



MINISTEREN

Dato 15. juni 2007
J. nr. 432-18

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 30. maj 2007 (omtrykt 31. maj 2007 med yderligere materiale) stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 262:

"Ministeren bedes kommentere materialet fra Miljøbevægelsen NOAH vedr. Frederikssundfingeren, jf. TRU alm. del - bilag 450 og 457."

Svar:

I forbindelse med behandlingen af Trafikudvalgets spørgsmål har jeg anmodet Vejdirektoratet om bemærkninger. Vejdirektoratet har oplyst følgende:

"Det fremgår af materialet, at miljøbevægelsen NOAH er af den opfattelse, at Vejdirektoratets undersøgelser af trafikløsninger i Frederikssundfingeren er alt for snævre og ikke danner et tilstrækkeligt beslutningsgrundlag for en beslutning om trafikløsninger i Frederikssundfingeren. NOAH kritiserer, at der ikke er undersøgt effekt af roadpricing, øgede benzinpriser, færre pendlerparkeringspladser, billigere og bedre busstrafik, udbygning af den kollektive trafik mv.

NOAH peger i materialet på, at busstrafikken i København lider voldsomt under bilpresset i København. Af materialet fremgår endvidere en sammenligning af motorvejes kapacitet med andre transportformer, herunder med busser og tog.

NOAH ønsker et direktorat for bæredygtig trafik, der kan indtænke miljøhensyn og alle transportformer. NOAH mener, at Vejdirektoratet ensidigt satser på størst mulig vækst i vejtrafikken ved ukritisk at fremskrive biltrafikken og kræve nye vejanlæg, og at bæredygtige trafikløsninger stort set er fraværende i Vejdirektoratets løsninger.

Det kan oplyses, at der i VVM-undersøgelsen fra 2006 bl.a. er set på Grøn Trafiks forslag, der foruden en udbygning af Frederikssundsvej også omfatter forbedring af den kollektive trafik med flere S-tog på Frederikssundsbanen og nye pendlerbusruter.



Der er desuden i VVM-undersøgelsen fra 2002 af en ny højklasset vej i Frederikssundfingern undersøgt et alternativ, det såkaldte K+ alternativ, til at udbygge eksisterende veje og bygge nye veje. Her er det forudsat, at frekvensen på Frederikssundsbanen på Ballerup-Frederikssundstrækningen øges fra 10 minutters drift til 5 minutters drift i myldretiderne og i dagtimerne. Også den tværgående S-bustrafik er styrket med frekvensforøgelser på de strækninger, der har størst samspil med Frederikssundsbanen, og en række regionale buslinjer i Frederikssundsbanens opland er styrket.

Trafikberegninger med kraftigt forbedret kollektiv trafik viser, at der kun kan forventes en lille overflytning af biltrafik til den kollektive trafik, og at der dermed kun vil ske en lille aflastning af trafikken på Frederikssundsvej og siveruterne på de mindre veje nord og syd for Frederikssundsvej.

Hverken en udbygning af Frederikssundsvej eller anlæg af en ny motorvej syd for Ballerup vil medføre en væsentlig forøgelse af trafikken i det centrale København i Frederiksberg og Københavns Kommuner med deraf følgende mindre fremkommelighed for busserne.

Vejdirektoratet satser hverken på den størst mulige vækst i vejtrafikken eller foretager ukritiske fremskrivninger af trafikken.

Der er, som det fremgår af VVM-redegørelsen for forslagene til forbedring af trafikforholdene i Frederikssundfingern, usikkerhed ved at beregne trafiksituationen mange år frem i tiden. Beregningerne af trafikudviklingen foregår med en trafikmodel, der kun kan indeholde en forsimplet udgave af de komplekse processer, der sker i et samfund. Det er derfor begrænset, hvor mange forudsætninger og sammenhænge, der kan lægges ind i modellen, og indlagte forudsætninger kan udvikle sig anderledes end forudsat. På trods af usikkerheden giver beregningerne en indikation af, hvordan den fremtidige trafikale situation ser ud.

Der er en lang række faktorer, der har indflydelse på, hvordan trafikken kommer til at udvikle sig i fremtiden. For eksempel har øget indkomst, forventningen til bosætning, erhvervsudviklingen i Frederikssundfingern og livsstil en sammenhæng med forventningen til, hvordan trafikken forventes at ville udvikle sig. Det er vurderingen, at de forskellige tendenser samlet set alt andet lige vil betyde en øget trafik. Men den beregnede forventelige trafikstigning på de overordnede veje i hovedstadsområdet er ikke højere end den, der har kunnet konstateres gennem de seneste 10 år.

Grundlaget for trafikmodelberegningerne omfatter de officielle prognoser for byudvikling, herunder arbejdspladsprognoser samt prognoser for udvikling i befolkningstallet og byplanmæssige forudsætninger. Derudover indgår også en række andre forudsætninger som planer for infrastrukturen (vejnettet og den kollektive trafik) og prognoser for bilejerskabet, der har indflydelse på fordelingen af rejser på de forskellige trafikformer.



Trafikmodellen beregner på baggrund af de indlagte forudsætninger den fremtidige turproduktion (hvor mange rejser og med hvilket formål), turfordelingen, dvs. hvor rejserne går hen, fordelingen på transportmidler (cykel, gang, kollektiv trafik, personbil), samt en rutevalgsberegning, dvs. ad hvilke ruter rejserne i henholdsvis bil og kollektiv trafik foregår.

I NOAH's sammenligning af kapaciteten for motorveje og jernbaner forudsættes den aktuelle belægningsgrad i biler i bolig-arbejdsstedstrafik at gælde, mens det forudsættes, at tog på jernbanen vil være fyldte, også efter at der er indsat mange flere tog. Men togene bliver ikke automatisk fyldt som det indikeres af NOAH's sammenligning, idet trafikanterne ikke automatisk flytter fra bil til tog, når der indsættes flere tog.”

Jeg kan henholde mig til det af Vejdirektoratet anførte.

Afslutningsvis skal jeg fastslå, at den supplerende VVM-undersøgelse af udbygning af Frederikssundsvej er en udmøntning af Trafikforliget fra 5. november 2003. Ved dette forlig besluttede regeringen sammen med forligspartierne, at der inden der skulle tages beslutning om det videre forløb af en Frederikssundmotorvej, skulle undersøges løsninger med udgangspunkt i en udbygning af Frederikssundsvej. Der er på denne baggrund fremlagt to supplerende forslag – et forslag til en udbygning til motorvej og et forslag til en udbygning baseret på forslag fra foreningen Grøn Trafik i Bycirklen.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen