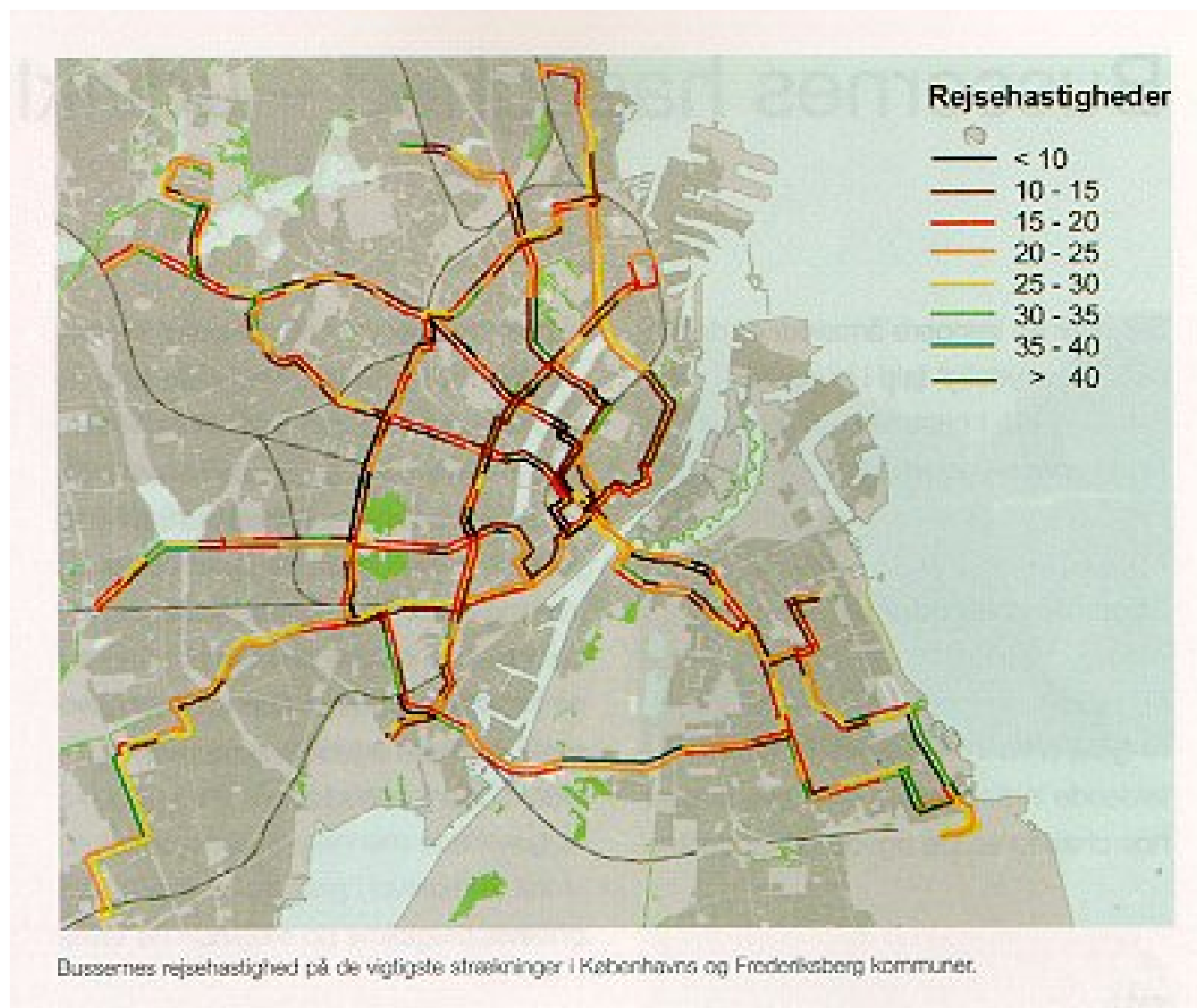


Vejdirektoratets undersøgelser i sagen om Frederikssundfingeren er alt for snævre

Vi efterlyser et Direktorat for Bæredygtig Trafik, der kan
indtænke miljøhensyn og alle transportformer

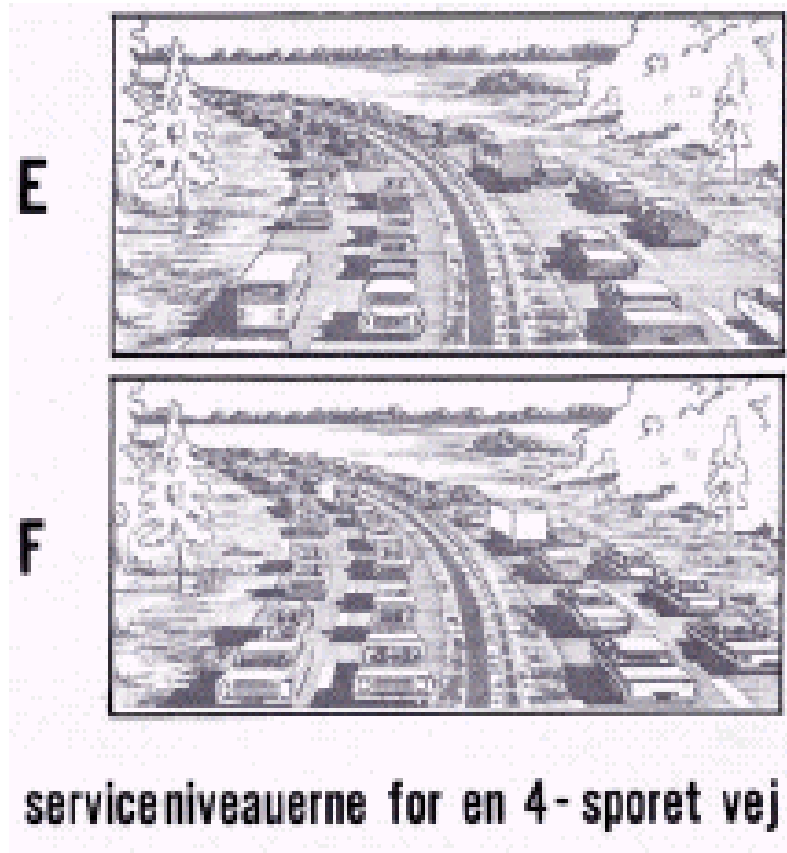
**Foretræde for Trafikudvalget den 31. Maj 2007.
NOAH-Trafik og Rådet for Bæredygtig Trafik**

Bustrafikken lider voldsomt under bilpresset i København.
Alene A-buspassagerernes forsinkelser, i forhold til køreplanen, svarer til 60 % af alle bilistforsinkelser på motorveje i Storkøbenhavn.



Motorveje har lille kapacitet sammenlignet med busser og tog

- Serviceniveau **E + F** for en 4-sporet motorvej defineres som mellem 3265 og 3840 biler pr. time i hver retning.
- **Det svarer til op til 4532 personer. Det samme antal personer kunne sidde i 91 busser eller 7 S-tog.**



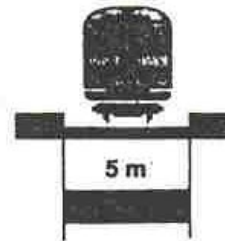
S-banekapacitet

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



55 meter bred gade, 16 spor

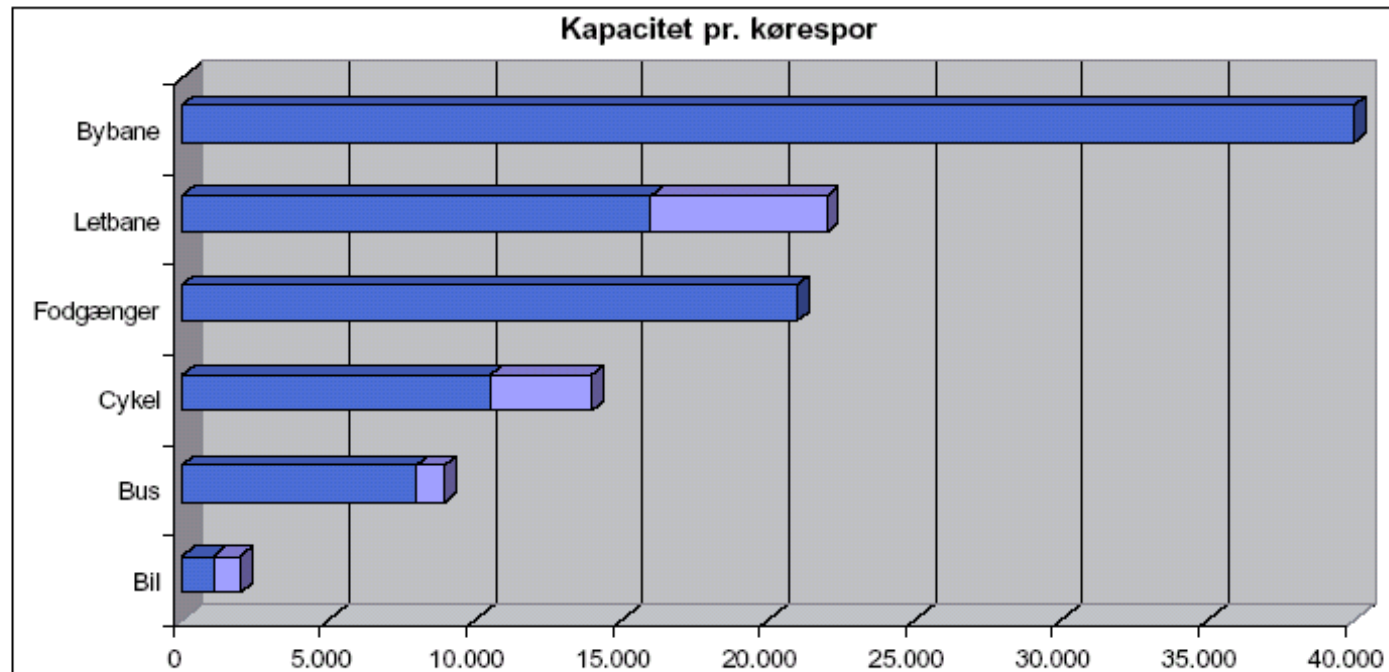
Pladsbehov for S-banen til befording af 32400 passagerer pr. time:



EU-Kommissionens oversigt over arealbehov for forskellige transportformer

3.5 Arealbehov

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

Snæversynede analysemetoder

Ikke undersøgt af Vejdirektoratet, eksempelvis:

- effekten af road-pricing,
- øgede benzinpriser,
- færre pendlerparkerings-pladser,
- billigere og bedre bustrafik,
- tidsbesparelser ved udbygning af den kollektive trafik f.eks. 5 minutters drift i S-tog m.v.

Beslutningsgrundlaget er derfor ikke tilstrækkeligt for et stort, dyrt, miljø- og naturskadeligt vejanlæg.

”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 Frederikssundfingeren”.

”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: Kommentar af 3. Maj 2007 fra Vejdirektoratet til NOAHs høringssvar.

KØRSELSAFGIFTER ER EFFEKTIVE. Her km-afgift



- **Blå:** De forskellige betalingszoner.
- **Grøn:** Veje hvor trafikken falder i forhold til i dag.
- **Rød:** Veje hvor der kommer mere trafik.
- Kilde: "Kørselsafgifter I København". Kbh's Kommune 2005.

Færre og færre personer i bilerne i spidstimen, der bestemmer vejanlæggets dimensioner

3.7 Personer pr. bil

Vejdirektoratets undersøgelser af personer pr. bil fra 1981, 92 og 95 viser et fald i personbelægningen på knap 1 procent pr. år i perioden 1981-92 og 1,5 procent i perioden 1992-1995. I perioden frem til 2030 forudsættes et fortsat fald i antal personer pr. bil, som gengivet i nedenstående tabel 5.

Turformål	År			Ændring (pct.)	
	2000	2015	2030	00-15	15-30
Bolig-arbejdsstedsture	1,23	1,11	1,05	-9,8	-5,4
Bolig-uddannelsesture	1,23	1,11	1,05	-9,8	-5,4
Erhvervsture	1,22	1,16	1,10	-4,9	-5,2
Fritids- og indkøbsture	1,62	1,29	1,14	-20,4	-11,6
Total	1,36	1,20	1,11	-11,8	-7,5

Tabel 5 Prognose for antal personer pr. personbil opgjort på turformål

Per Milner: ”Nu har vi veje nok”

»Nu har vi veje nok«

Af [Birgitte Marfelt](#) | fredag 06.10.2006 kl. 00:45

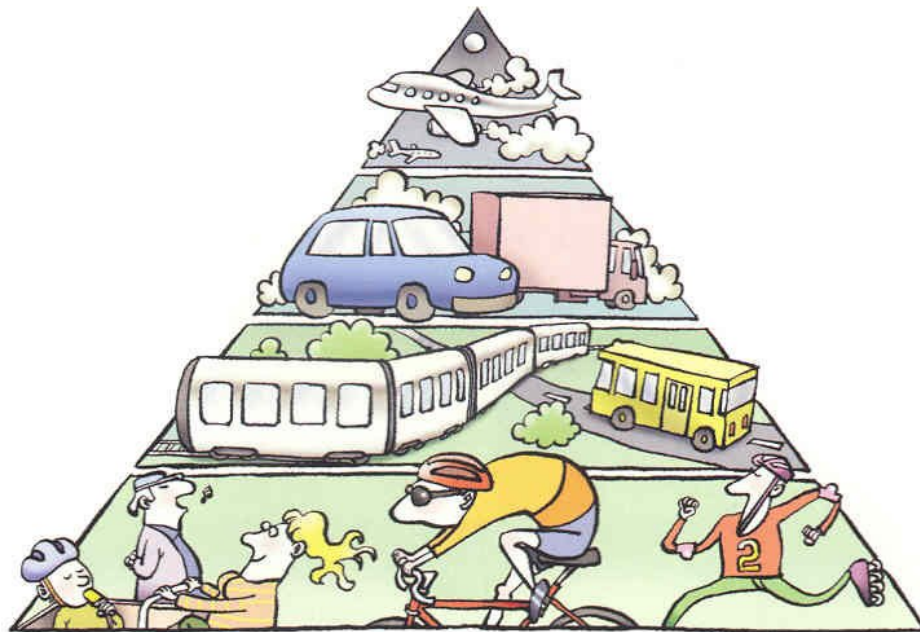


[Foto: Lars Bertelsen]

I dag har samfundet veje nok, mener Per Milner, der om nogen har forsynet Danmark med asfalteret infrastruktur.

»Der er grænser for hvor mange veje dette lille land kan anlægge. Nu er der brug for at bygge en ordentlig planlægning op omkring biler og baner. Det er tungt at bruge jernbanen og de store veje. Systemet bør fremstå fleksibelt og kundevenligt. Det skal være let køre hen til stationen, parkere bilen og tage toget ind til byen,« siger Per Milner.

Det er miljømæssigt uholdbart med en opsplittet trafikplanlægning, hvor det magtfulde Vejdirektorat ensidigt satser på størst mulig vækst i vejtrafikken ved at ukritisk at fremskrive biltrafikken og kræve nye vejanlæg, mens bæredygtige trafikløsninger stort set er fraværende i Vejdirektoratets planlægning.



Der bør oprettes et

”Direktorat for Bæredygtig Transport”,

der kan samtænke trafikale løsningsmuligheder på en måde der kan sikre en god kollektiv transport til alle samt sørge for lavere arealforbrug og energiforbrug i transportsektoren.

Tak for lejligheden til at fremføre vore synspunkter. Bente Hessellund Andersen, Kjeld A. Larsen og Ivan Lund Pedersen