

Kbh. den 16. februar 2022

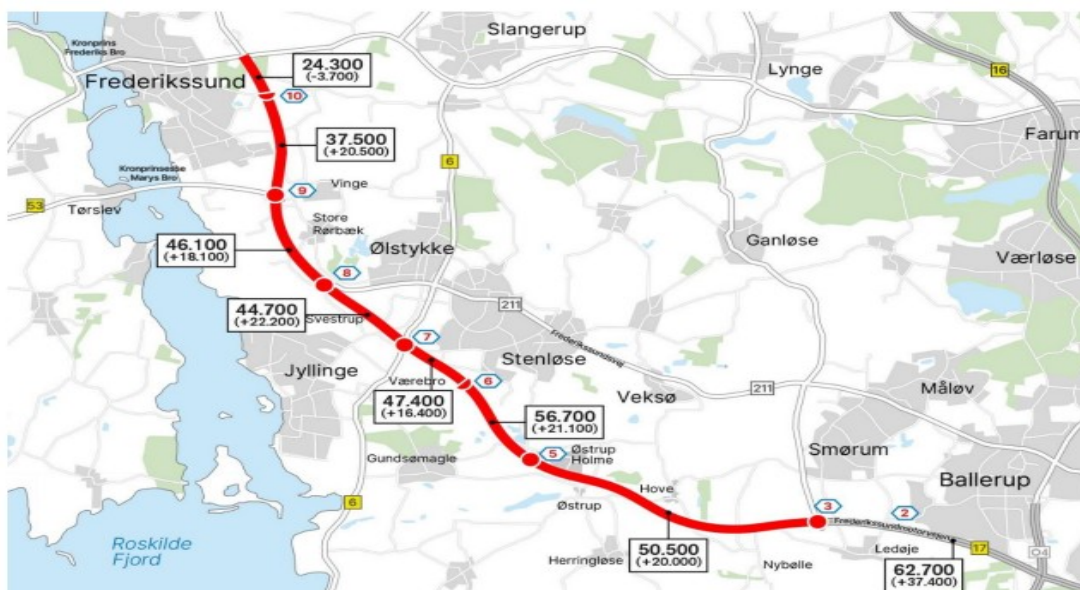
**En motorvej til 2,934 milliard skattekroner fra Tværvej til Frederikssund er udtryk for kulsort transportpolitik. Den er unødvendig, giver kraftig trafikvækst, er ødelæggende for natur, klima og den undergraver bæredygtige trafik.**

Den 28. juni 2021 blev der indgået et transportforlig mellem en stribe partier. I forliget indgår en motorvej fra Tværvej til Frederikssund. Byggestart er efter aftalen fastsat til 2026. Motorvejen er især promoveret af stærke lobbyinteresser for hvem natur, miljø, støj og klima tilsyneladende har ringe eller ingen betydning. Transportforliget blev indgået uden at klimabelastningen blev oplyst. Derfor skal det anstændigvis genforhandles og også i lyset af, at Statsminister Mette Frederiksen har erklæret sig som **grøn** i kronik i Politiken den 14. februar 2022.

Anlæg af Frederikssundsmotorvejens 3. etape fra Tværvej til Frederikssund	2026	2.934
---	------	-------

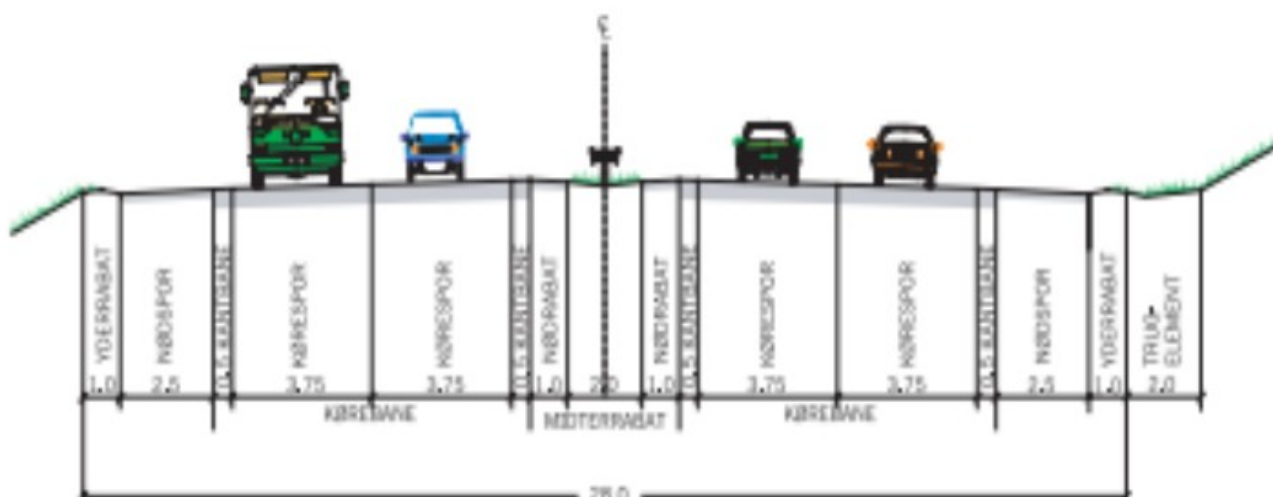
En motorvej vil give en voldsom stigning i trafikken og skære sig igennem land- og naturområder, der nu er forskånet for støj og anden trafikbelastning.

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 2020

VVM-analysen fra Vejdirektoratet viser, at en motorvej med sin bredde på 28 meter vil give voldsomme indgreb i landskabet.



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

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

## Eksempel på naturødelæggelse ved passage af Værebros Å.

Dertil skal lægges et kilometerbredt støjbælte på hver side af vejen. Motorvejen vil skære sig igennem flere andre naturområder.



Visualisering af bredden af motorvejens passage af Værebros Å, som ligger for enden af engen

Kilde. DN

### Klimabelastning ved anlægsarbejdet blev fortiet

Som bekendt blev aftalen indgået uden at klimabelastningen ved anlægsarbejderne blev oplyst. Det fældede daværende transportminister Benny Engelbrecht.

Ingeniøren har nu gravet frem, at klimabelastningen ved **bygning** af denne motorvej alene vil betyde udledning af 91.900 tons CO<sub>2</sub>.

Dertil kommer udledning ved brugen af motorvejen, der vil give et stort ”trafikspring” og langt højere hastigheder.

Vejdirektoratet (VD) har vurderet, at motorvejen vil betyde en mer-udledning på ca. 30.000 tons CO<sub>2</sub> i åbningsåret. Man vurderer, at CO<sub>2</sub>-belastningen *ved selve kørslen* derefter gradvist reduceres gennem de følgende 30-40 år. Men det afgørende er livscyklusanalyser, som medregner klimabelastningen ved produktion af biler, batterier, infrastruktur til el-produktion og el-distribution.

Da udledning af klimagasser er et globalt problem hjælper det ikke, at en væsentlig del af udledningen flyttes til udlandet. Elbiler fylder i øvrigt det samme som andre biler når de kører og parkeres. Støjen er den samme ved hastigheder over 30-40 km/t. Og trafikikkerheden er ikke større.

Kilde til materiale fra Vejdirektoratet: <https://www.vejdirektoratet.dk/projekt/frederikssundmotorvejen>

## **Voldsom biltrafikstigning i vente fordi der forudsættes stor reduktion af omkostningerne ved køb og brug af bil. Kollektiv transport undergraves med kraftige prisstigninger**

Vejdirektoratet laver en såkaldt ”**basisfremskrivning**” der bl.a. indregner højere indkomster, flere biler, billigere bilkørsel år for år og højere takster år for år i kollektive transportmidler.

### **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 rejselængder.

### **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 erhvervskørsel 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 %.

Der er derimod ikke indregnet tiltag af nogen art med henblik på nogen form for overholdelse af målsætninger på miljø-, klima-, energi-, og naturområdet. Beregningerne er derfor også lavet uden hensyntagen til, at et stort flertal i Folketinget har besluttet at klimagasudledningen i Danmark skal være reduceres med 70 % i 2030.

Efter at have lavet en **basisfremskrivning** sammenligner man med situationen **efter** anlæg af en motorvej på strækningen. Ikke nogen sammenligning med dagens trafiksituation. Der kan ikke være megen tvivl om, at motivationen til at lade bilen blive hjemme vil reduceres voldsomt hvis man udbygger vejnettet som der er lagt op til. Motorvejen vil suge folk fra S-banen over på motorvejen og forstærke bilpresset mod Storkøbenhavn. Det er grotesk, at det tæller positivt i de samfundsøkonomiske beregninger (se senere), at der derved kommer mere biltrafik på motorvejen og der bliver solgt flere biler og mere benzin/diesel. Det giver større afgifter.

Tabel 3 - Beregnet antal køretøjer i HDT (Hverdagsdøgtrafik) 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 trafikal belastning på op til knap 57.000 køretøjer på en hverdag, faldende til knap 25.000 ved J.F. Willumsens vej i Frederikssund.

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 massive store motorvejanlæg.

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 ellers et godt potentiale for en mere bæredygtig trafikudvikling. En sådan 2-sporet S-bane har en topkapacitet svarende til 32 vejbaner med pendlere. Se illustration fra DB nedenfor.

Hvis der indføres 5 minutters drift på S-banen giver det en siddepladskapacitet i timen 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/fra lokale arbejdspladser og andre mål.



En motorvej på strækningen, vil derfor undergrave 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 ”suget” ud på vejene:

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). Hvis der blev sammenlignet med dagens situation ville det være endnu mere markant.

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.

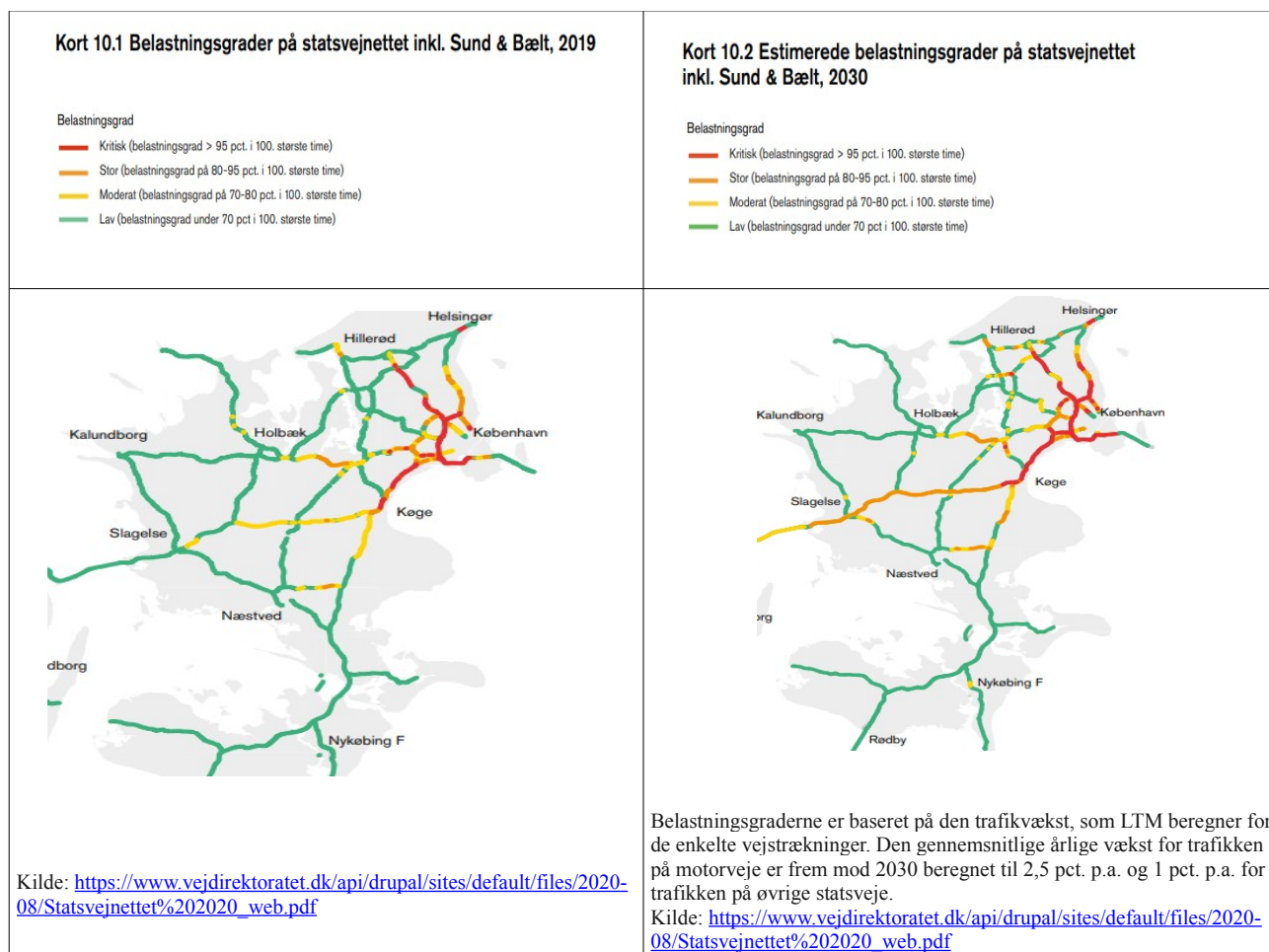
**Tabel 1 - Antal tusinde personture pr. hverdagsdøgn i Hovedstadsområdet<sup>1</sup>**

Transportmiddel	Basis 2030	Projekt 2030	Differens
<b>Personture</b>			
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
<b>I alt personture</b>	<b>7.443,2</b>	<b>7.444,0</b>	<b>0,8</b>

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.

### Ingen basis for motorvej. Lav belastningsgrad på strækningen fra Tværvej til Frederikssund – også i 2030 og tilmed med næsten tomme biler. ?

Ifølge rapporten **Statsvejnettet 2020** er der lav belastningsgrad på strækningen både nu (2019) og efter kraftigt fremskrevet trafik også i 2030. Der er derfor ingen antydning af rimelighed i at bygge motorvej på strækningen.



Hvorfor skal vejnettet udbygges på et sådant spinkelt grundlag. I andre samfundssektorer er servicen under pres. Det betyder ofte flere elever i skoleklasserne. Sundheds- og plejesektoren er ofte under stærk kritik.

Den kollektive trafik er gennem mange årtier forringet og fordyret og denne udvikling ser ud til at skulle fortsætte. Denne virkelighed står i skærende kontrast til, hvordan vejsystemer planlægges og trafikaftaler indgås.

I fremtiden skal der tilsyneladende til enhver en tid - efter en kraftig trafikvækst - fortsat være rigeligt med vejplads i myldretiden, selvom hver bil har omkring 4 tomme siddepladser. Sådan lød det i Vejdirektoratets sammenfattende fra 2002 rapport:

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

Nu er det bare 2030 og 2040, som der fremskrives til. Beregningsmetoden er den samme. Vejdirektoratet forudsætter som nævnt kraftigt stigende takster i den kollektive trafik og stærk reduktion i prisen for bilkørsel samt forøgelse af bilejerskabet (bortset fra i Centralkommunerne):

## Støjbelastning

Motorvejen vil gå igennem områder, som i dag ikke har nogen trafikstøj. Alligevel blive dette område - ifølge Vejdirektoratet - ikke støjramt. Det skyldes, at man postulerer, at den beregnede gennemsnitlige støj - beregnet på døgnbasis - ikke bliver over "støjgrænsen" på 58dB. Det er den rene manipulation og WHO har i øvrigt kraftigt anbefalet, at "støjgrænsen" skal ned på 53dB for at begrænse sundhedsskaderne.

**Opdateret støj kort.** 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 klip fra støjberegningskort



**Her lidt om de særegne ”regnestykker”, der skal retfærdiggøre dette motorvejsanlæg.**

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.

**Tablet 1 - Samfundsøkonomisk resultat af Frederikssundmotorvejen**

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

Kilde: VDSamfundsøkonomi.

[https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2021-01/20-07722-5%20Opdatering%20af%20VVM%20Frederikssundmotorvejen%20-samfunds%20%C3%B8konomi%206908043\\_1\\_1.PDF](https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2021-01/20-07722-5%20Opdatering%20af%20VVM%20Frederikssundmotorvejen%20-samfunds%20%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  
 Poul Kattler  
 Kjeld A. Larsen  
 Niels Wellendorf

NOAH-Trafik  
 Ivan Lund Pedersen  
 Bente Hessellund Andersen