

København den 27. februar 2021

Til Vejdirektoratet

Vedr. opdatering af VVM-undersøgelse vedrørende en evt. motorvej i Egholmlinjen.

Tak for lejlighed til at spørge til analysen. Her nogle foreløbige spørgsmål.

Vi er naturligvis meget glade over, at man ikke mere anvender en døgnmodel, der beregner overflytning til evt. ny motorvej på alle tider af døgnet uanset trafikbelastning på eksisterende veje. I stedet anvendes som nedenfor nævnt ti forskellige "tidsbånd". Den tidligere anvendte metode har i den grad været så uanvendelig og misvisende, at det kan undre, at den har været benyttet og tilmed uden at det klart er fremgået af VVM-analysen fra 2011.

Der anvendes en ny version af Landstrafikmodellen med flere ændringer/forbedringer. Herunder den væsentlige ændring, at der, til forskel fra den tidligere døgnmodel, modelleres trafik i ti forskellige perioder i løbet af døgnet, der derved giver en mere korrekt modellering af trængsel

Kilde: VD

Vi vil gerne have oplyst *hvilke* "tidsbånd" der er benyttet. Og hvorfor man *ikke* anvender time for time beregninger, som naturligvis ville være mere retvisende. Som det fremgår af time for timetrafikken i Limfjordstunnelen i 2010 var der f.eks. tale om en meget kortvarig "morgenspids", der ikke var meget længere end 1 time. Se indsigtelse med time for time trafiktal fra VD her:

<https://noah.dk/sites/default/files/2017-01/H%C3%B8ringssvar%20vedr%C3%B8rende%203.%20Limfjordsforbindelse%2C%20VVM%20redeg%C3%B8relse%20-%20situationen%20nu%20og%20alternativer%20til%20en%20ny%20motorvejsforbindelse.pdf>

I den forbindelse vil vi gerne efterlyse nye time for time trafiktal for Limfjordstunnelen. F.eks. fra 2019.

Og samtidig vil vi efterlyse alle forudsætninger der indgår i beregningerne.

Der anvendes forskellige versioner af den samfundsøkonomiske beregningsmodel: TERESA – med bl.a. højere værdier for CO₂ og uheld. Den nyeste version af beregningsmodellen har desuden en lavere diskonteringsrente end benyttet i de tidligere versioner.

Blandt de nævnte forskelle er ændringen af modelgrundlaget den væsentligste del af forklaringen på, at den forventede samfundsøkonomiske effekt af Egholmlinjen falder anderledes ud i den opdaterede VVM-undersøgelse.

Kilde: VD

Vi formoder, at f.eks. Tetraplan /MOE (eller andet konsulentfirma) ligesom på Sjælland - f.eks. i forbindelse med analyser vedr. Lynetteholm/Havnetunnel - har udarbejdet notat om forudsætningerne bag beregningerne. Både hvad angår hvilken infrastruktur man forudsætter samt trafikstigning med hvilken procent og hvor længe, bilejerskab, prisudvikling for køb og brug af biler samt takster i den kollektive trafik m.m. Udvikling i antal beboere og arbejdspladser i de forskellige kommuner m.m.

Samt på hvilken måde hjemmearbejde kan influere på trafikmængden - herunder i myldretiden. Dersom udviklingen sker som forventet af erhvervscommentator på Politiken Leif Beck Fallesen:

<https://politiken.dk/indland/art8109078/Coronakrisen-%C3%A6ndrer-dit-arbejdsliv-for-aldid?shareToken=JyzW1iAAadXg>

Leif Beck Fallesen: Coronakrisen ændrer dit arbejdsliv for altid. Coronakrisen sætter turbo på en stor og varig ændring af arbejdsmarkedet. Øget hjemmearbejde kan give betydelig større produktivitet og fastholde flere medarbejdere, viser forskning. Men der er ting, cheferne skal huske.

Tillige efterlyses oplysning om personer pr. bil på forskellige tidspunkter og hvordan denne belægning er benyttet til at beregne tidsgevinst i de forskellige tidsbånd.

Eftersom der – ifølge Transportvaneundersøgelsen - kun i gennemsnit er 1,05 person i pendlerbilerne kan man naturligvis ikke bruge belægningsprocent over døgnet til beregning af tidsgevinst i pendlertrafikken.

Og naturligvis efterlyses ”priser” for CO₂, uheld, støj m.m. som ikke fremgår af materialet.

Pris pr. time for sparet rejsetid, forsinkelsestid ønskes oplyst både nu og hvordan der er sket beregning i den benyttede 50 års periode.

Denne oversigt er meget summarisk. Derfor må vi efterlyse flere detaljer:

	Oprindeligt forslag	Variant
Nettonutidsværdi (Kroner)	242 mio.	465 mio.
Intern rente (%)	3,3%	3,5%
Nettogegevinst pr. offentlig krone	0,04	0,08

Samfundsøkonomiske hovedresultater for Egholmlinjen ved det oprindelige forslag til udformning af motorvejskrydset ved E45 og ved varianten.

Kilde: VD

Vi mangler også følsomhedsanalyser. I sagen vedr. en evt. motorvej fra Tværvej til Frederikssund er der beregnet følsomhed/beregnet rente for følgende ændringer (venstre spalte). Den analyse kan kritiseres i mange sammenhænge, men den indeholder dog følsomhedsberegninger:

<p>Tabel 2 - Følsomhedsberegninger</p> <p>Følsomhed</p> <p>Hovedresultat</p> <hr/> <p>+ 10 pct. anlægsoverslag</p> <hr/> <p>- 10 pct. anlægsoverslag</p> <hr/> <p>Inger gener under anlæg</p> <hr/> <p>- 50 pct. gener under anlæg</p> <hr/> <p>+ 50 pct. gener under anlæg</p> <hr/> <p>25 pct. lavere tidsgevinster</p> <hr/> <p>25 pct. højere tidsgevinster</p> <hr/> <p>CO₂ pris på 1.500 kr. pr Ton</p> <hr/> <p>CO₂ pris på 5.000 kr. pr Ton</p> <p>Kilde: VD.</p>	<p>Vi ønsker tilsvarende følsomhedsanalyser analyser dog suppleret med analyser vedr:</p> <ol style="list-style-type: none">1) 75 % lavere tidsgevinster2) 50 % lavere tidsgevinster3) CO₂ pris på 3.000 kr. pr. ton4) CO₂ pris på 6.000 kr. pr. ton5) Beregning af hvilke ændringer, der vil være i alle beregningerne dersom man af hensyn til støjbelastningen fastsatte en maksimal hastighedsgrænse til 80 km/t på en evt. Egholm-forbindelse.
--	--

Med venlig hilsen og på forhånd tak

NOAH-Trafik

Ivan Lund Pedersen