vejledningen for Cost Benefit analyser, at de skal baseres på ALLEREDE VEDTAGNE PROJEKTER.**

Derfor er Vejdirektoratets analyser kassable, vildledende og ubrugelige.

Hvis man alligevel kigger på problemstillingen omkring en evt. motorvej fra Tværvej til Frederikssund må man også konstatere, at den er unødvendig og miljø-, natur-, og klimaundergravende.

Der er ikke noget trængselsproblem af betydning på strækningen fra Tværvej til Frederikssund hverken nu eller i 2030?

Ifølge rapporten **Statsvejnettet 2020** (se nedenfor) er der lav belastningsgrad (grøn farve) på strækningen både nu (2019) og selv efter en kraftigt fremskrevet trafik i 2030.

Der er derfor ingen antydning af rimelighed i at bygge motorvej på strækningen. En motorvej vil forstærke bilpresset mod Storkøbenhavn, suge passagerer fra S-banen til Frederikssund og ud på en motorvej, der bl.a. vil ødelægge natur, støjbelægge nye områder og undergrave målsætningen om at have reduceret udledningen af klimagasser med 70% i 2030.

Kort 10.1 Belastningsgrader på statsvejnettet inkl. Sund & Bælt, 2019

Belastningsgrad

- Kritisk (belastningsgrad > 95 pct. i 100. største time)
- Stor (belastningsgrad på 80-95 pct. i 100. største time)
- Moderat (belastningsgrad på 70-80 pct. i 100. største time)
- Lav (belastningsgrad under 70 pct. i 100. største time)



Bemærk grøn markering på vejen til Frederikssund

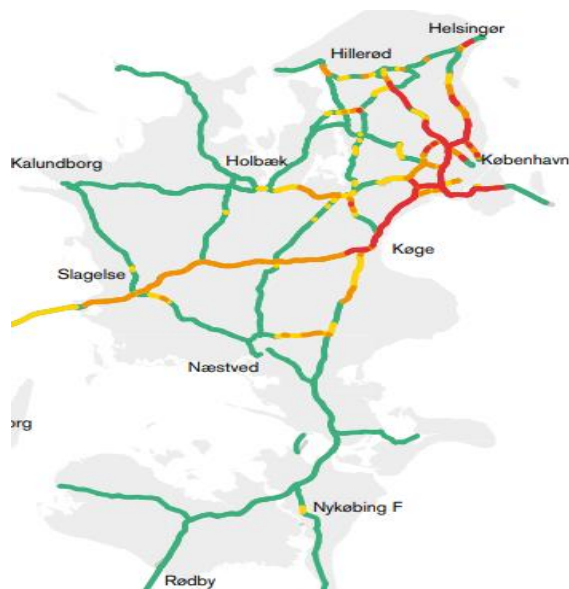
Kilde:

https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/sites/default/files/2020-08/Statsvejnettet%202020_web.pdf

Kort 10.2 Estimerede belastningsgrader på statsvejnettet inkl. Sund & Bælt, 2030

Belastningsgrad

- Kritisk (belastningsgrad > 95 pct. i 100. største time)
- Stor (belastningsgrad på 80-95 pct. i 100. største time)
- Moderat (belastningsgrad på 70-80 pct. i 100. største time)
- Lav (belastningsgrad under 70 pct. i 100. største time)



Bemærk stadig grøn markering på strækningen Tværvej til Frederikssund.

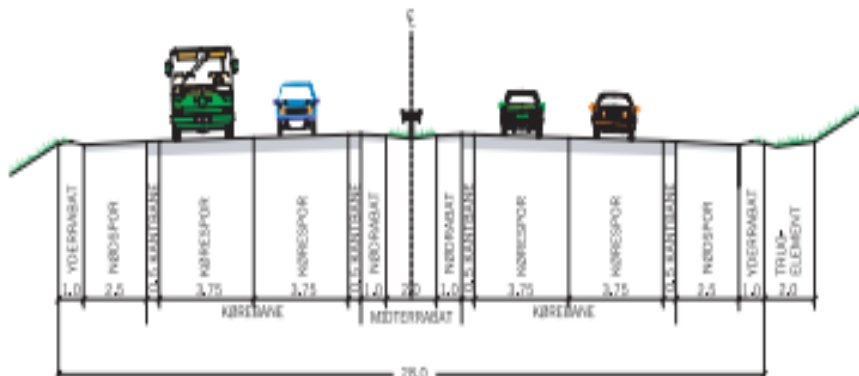
Belastningsgraderne er baseret på den trafikvækst, som LTM beregner for de enkelte vejstrækninger. Den gennemsnitlige årlige vækst for trafikken på motorveje er frem mod 2030 beregnet til 2,5 pct. p.a. og 1 pct. p.a. for trafikken på øvrige statsveje.

Kilde:





https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/sites/default/files/2020-08/Statsvejnettet%202020_web.pdf

Rapporten fra Vejdirektoratet viser, at en motorvej fra Tværvej til Frederikssund vil give voldsomme indgreb i landskabet. Den vil skære sig gennem landskabet i en bredde på ca. 28 meter.

*Tværprofil 4-sporet
strækning -
Motorring 4 til
Frederikssund*



Dertil kommer et større antal kryds/udfletninger. Her et 4 eksempler:

<p>Udfletning ved Ølstykke og en anden udfletning.</p>	<p>Her ved Frederikssund Nord og Rørbæk</p>
 	 
<p>I denne rapport kan man se alle de indgribende tilslutningsanlæg</p> <p>VEJDIREKTORATET OPDATERING AF VVM FOR FREDERIKSSUND MOTORVEJEN - VEJTEKNIK AFRAPPORTERING Her link til rapporten</p> <p>https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2021-01/20-07722-5%20Opdatering%20af%20VVM%20Frederikssundmotorvejen%20-%20vejteknik%206887904_1_1.PDF</p>	

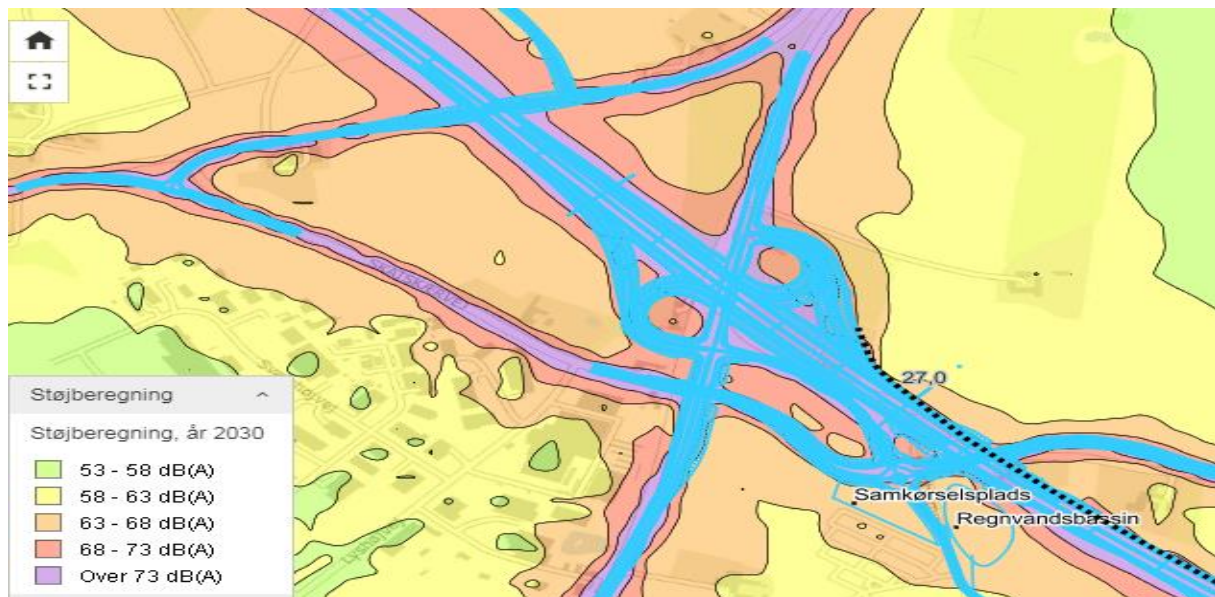
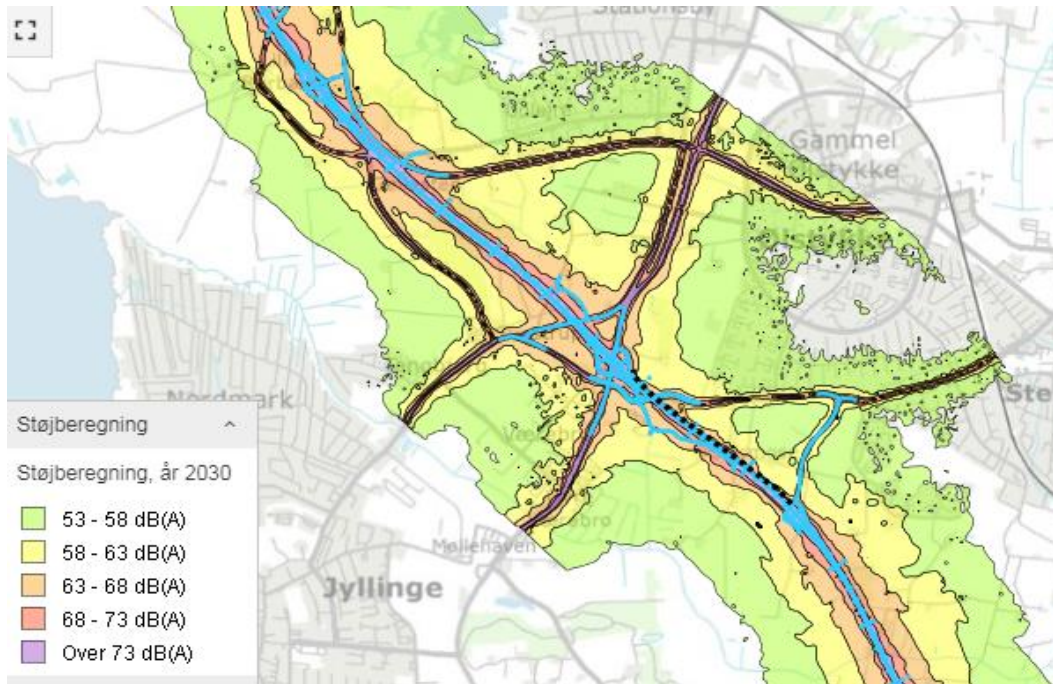
Se også ”Appendiks 2 Beskrivelse og vurdering af § 3 beskyttet natur”

https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2021-01/20-07722-5%20Opdatering%20VVM%20Frederikssundmotorvejen%20-%20appendiks%201-3%206943681_1_1.PDF

Fra støjfrigt område til område med motorvejsstøj.

Opdateret støjkort. I forbindelse med opdateringen af VVM-undersøgelsen er der lavet et nyt kort der viser støjpåvirkningen. På kortet vises den beregnede gennemsnitlige støjpåvirkning ved anlæg 3. etape af Frederikssundmotorvejen, og der kan søges på en konkret adresse..

Her et par klip fra støjberegningskort:



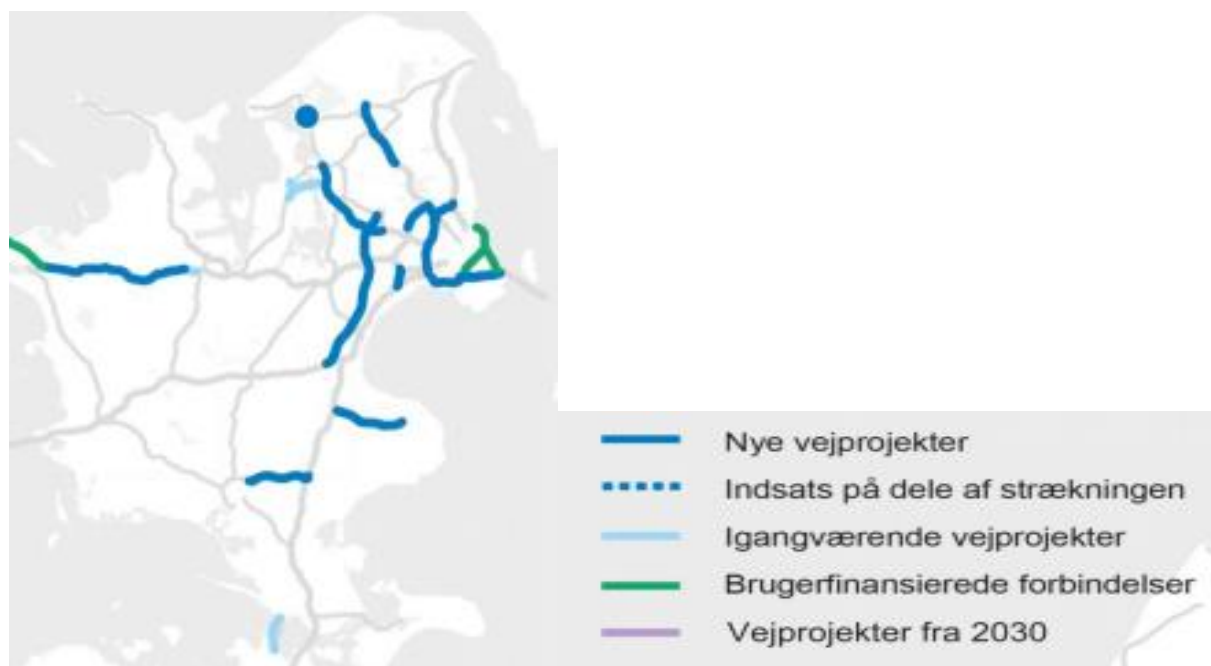
Kilde: <https://www.vejdirektoratet.dk/projekt/frederikssundmotorvejen/opdateret-stoejkort>

Vejdirektoratets trafikberegningerne bygger i øvrigt på, at hele den tidligere regerings infrastrukturplan fra 2019 gennemføres. Dette til trods for at der efter regeringsskiftet ikke er flertal for planen i Folketinget. Det er derfor helt uacceptabelt, at man indregner denne plan som forudsætning for beregningerne. Denne forudsætning bag hele planen fremgår ikke af materialet fra Vejdirektoratet, hvorfor vi har måttet efterlyse oplysningerne om beregningsforudsætningerne hos Vejdirektoratet.

Vejdirektoratet har desværre helt glemt, at et stort flertal i Folketinget har besluttet at klimagasudledningen i Danmark skal være reduceres med 70 % i 2030. Deraf må klart følge, at man ikke vedtager nye vejprojekter, før man har belyst hvordan 2030 målsætningen kan opfyldes.

Udover klimabelastningen ved selve det omfattende byggearbejde vil den ekstra bilkørsel med langt højere hastigheder betyde en kraftig merudledning af klimagasser. Vejdirektoratet har også glemt at deres beregningsmetoder trænger til en gennemgribende revision således at størst mulig biltrafik ikke skal være et pejlemærke.

Her en oversigt over *nogle* af de store vejprojekter på Sjælland, som i beregningerne forudsættes gennemført inden 2030. Se *alle* de vejudbygninger på Sjælland, som er forudsat udført inden 2030 i bilag 1.



Kilde: <https://www.regeringen.dk/media/6531/aftale-om-et-sammenhaengende-danmark-investeringsplan-2030.pdf>

Vejdirektoratet har på basis af denne afgørende forudsætning samt øvrige forudsætninger, som omtales nedenfor, lavet en såkaldt ”basisfremskrivning”.

I denne ”basisfremskrivning” er der - udover anlæg af de mange vejprojekter - tillige indregnet billigere og billigere bilkørsel år for år og højere takster år for år i kollektive transportmidler. Se nedenfor. Der er derimod ikke indregnet nogen form for overholdelse af målsætninger på miljø-, klima-, energi,- og naturområdet.

Derfor er en sådan ”basisfremskrivning” ikke rimelig. Det er ”grønvaske” af motorvejsprojektet. ”Basisfremskrivningen”, er efter vores opfattelse urealistisk, miljøskadeligt og i åben modstrid med alle trafikale og miljømæssige målsætninger.

Der er regnet med at alle bilister på alle tidspunkter skal kunne komme frem med højest tilladte hastighed, hvilket er et ublu miljøskadeligt krav. Hvis man må lette lidt på speederen i pendlertrafikken må man huske, at trafikken primært udgøres af pendlerbiler med i gennemsnit 1,05 person pr. bil, men vejplanerne tager altså udgangspunkt i, at disse næsten tomme pendlerbiler selv i ”spidstimen” skal kunne komme frem med højest tilladte hastighed. Koste hvad det vil.

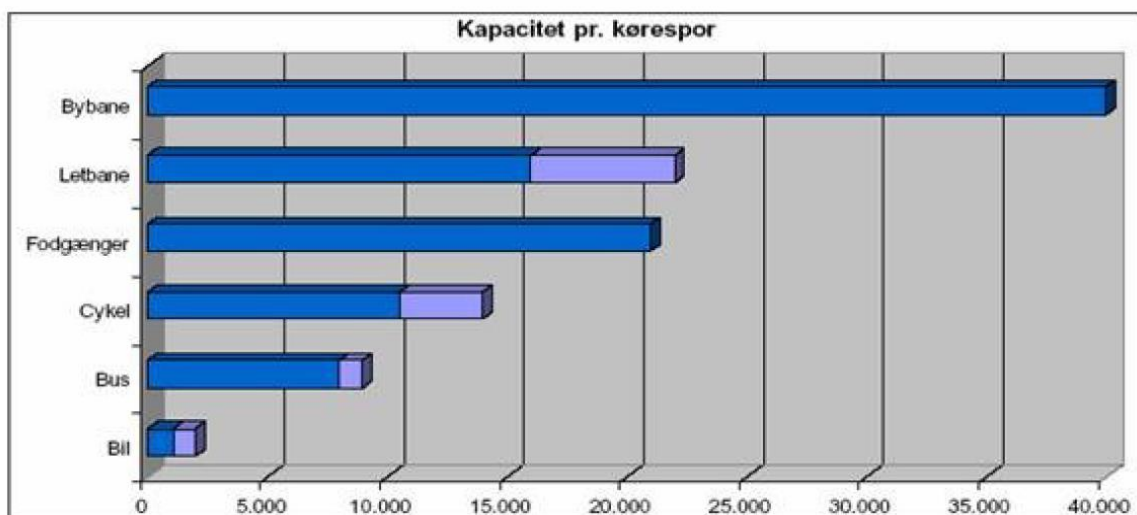
Tricket med først at fremskrive trafikmængden langt ud i fremtiden – uanset om det er ønskeligt og der er plads eller ej - er ikke udtryk for redelig planlægning, men kun egnet til at vildlede borgerne.

Der kan ikke være megen tvivl om, at næsten enhver motivation til at lade bilen blive hjemme vil forsvinde, hvis man udbygger vejnettet som forudsættes i Vejdirektoratets materiale.

Udviklingen i Storkøbenhavn har ellers i nogen udstrækning fulgt principperne bag fingerplanen. Desværre er der dog gjort store indhug i det der skulle være grønne kiler mellem fingrene. Desuden er det, der primært var tænkt som en by betjent med kollektive trafiklinjer i fingrene, blevet undergravet af meget massive store motorvejsanlæg. Planene om en motorvej fra Tværvej til Frederikssund er et yderligere massivt angreb på Fingerplanen.

Med den dobbeltsporede S-bane til Frederikssund som rygrad har området et godt potentiale for en mere bæredygtig trafikudvikling. En sådan 2-sporet S-bane har en topkapacitet svarende til 32 vejbaner med pendlere. Hvis S-togene kører med intervaller på 5 minutter, giver det en siddepladskapacitet på 8064 i hver retning. I to togsæt kan der sidde 672 personer. S-banen bør suppleres med et fremragende busnet, der både skaffer folk til stationerne og til lokale arbejdspladser.

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

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 ”sugt” ud på vejene:

Hvorfor stiller Vejdirektoratet så ekstreme vejkrav? I andre sektorer er servicen under pres. Det betyder ofte flere elever i skoleklasserne. Hospitalsservicen er også ofte under stærk kritik. Den kollektive trafik er gennem mange år forringet og fordyret og denne udvikling ser ud til at skulle fortsætte.

Denne virkelighed står i skærende kontrast til, hvordan Vejdirektoratet planlægger. Man satser på den yderste luksus uanset konsekvenserne. Man kan formulere Vejdirektoratets grundforudsætning

sådan:

I 2030 og 2040 skal der - efter en helt ekstrem trafikvækst - fortsat være rigeligt med vejplads i myldretiden til at køre med højst tilladte hastighed, selvom der kun i gennemsnit er 1,05 person pr. bil og altså normalt 3-4 tomme siddepladser

Sådan lød det i Vejdirektoratets sammenfattende VVM-rapport fra 2002:

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

Kilde: "Ny højklasset vej i Frederikssundfingern VVM-redegørelse. Sammenfattende rapport Rapport 250"
https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/sites/default/files/publications/ny_hjkklasset_vej_i_frederikssundfingern_vvmredegrelse.pdf

Nu er det bare 2030 og 2040, som der fremskrives til. Beregningsmetoden er den samme.

Der forventes ellers ikke nogen særlig stor vækst i befolkning og antal arbejdspladser i de 2 kommuner, Egedal og Frederikssund:

Tabel 1 Forudsatte befolkningstal på kommuner 2015, 2030 og 2040

Kommune	2015	2030	2040
Egedal	42.566	44.311	45.675
Frederikssund	44.413	48.904	51.226

Tabel 2 Forudsatte arbejdspladstal på kommuner 2015, 2030 og 2040

Kommune	2015	2030	2040
Egedal	11.042	11.492	11.553
Frederikssund	16.096	16.013	16.050

Vejdirektoratet forudsætter kraftigt stigende takster i den kollektive trafik og stærk reduktion i prisen for bilkørsel samt forøgelse af bilejerskabet (bortset fra i Centralkommunerne):

3.3 Kollektive trafiktakster

Den kollektive trafiktakst fastlægges for fremtidige år på basis af det lovbestemte takststigningsloft. Fremskrivningen baseres på forudsætninger i Transportøkonomiske Enhedspriser (Transportministeriet, 2016) hvori der indgår, at takststigningsloftet benyttes fuldt ud.

Taksterne for kollektiv trafik fremskrives med 5,1 % fra 2015 til 2030 og med 9,8 % fra 2015 til 2040. De forudsatte takststigninger indregnes for alle rejselænger.

3.4 Kørselsomkostninger

Fremskrivningen af kørselsomkostninger baseres på Transportøkonomiske Enhedspriser (Transportministeriet, 2016). Enhedspriserne fremskrives på baggrund af forventet udvikling i benzinpriser, brændstoføkonomi og sammensætning af bilparken efter drivmiddel.

Der er forudsættes et fald på 14,9 % fra 2015 til 2030 og på 16,7 % fra 2015 til 2040. Det betyder, at kørselsomkostningerne reduceres fra 0,80 kr./km til 0,68 kr./km. ved privatkørsel og fra 3,70 kr./km. til 3,15 kr./km ved erhvervs-kørsel i 2030 samt til 0,67/3,08 kr./km i 2040.

3.1 Bilejerskab

DTF har i 2004 gennemført en undersøgelse af sammenhængen mellem indkomst og bilejerskab. Notatet beregner en generel elasticitet på bilejerskab på 0,43 i forhold til den økonomiske vækst. Da der forudsættes en vækst i BNP på 31 % mellem 2015 og 2030, forudsættes der tilsvarende en vækst i bilejerskabet på 10,4 % fra 2015 til 2030. For perioden 2015-2040 forudsættes en vækst i bilejerskabet på 16,2 %.

Kilde: Udbygning af Amagermotorvejen og Frederikssundmotorvejen, Trafikmodelberegninger – beregningsforudsætninger 2030 og 2040. MOE/Tetraplan 18. sep. 2019.

Som det kan se af disse tabeller forventes tilbagegang for cykel, gang og kollektiv trafik hvis motorvejen bygges. Det er tilmed sammenlignet med en fremskrivning til 2030 (basis 2030).

Resultater

Følgende afsnit viser de trafikale effekter både i trafik, antal ture og kørte kilometer. Tabel 1 og Tabel 2 viser hhv. personture og køretøjs kilometer pr. hverdagsdøgn i hovedstadsområdet.

Tabel 1 - Antal tusinde personture pr. hverdagsdøgn i Hovedstadsområdet¹

Transportmiddel	Basis 2030	Projekt 2030	Differens
Personture			
Bil, fører	2.802,5	2.806,1	3,6
Bil, passager	949,2	952,6	3,4
Bil	3.751,7	3.758,7	7,0
Cykel	1.399,5	1.397,9	-1,6
Gang	1.132,8	1.130,6	-2,2
Kollektiv Trafik	1.159,2	1.156,8	-2,4
I alt personture	7.443,2	7.444,0	0,8

Af tabellen fremgår det, at Frederikssundmotorvejen vil betyde netto 800 nye personture på tværs af alle transportformer i Hovedstadsområdet i 2030, heraf kommer der 7000 nye bilture pr. hverdagsdøgn, hvilket modsvares af et fald i cykel, gang og kollektive ture. Antallet af køretøjs km pr. hverdagsdøgn stiger med 505.000 km som følge af Frederikssundmotorvejen i 2030.

Tabel 2 - Antal tusinde køretøjs km pr. hverdagsdøgn (Trafikarbejdet)

Kommune	Basis 2030	Projekt 2030	Differens
Frederikssund	1.075,1	1.202,0	126,9
Egedal	992,7	1.509,2	516,5
Ballerup	1.162,5	1.165,0	2,5
Halsnæs	586,9	618,0	31,1
Hillerød	1.941,4	1.862,4	-79,0
Øvrige kommuner	40.287,4	40.250,9	-36,8
I alt personture	46.046,3	46.607,6	561,3

Tabel 2, der viser køretøjs kilometer pr. kommune angiver mere kørsel i Frederikssund og Egedal kommuner, hvilket skyldes Frederikssundmotorvejen centrale placering igennem disse kommuner. Samlet får Halsnæs kommune en moderat stigning i den kørte trafik, grundet den afledte effekt af den nye motorvej, der leder trafik op mod det vestlige Nordsjælland. Ballerup oplever kun en mindre stigning i kørte km, grundet mindre trafik på Frederikssundsvej, der nu ledes over mod den nye motorvej, hvilket samlet efterlader en stigning i de netto kørte km.

Hillerød oplever et fald i de kørte km, da mange bilister trækkes til Frederikssundmotorvejen fra Hillerødmotorvejene og landevejene i oplandet til Hillerød by. Samlet kommer den 561.000 ekstra kørte km i Hovedstadsområdet, som følge af den nye motorvej, det dækker dog over en stor stigning i Frederikssund og Egedal kommuner, hvorimod stort set alle andre kommuner i Hovedstadsområdet oplever et fald i kørte km.

Kilde: "Trafikale effekter": side 3, https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2021-01/20-07722-5%20Opdatering%20af%20VVM%20Frederikssundmotorvejen%20-%20trafikale%20effekter%206887983_1_1.PDF

Her en sammenligning mellem tidligere analyse og den nye. Og fremskrivningen er inklusiv alle andre forudsætninger om prispolitik, takstpolitik og vejudbygninger i den tidligere regerings Infrastrukturplan:

I VVM-redegørelsen fra 2002 blev trafikken beregnet for 2010, mens trafikken i opdateringen er beregnet for 2030. Kort 2 viser de opdaterede trafiktal. Tallene i parentes viser forskellen mellem beregningerne fra 2002 og beregningerne fra opdateringen.



Kort 2. Trafiktal - 2030 og 2010 (i parentes). Tallene i parentes viser forskellen mellem beregningerne fra 2002 og beregningerne fra opdateringen.

Som man kan se af denne tabel forventes voldsomme stigninger i biltrafikken sammenlignet med Basis 2030. Ikke nogen sammenligning med dagens situation:

Tabel 3 - Beregnet antal køretøjer i HDT (Hverdagsdøgntrafik) på udvalgte strækninger

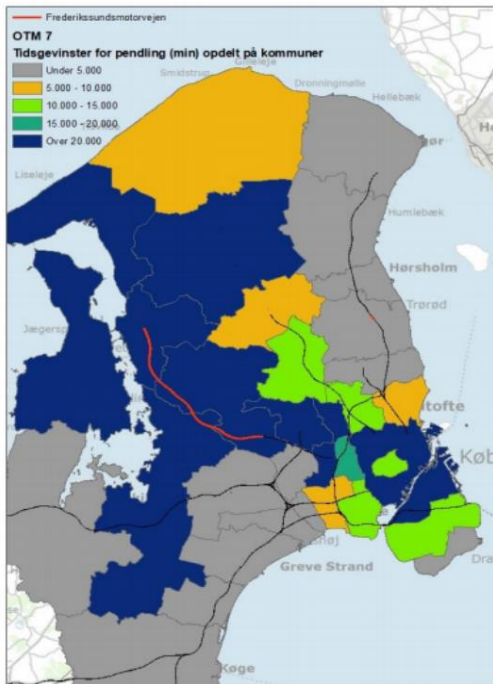
Frederikssundmotorvejen	Basis 2030	Projekt 2030	Differens	Procent
Ring 4 – Ledøjetofte	25.300	62.700	37.400	147%
Ledøjetofte – Tværvej	17.400	58.000	40.600	233%
Tværvej – Holmevej	-	50.500	-	
Holmevej – Lille Kildebækvej	-	56.700	-	
Lille Kildebækvej – Roskildevej	-	47.400	-	
Roskildevej – St. Rørbækvej	-	44.700	-	
St. Rørbækvej – Kronpr. Mary	21.600	46.100	24.500	113%
Kronpr. Marys Bro – Ågade	12.700	37.500	24.800	195%
Ågade – J. F. Willumsens vej	12.500	24.300	11.800	94%
Andre centrale strækninger	Basis 2030	Projekt 2030	Differens	Procent
Rute 53 Øst for Slangerup	27.400	19.500	-7.900	
Frederikssundsvej mlm. Stenløse & Veksø	29.100	14.300	-14.800	
Kronprinsesse Marys bro	3.100	4.700	1.600	
Kronprins Frederiks bro	23.800	24.100	300	
Hillerødmotorvejen mlm TSA 7 og 8	87.800	80.600	-7.200	

Den nye motorvej får en trafikalt belastning på op til knap 57.000 køretøjer på en hverdag, faldende til knap 25.000 ved J.F. Willumsens vej i Frederikssund.

Kilde "Trafikale effekter" - https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2021-01/20-07722-5%20Opdatering%20af%20VVM%20Frederikssundmotorvejen%20-%20trafikale%20effekter%206887983_1_1.PDF

Her en sammenligning mellem tidligere analyse og den nye. Og fremskrivningen er inklusiv alle andre forudsætninger om prispolitik, takstpolitik og vejudbygninger i den tidligere regerings Infrastrukturplan:

Her de postulerede tidsgevinster **efter gennemførelse af Infrastrukturplanen** fra den tidligere regering, og opfyldelse af de andre tidligere nævnte forudsætninger. Det fremgår dog ikke af materialet.

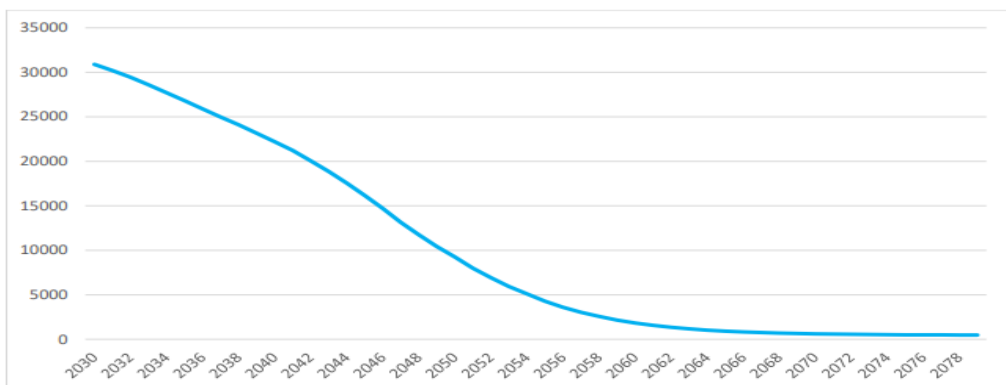


Kort 7. Tidsgevinster for pendling som følge af Frederikssundsmotorvejen

Den omhandlede motorvej vil jfr. graf nedenfor betyde 30.000 tons CO₂ ekstra CO₂ udledning om året fra start. Ikke medregnet udledningen fra selve byggeriet. Derefter forsvinder CO₂-belastning tilsyneladende gradvist både fra produktion af biler, batterier og kørsel. Det er ikke nogen rimelig antagelse. Klimarådet regner således med at el-biler stadig udleder halvt så megen CO₂ i en livscyklussammenhæng og plugin-hybridbiler stort set ingen positiv CO₂-effekt har. Da Klimagasudledningen er et globalt problem hjælper det ikke, at en væsentlig del af CO₂-udledningen flyttes til udlandet:

CO₂ udledning

Der er gennemført en beregning af merudledningen af CO₂ som følge af Frederikssundsmotorvejen pr. år fra 2030. Se figur 2. I det første år vil der være en merudledning på lidt over 30.000 tons CO₂. Dette tal vil falde, efterhånden som bilparken bliver el-dreven samt som følge af, at CO₂ udledningen på produktionen af el falder, på trods af den generelt stigende trafikvækst.



Figur 2. Merudledning i tons CO₂ pr. år som følge af Frederikssundsmotorvejen

Kilde: Vejdirektoratet.

Vejdirektoratet laver sådanne såkaldte samfundsøkonomiske analyser – se nedenfor. Disse beregninger mener vi ikke er et brugbart grundlag for at beslutte omfattende infrastrukturanlæg. Den postulerede tidsgevinst i de næste 50 år er den største post, næststørst er ekstra afgifter og nr. 3 *arbejdsudbudsgevinst* (teorien bygger på, at dersom du kommer lidt hurtigere frem så bruger du ikke tiden på Netflix m.m., men meget af den sparede tid på lønnet merarbejde)

Her eksempler på vigtige forhold der slet ikke indgår i de af VD udførte beregninger. Derfor er de beregninger som Vejdirektoratet - på Finansministeriets forlangende – anvender ikke noget rimeligt grundlag. Især ikke når der er bred enighed om at miljøet skal prioriteres højt og det er vedtaget, at klimagasudledningen skal være reduceret med 70 % i 2030 sammenlignet med 1990.

Tabel 1 - Samfundsøkonomisk resultat af Frederikssundmotorvejen

mio. DKK	Frederikssundmotorvejen
Anlægsomkostninger:	-2.426
Anlægsomkostninger	-2.882
Restværdi	455
Drifts- og vedligeholdelseeffekter:	-480
Driftsomkostninger, vejinfrastruktur	-617
Indtægter fra brugerbetaling, vej	136
Brugereffekter:	7.487
Tidsgevinster, vej (personbiler, varebiler og lastbiler)	8.034
Tidsgevinst, gods	24
Kørselsomkostninger, vej (personbiler, varebiler og lastbiler)	-471
Brugerbetaling, vej:	-101
Gener i anlægsperioden:	-47
Vej	-47
Eksterne effekter:	375
Uheld	359
Støj	159
Luftforurening	-35
Klima (CO2)	-109
Øvrige konsekvenser:	2.195
Afgiftskonsekvenser	1.782
Arbejdsudbudsforvriddning	-158
Arbejdsudbudsgevinst	570
I alt nettonutidsværdi (NNV)	7.102
Intern rente	10,6%
Nettogevinst pr. offentlig omkostningskrone*	6,32

Kilde: VDSamfundsøkonomi.

https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2021-01/20-07722-5%20Opdatering%20af%20VVM%20Frederikssundmotorvejen%20-samfunds%C3%B8konomi%206908043_1_1.PDF

Dette indgår ikke i samfundsøkonomisk analyse

- Barrierevirkninger
- Landskab og bykvalitet
- Grundvand
- Rekreative områder
- Natur og dyreliv
- Grænseoverskridende effekter
- Regionale, fordelingsmæssige konsekvenser
- Regionaløkonomiske konsekvenser
- Sociale omfordelingseffekter
- Sammenhæng med eksisterende fysisk planlægning
- Andre planmål
- Positive sundhedseffekter

Kilde: Lektor Per Homann Jespersen. RUC.

Med venlig hilsen

Rådet For Bæredygtig Trafik
Niels Wellendorf
Poul Kattler
Kjeld. A. Larsen

NOAH-Trafik
Ivan Lund Pedersen

Bilag 1.

Uddrag af rapporten ”Udbygning af Amagermotorvejen og Frederikssundmotorvejen, Trafikmodelberegninger – beregningsforudsætninger 2030 og 2040”. MOE/Tetraplan 18. sep. 2019.

2 Infrastruktur og trafikbetjening

Forudsætningerne for Basis 2030 er beskrevet nedenfor. Infrastrukturforudsætningerne for Basis 2040 svarer til Basis 2030.

2.1 Vejnet

Vejnettet for Basis 2030 forudsætter, at følgende ændringer og udbygninger af vejnettet er gennemført i forhold til 2015:

- Amagermotorvejens udvidelse til 8 spor mellem Køge Bugt Motorvejen og Øresundsmotorvejen (medtages ikke i basisscenarie for udbygning af Amagermotorvejen)
- Frederikssundmotorvejen som 4 sporet motorvej mellem Tværvej og Frederikssund (medtages ikke i basisscenarie for udbygning af Frederikssundmotorvejen)
- Øresundsmotorvejens udvidelse fra 4/6 spor til 6/8 spor mellem Amagermotorvejen og Amager Strandvej
- Hillerødmotorvejens forlængelses udbygning til 4 sporet motorvej mellem Allerød og Isterødvejen
- Ring 5 som 4 sporet motorvej mellem Køge og Frederikssundsvej
- Udvidelse af kapaciteten på Motorring 3 ved kørsel i nødspor
- Udvidelse af Motorring 4 til 6 spor mellem Køge Bugt Motorvejen og Holbækmotorvejen
- Ombygning af Ring 4 til 4 sporet motorvej mellem Ballerup og Sortemosevej og til 4 sporet byvej mellem Sortemosevej og Hillerødmotorvejen
- Udvidelse af Hillerødmotorvejen fra 4/5 spor til 5/6 spor mellem Motorring 3 og Ring 4.
- Ny vejforbindelse fra Sydmotorvejen til Stevns
- Ombygning af kryds ved Kregme
- Vestvendte ramper på Holbækmotorvejen ved Hveen Boulevard (TSA 6)
- Østvendte ramper på Vestmotorvejen ved Vemmedrup (TSA 33)
- Køge Bugt Motorvejens udvidelse til 8 spor, Greve S – Køge, samt nyt tilslutningsanlæg ved Egedesvej
- Frederikssundmotorvejens 2. etape som 4-sporet motorvej mellem Motorring 4 og Tværvej (110 km/t) samt den 2-sporede Tværvej som motortrafikvej (90 km/t) mellem motorvejen og Kildedal (eksisterende Kildedalsvej (60 km/t) som forbindelsesvej til Måløv Byvej)
- Frederikssundmotorvejens udvidelse til 6 spor mellem Ring 3 og Motorring 4 (110 km/t).
- Helsingørmotorvejens udvidelse til 6 spor mellem Øverødvej og Hørsholm Kongevej (110 km/t)
- Ny fjordforbindelse ved Frederikssund (Kronprinsesse Marys Bro) med 4 spor (90 km/t og brugerbetaling 14 kr. for person- og varebiler og 41 kr. for lastbiler (2018-priser)) inkl. vejnetsændringer på begge sider af fjorden
- Kryds ombygget ved Klausdalsbrovej/Ring 4 ved Ballerup
- Tilpasning af vejstrækninger og kryds i Ring 3-korridoren for at give plads til letbanen. Der benyttes samme forudsætninger som anvendt af Metroselskabet i udredning om letbanen
- Nordhavnsvej mellem Helsingørmotorvejen og Kalkbrænderihavnsvej med 4 spor (70 km/t)
- Nordhavnstunnel som forlængelse af Nordhavnsvej (kort løsning med vestvendte ramper til Baltikavej) med 70 km/t
- Tilpasning af vejnettet i Nordhavn