



RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK
NØRREBROGADE 39, 1.TV. • 2200 KØBENHAVN N
www.baeredygtigtrafik.dk

presse@baeredygtigtrafik.dk

NOAH-Trafik

Nørrebrogade 39, 1.tv.
2200 København N

noahtrafik@noah.dk

København den 26 . august 2011

Vejdirektoratet
Niels Juels Gade 13
Postboks 9018
1022 København K

Hermed fremsendes hørings svar

Vedrørende: ”3. Limfjordsforbindelse, VVM redegørelse”

Situationen nu og alternativer til en ny motorvejsforbindelse

Ved en VVM-undersøgelse skal man nøje undersøge alternativer til et dyrt (5.419-7.002 millioner kr.) og miljøbelastende anlæg, som bygning af en ny motorvejsforbindelse er. Det er af afgørende betydning, at alternativerne er ordentligt undersøgt.

I denne sag er der i forvejen meget fine vejforbindelser over Limfjorden ved Aalborg i form af en 6-sporet motorvejsforbindelse samt Limfjordsbroen med 4 spor. Der er altså 10 vejbaner til rådighed. Jernbanen over Limfjorden og nordpå har til sammenligning kun et spor. Hvis der bygges en ny motorvej vil der være 14 vejbaner over Limfjorden ved Aalborg, men fortsat kun en enkeltsporet jernbane. Miljømæssigt helt grotesk i betragtning af, at en dobbeltsporet jernbane har en kapacitet svarende til 32 vejbaner (jfr. nedenfor).

Et kørebanespor på en motorvej kan typisk afvikle op til 2.400 personbilenheder pr. time. Selvom Limfjordsbroens vejbaner har mindre kapacitet end vejbaner på en motorvej har de 2 vejforbindelser tilsammen have en spidstimekapacitet på omkring 18.000 biler (tilsammen begge retninger). Det er et meget stort tal for et relativt tyndt befolkede område.

Hvordan er situationen ?

”Dagens trafik giver ikke de store problemer på Limfjordsforbindelserne.

Det er kun i tilfælde af uheld og ved længevarende lukninger pga. vedligeholdelse,

at trafikanterne oplever markante gener. Den forventede levetid på konstruktionerne i Limfjordstunnelen er skønnnetil 50-60 år. Der vil i perioden være dele af konstruktionerne, der skal fornyes og reparerer i mindre omfang. Dette foretages løbende. Men derfor ventes ingen større hovedindsættelser før om ca. 50 år.”

Kilde: VVM-undersøgelse 2006.

Siden dengang er der sket store forbedring af vejsystemerne i området. F.eks. har åbningen af det 3. nordgående spor nord for Limfjordstunnelen løst sammenfletningsproblemer umiddelbart nord for Limfjordstunnelen og vil både kapacitetsmæssigt og trafikikkerhedsmæssigt bidrage til en forbedring af forholdene

Samtidig er trafikken er næsten uændret siden nævnte VVM-undersøgelse blev lavet.

Derimod er den kollektive trafik meget forsømt igennem mange år.

I et læserbrev fra 2008 giver en borger fra Aalborg sit bud på infrastrukturen i byen. Han beskriver jernbanen som den tredje Limfjordsforbindelse, som dog skal udbygges. Den er ikke blevet forbedret i 30 år og togene til Aalborg er fyldte hver morgen. Han påpeger, at det vil være oplagt at trække nogle bilister over i togene.

Kilde: Vejdirektoratets hjemmeside

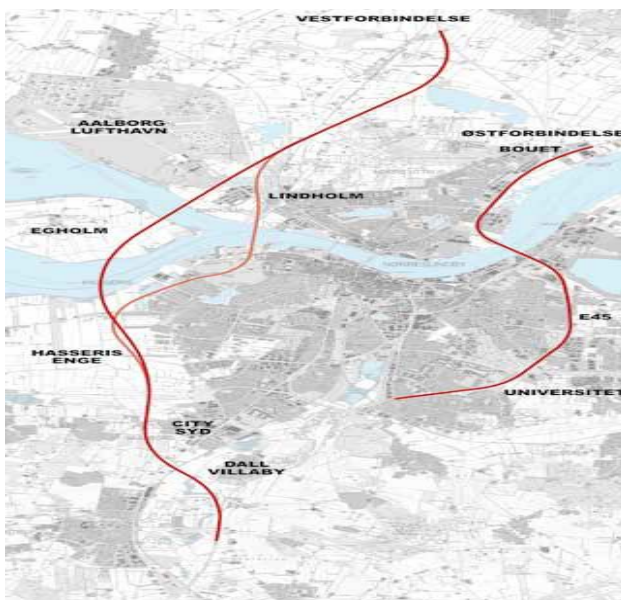
En udbygning af den kollektive trafik er et oplagt alternativ. Det gælder både den på skinner og med busser.

I Vejdirektoratets gennemgang af effekter ved vejudbygninger er det nøje beskrevet, hvordan de forskellige forslag til nye motorvejsvejanlæg vil have indgribende negative effekter for landskab og jordbund, kulturmiljøet, friluftslivet, grundvandet, støj under anlæg, vibrationer, CO₂-udslip, lys, råstoffer og affald. Det varierer noget ved de forskellige forslag, men for alle gælder det, at der er tale om enorme konsekvenser ved byggeri af gigantiske motorvejsanlæg i natur- og byområder. Her et eks.

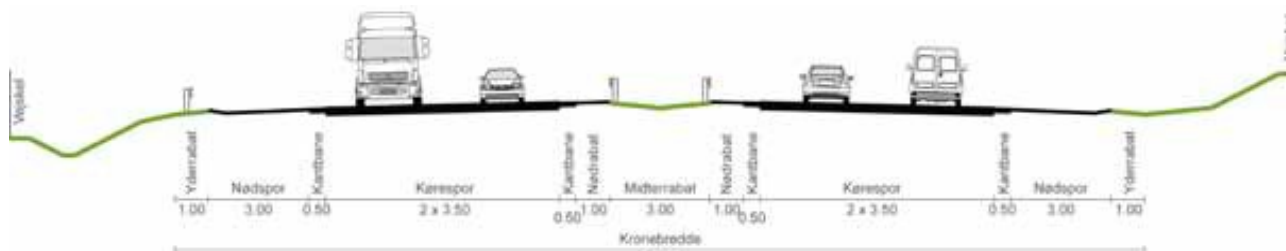
”Hele Egholm og fjordområdet er i miljøvurderingen vurderet som et betydningsfuldt landskab på grund af den uspolerede helhed, der forekommer i dag. På Egholm vil vejanlægget være et særlig markant indgreb, der vil fragmentere øen med et stort dæmningsanlæg på tværs af øen”

Vejdirektoratet. Sammenfatning – Rapport 380 – 2011

Her de tre forskellige motorvejsforslag:



Det er sådanne store indgreb der er tale om:



Kilde: Vejdirektoratet. Normaltværnsnit for 4-sporet motorvejsprofil (Vestforbindelserne). Selve vejanlægget er 29 meter bredt, hvortil kommer grøfter/skråninger.

Effekterne ved i stedet at udbygge den kollektive trafik er opsummeret sådan i VVM-redegørelsen:

Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har ikke særlige konsekvenser for landskab og jordbund.

Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har ikke særlige konsekvenser for kulturmiljøet.

Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har ikke særlige konsekvenser for friluftslivet, bortset fra, at det kan blive nemmere at komme rundt i byen og til de forskellige rekreative udbud.

Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har ikke særlige konsekvenser for grundvand.

Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har ikke konsekvenser mht. støj under anlæg.

Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har ikke konsekvenser for vibrationer.

Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har ikke konsekvenser mht. lys

Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har ikke konsekvenser for råstoffer og affald.

Efter sådanne positive vurderinger burde der ikke være så meget at betænke sig på. Man skal vælge at udbygge den kollektive trafik i stedet for store motorvejsanlæg.

Vejdirektoratet konkluderer desværre ikke sådan. Det ville ellers også være i klar overensstemmelse med den politiske aftale om en "En grøn transportpolitik".

Atalen "**En grøn transportpolitik**" blev indgået den 29. januar 2009 mellem regeringen (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, SF; Det Radikale Venstre og Liberal Alliance.

Et afgørende punkt i denne aftale er, at man ikke fremover blot blindt skal fremskrive biltrafikkens

omfang og planlægge veje ud fra disse fremskrivninger. Man skal styre trafikudviklingen i den ønskede retning bl.a. sådan, at en fremtidig trafikvækst primært sker i den kollektive trafik, transportens CO₂-udledning skal ned og støj- og luftforureningen i byerne skal ned.

Her 3 afgørende punkter i aftalen:

Den kollektive transport skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken.
Jernbanen skal være pålidelig, sikker og topmoderne
Transportens CO₂-udledning skal ned
Støj og luftforurening i byerne skal ned

Kilde: Aftale af 29. januar 2009 "En grøn transportpolitik"

Vejdirektoratet lader hånt om Folketingets trafikmålsætning

Som det fremgår af aftalen "En grøn transportpolitik skal" den kollektive transport løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken.

Det er Vejdirektoratet helt ligeglad med. Man fremskriver biltrafikken helt uden hensyn til nævnte målsætning. Ej heller gør det indtryk, at der er sket meget de senere år. Klima og miljø er blevet mere centrale områder og den økonomiske krise har bragt store forandringer i samfundet. Væksten i biltrafikken er generelt stoppet.

Man laver alligevel en såkaldt "basis scenario, 2020" fremskrivning, som man putter ind i de trafikmodeller man bruger til at vurdere trafikudviklingen. Det er den trafikvækst man postulerer kommer i alle tilfælde. Man beslutter at bruge, hvad man karakteriserer som "normalvækst" som grundlag for sammenligning af alternativerne.

Det beskrives sådan i VVM-redegørelsen:

"Følgende generelle vækstfaktorer er blevet indarbejdet i trafikmodellen for perioden 2009-20:

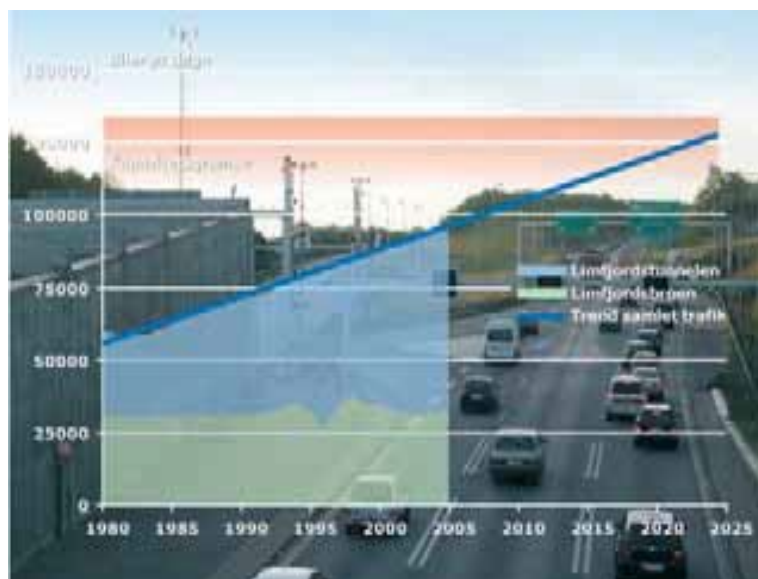
- **Transittrafik: 2,4 % p.a.**
- **By til region 2 % p.a.**
- **By til næropland 0,5 % p.a.**
- **Bytrafik internt -1 % p.a.**
- **Trafik mellem næropland og region 2 % p.a.**

Dette resulterer i en samlet vækst i antallet af bilture på 1,75 % p.a"

Videre hedder det:

"Basis 2020 scenariet udgør endvidere udgangspunktet for vurderingen af en forbedret kollektiv trafikbetjening som bidrag til løsning af den fjordkrydsende trafik. Denne løsningsmulighed er benævnt K+ alternativet".

Til trods for at mange forbedringer i den kollektive trafik kunne gennemføres hurtigt og altså mange år før 2020 regner man ikke med nogen form for effekt i form af mindre biltrafik. Det er helt meningsløst. Man fastholder de voldsomme fremskrivninger af biltrafikken.



Kilde: VVM-redegørelse

Fremskrivningerne sker også til trods for, at biltrafikken over Limfjordsbroen ikke er steget, men faldet de seneste 10 år og biltrafikken gennem tunnelen toppede i 2008.

Trafikken 2000 - 2010 over Limfjorden i Aalborg

| År | Limfjordstunnelen | | Limfjordsbroen | | I alt | |
|------|-------------------|---------------------|----------------|---------------------|----------------|---------------------|
| | Års døgntrafik | Hverdags døgntrafik | Års døgntrafik | Hverdags døgntrafik | Års døgntrafik | Hverdags døgntrafik |
| 2000 | 50141 | 54412 | 30589 | 34175 | 80730 | 88587 |
| 2001 | 51293 | 57554 | 30501 | 32720 | 81794 | 90274 |
| 2002 | 54101 | 59845 | 28311 | 31280 | 82412 | 91125 |
| 2003 | 55936 | 61972 | 28609 | 31266 | 84545 | 93238 |
| 2004 | 56757 | 62890 | 28528 | 31555 | 85285 | 94445 |
| 2005 | 57577 | 63808 | 29805 | 32816 | 87382 | 96624 |
| 2006 | 58248 | 64101 | 29395 | 32287 | 87643 | 96388 |
| 2007 | 60934 | 68119 | 28985 | 31757 | 89919 | 99876 |
| 2008 | 65370 | 71338 | 27220 | 30526 | 92590 | 101864 |
| 2009 | 64102 | 70354 | 28033 | 30922 | 92135 | 101276 |
| 2010 | 64791 | 71244 | 28662 | 31664 | 93453 | 102908 |

Røde tal er gennemsnit af året før og året efter

Kilde: Data indhentet fra Vejdirektoratet. Desværre ikke indeholdt i VVM-redegørelsen, der ellers er på nær ved 1.000 sider.

I information til offentligheden gør Vejdirektoratet intet for at påpege, at der er flere muligheder for fremtidens limfjordstrafik.. Der nævnes end ikke, at man også skal undersøge kollektive alternativer. Stigning i biltrafikken er en naturlov.

I nyhedsbrev fra Vejdirektoratet fra juni 2011 skrives man bl.a. således:

”Trafikken stiger

Limfjorden ved Aalborg krydses på hverdage af omkring 99.000 køretøjer fordelt med 31.500 på Limfjordsbroen og 67.500 på E45 gennem Limfjordstunnelen.

Videre hedder det:

Vi forventer, at trafikken fortsat vil stige – til omkring 125.000 biler i døgnet i 2020. Hvis der ikke etableres en 3. Limfjordsforbindelse vil godt 90.000 biler benytte Limfjordstunnelen, mens knap 35.000 biler vil benytte Lim-fjordsbroen. Det medfører, at trængslen på de to Limfjordsforbindelser kan blive så stor, at der opstår væsentlige problemer for den samlede trafikafvikling og trafikikkerhed i Aalborgområdet både i og uden for myldretiden.

Med en vestlig forbindelse i Egholmlinjen vurderes det, at ca. 30.000 biler dagligt vil krydse Limfjorden i den nye tunnel. Limfjordstunnelen og Limfjordsbroen vil herved blive aflastet for henholdsvis 21.000 og 8.000 biler. For Lindholmlinjen er det tilsvarende vurderet, at ca. 37.000 biler dagligt vil vælge at krydse Limfjorden i den nye tunnel. Limfjordstunnelen og Limfjordsbroen vil herved blive aflastet for henholdsvis 18.000 og 16.000 biler ”

Vejdirektoratet om Basis år 2020 og trafikspring, hvis der bygges nye motorveje.

”Med den forudsatte vækst i trafikken vil den samlede fjordkrydsende trafik i 2020 på hverdage udgøre mellem 112.000 biler pr døgn og 129.000 biler pr døgn med ca. 125.000 biler pr. døgn som det antal, der indgår i de trafikale vurderinger.

Ved høj vækst vil dette trafikniveau blive nået 1-2 år før end år 2020 mens det ved lav vækst vil blive nået 8-9 år senere end år 2020.

Videre anføres det om et ”trafikspring:

”Trafikspringet betyder, at det samlede antal kørte kilometer i bil øges i alle de undersøgte alternativer. For Egholm- og Lindholmlinjerne er forøgelsen på henholdsvis 13 og 19 mio. km pr. år, mens den for Østforbindelsen er 4,6 mio.km pr. år.

CO2-bidraget fra anlæg af de vestlige forslag er beregnet til ca. 250.000 ton. Hertil kommer et årligt bidrag på 50 – 65.000 ton i driftsfasen som følge af forøget trafik i forhold til 0-alternativet, basis 2020. Bidraget fra Egholmlinjen er lidt større end bidraget fra Lindholmlinjen”

Kun kortvarige ”spidser” i trafikken

”Fordelte denne trafik sig jævnt over hele døgnet, ville trafikken næppe give anledning til problemer. Imidlertid er trafikken primært koncentreret i dagtimerne med særligt store toppe i de korte perioder i morgen- og eftermiddagsmyldretiden. I morgen- og eftermiddagsspilstimen afvikles tilsammen omkring 17 % af den samlede trafik på tværs af fjorden.

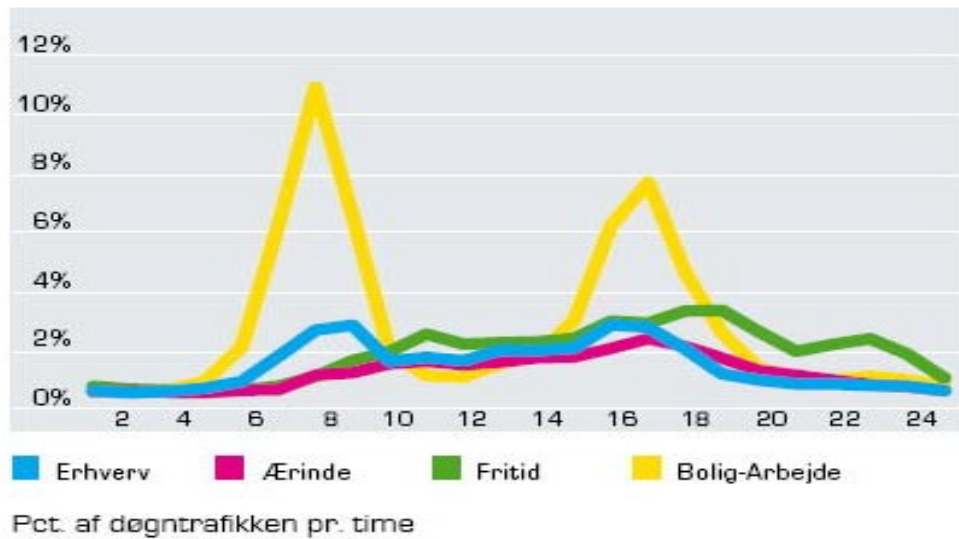
Mange vil opleve, at tiden i spidstimen er den mest kritiske for dem. Mødetid på arbejde, lukketid i daginstitutioner, skolefritidsordninger osv. gør, at forsinkelser i spidstimen kan give anledning til mange praktiske problemer.

Uden for spidstimerne vil trafikken på tværs af Limfjorden i normalsituationen kunne afvikles uden større forsinkelser for de rejsende. Ved hændelser på vejnettet – det være sig uheld på E45 eller i Vesterbro-korridoren, anlægsarbejder m.v. – vil det højere trafikniveau medføre en større følsomhed af trafiksystemet. Mindre hændelser vil således oftere resultere i store kødannelser med deraf følgende ventetider for bilisterne.”

Kilde VVM-redegørelse

Grafen nedenfor fra Infrastrukturkommissionen viser klart, at det er bilpendlerne i myldretiden, der er problemet. Hvis man fik overført noget af pendlertrafikken til kollektive transportmidler var der masser af plads på vejene til al anden trafik. Tilmed er pendlertrafikken netop den letteste trafik at overføre til andre transportmidler: Pendlerne fylder voldsomt og der er næsten kun en person i hver bil. Det er rasende ineffektiv udnyttelse af vejnettet.

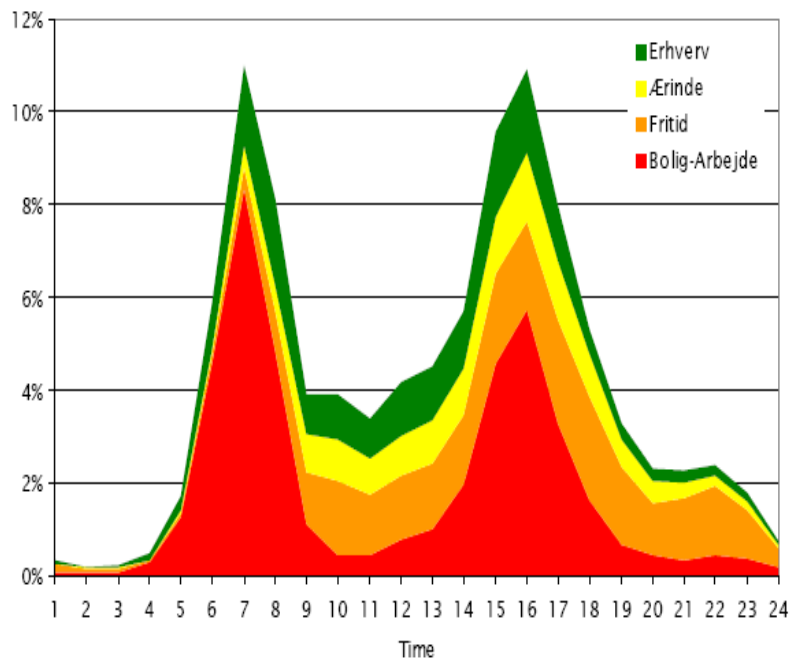
Fordeling af trafik over døgnet - 2007



Kilde: Infrastrukturkommissionen

I følgende graf er oplysningerne fra grafen ovenfor samlet. Den viser de små kortvarige ”toppe” i trafikken, som let kan udjævnes hvis viljen er tilstede.

Figur 7.73 Fordeling af trafik over døgnet (procent af døgnetrafikken per time)¹¹⁰

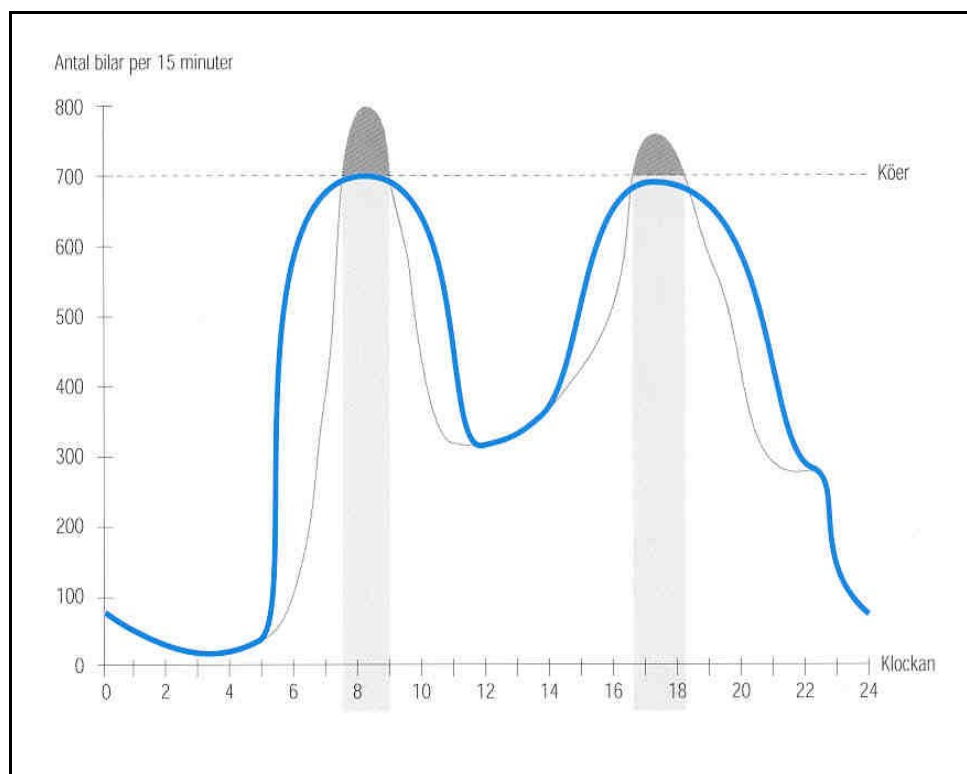


Figur 7.73 viser bl.a. bolig-arbejde trafikens - pendlernes - andel af trafikken hen over et hverdagsdøgn. Med en relativ lavere andel pendlere vil trafikken fordeles mere jævnt over døgnet i hverdagene.

Kilde: Infrastrukturkommissionen

Der er sjældent alvorlige fremkommelighedsproblemer på de berørte strækninger. Hvis det var tilfældet skulle der tilmed ikke meget til før fremkommeligheden igen var i top. 10-15 % mindre biltrafik i ”spidstimen” fjerner problemet – det viser beregninger fra Sverige.

”Om vi bare kunde vara lite mer flexibla i våra resvanor, skulle köerna bli så mycket mindre eller rent av försvinna. Det behövs bare att 10 – 15 % af bilresorna i högtrafik flyttas en time tidligare eller senare eller helt enkelt ersätts av kollektivtrafik, cykel eller gång ! Börjar vi nu, kan vi hindra att köerna fortsätter öka med 20 – 30% till 2010”



Kilde: Göteborgs Stad, Vägverket og Västrafik

Tabel med time for time trafik illustrerer muligheden for bæredygtig omstilling

Data nedenfor er indhentet særskilt fra Vejdirektoratet. Den slags oplysninger burde ellers udgøre en naturlig del af en VVM-undersøgelse så omfanget af eventuelle problemer var klart illustreret.

Tabellen viser antallet af biler time for time i Limfjordstunnelen en uge i 2010. Dem maksimale timetrafik er på hverdage om morgenen mellem 7 og 8. Der ligger biltrafikken på hverdage på et gennemsnit på 7.600 biler – tilsammen begge retninger.

Resten af døgnet tiden er der markant mindre trafik. Med mindre end 1,3 person pr. bil i myldretiden er det en overkommelig opgave at få transporteret en pæn del af disse pendlere på en mindre pladsforbrugende og miljøskadelig måde. Når myldretidstrafikken reduceres er alle eventuelle problemer på vejområdet i området løst i årtier.

Mastra

TÆLLING : UGEOVERSIGT
Antal køretøjer i alt (timeintervaller)

Målested 80070294 Nordjyske Motorvej nord for Limfjordstunnelen
 Bestyrer 0 Vejdirektoratet
 Vej 70-0 Nordjyske Motorvej
 Lokalitet 293/400 Syd for tilslutningsanlæg 22
 RetningSpor T Samlet trafik
 Køretøjsart MOTORKTJ Motorkøretøjer
 Periode 12.04-25.04.2010
 Kommentar SJE

* markerede dage er helligdage

| Ugenr. | 15 | | | | | | | 16 | | | | | | | Hverdag gns. talt |
|---------------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------------------------|
| | Man | Tir | Ons | Tor | Fre | Lør | Søn | Man | Tir | Ons | Tor | Fre | Lør | Søn | |
| Tid/Dato | 12/04 | 13/04 | 14/04 | 15/04 | 16/04 | 17/04 | 18/04 | 19/04 | 20/04 | 21/04 | 22/04 | 23/04 | 24/04 | 25/04 | |
| 00:00 - 01:00 | | 279 | 309 | 304 | 306 | 546 | 602 | 216 | 254 | 267 | 321 | 315 | 563 | 725 | 286 |
| 01:00 - 02:00 | | 114 | 142 | 141 | 143 | 341 | 389 | 134 | 124 | 164 | 143 | 146 | 368 | 506 | 139 |
| 02:00 - 03:00 | | 122 | 114 | 132 | 161 | 245 | 288 | 108 | 118 | 137 | 159 | 169 | 243 | 356 | 136 |
| 03:00 - 04:00 | | 146 | 144 | 149 | 177 | 211 | 199 | 171 | 135 | 172 | 139 | 158 | 208 | 210 | 155 |
| 04:00 - 05:00 | | 317 | 295 | 310 | 374 | 239 | 171 | 334 | 329 | 345 | 348 | 379 | 265 | 123 | 337 |
| 05:00 - 06:00 | 1.088 | 1.051 | 1.024 | 1.060 | 992 | 342 | 178 | 1.088 | 1.008 | 1.042 | 982 | 991 | 353 | 184 | 1.033 |
| 06:00 - 07:00 | 4.298 | 4.115 | 3.988 | 4.055 | 3.783 | 783 | 490 | 4.253 | 3.996 | 3.949 | 4.001 | 3.799 | 806 | 495 | 4.024 |
| 07:00 - 08:00 | 7.971 | 7.724 | 7.609 | 7.633 | 7.281 | 1.252 | 720 | 7.701 | 7.689 | 7.712 | 7.540 | 7.227 | 1.349 | 683 | 7.609 |
| 08:00 - 09:00 | 5.773 | 5.577 | 5.483 | 5.737 | 5.170 | 1.976 | 1.267 | 5.609 | 5.545 | 5.403 | 5.802 | 5.079 | 2.072 | 1.330 | 5.518 |
| 09:00 - 10:00 | 3.633 | 3.769 | 3.686 | 3.713 | 3.546 | 3.161 | 2.224 | 3.654 | 3.750 | 3.775 | 3.777 | 3.720 | 3.581 | 2.252 | 3.702 |
| 10:00 - 11:00 | 3.540 | 3.344 | 3.398 | 3.512 | 3.678 | 3.870 | 2.914 | 3.569 | 3.438 | 3.298 | 3.655 | 3.895 | 3.938 | 3.139 | 3.533 |
| 11:00 - 12:00 | 3.519 | 3.146 | 3.433 | 3.571 | 4.190 | 4.160 | 3.188 | 3.545 | 3.465 | 3.357 | 3.528 | 4.309 | 3.949 | 3.543 | 3.606 |
| 12:00 - 13:00 | 3.661 | 3.744 | 3.676 | 3.879 | 5.035 | 4.133 | 3.352 | 3.808 | 3.908 | 3.857 | 4.023 | 5.202 | 4.205 | 3.739 | 4.079 |
| 13:00 - 14:00 | 3.848 | 3.899 | 3.959 | 4.238 | 5.375 | 3.807 | 3.376 | 4.053 | 4.161 | 4.159 | 4.237 | 5.343 | 3.660 | 3.127 | 4.327 |
| 14:00 - 15:00 | 4.991 | 4.892 | 4.931 | 5.139 | 6.693 | 3.614 | 3.292 | 5.087 | 5.084 | 5.143 | 5.168 | 6.696 | 3.600 | 3.161 | 5.382 |
| 15:00 - 16:00 | 7.129 | 7.301 | 4.898 | 7.245 | 6.786 | 3.186 | 3.090 | 7.250 | 7.215 | 7.303 | 7.015 | 6.926 | 3.453 | 3.029 | 6.907 |
| 16:00 - 17:00 | 6.597 | 6.313 | 5.493 | 6.205 | 5.507 | 3.203 | 3.036 | 6.373 | 6.463 | 6.236 | 6.381 | 5.570 | 3.165 | 3.170 | 6.114 |
| 17:00 - 18:00 | 3.878 | 3.842 | 5.175 | 4.327 | 4.376 | 2.968 | 2.980 | 3.962 | 3.979 | 4.199 | 4.471 | 4.453 | 3.188 | 3.309 | 4.266 |
| 18:00 - 19:00 | 2.976 | 3.155 | 3.071 | 3.259 | 3.318 | 2.221 | 2.795 | 3.031 | 2.912 | 2.958 | 3.328 | 3.329 | 2.402 | 2.767 | 3.134 |
| 19:00 - 20:00 | 1.957 | 2.151 | 2.095 | 2.130 | 2.200 | 1.558 | 2.541 | 1.872 | 1.907 | 1.976 | 2.089 | 2.395 | 1.638 | 2.631 | 2.077 |
| 20:00 - 21:00 | 1.716 | 1.564 | 1.997 | 1.833 | 1.736 | 1.288 | 2.091 | 1.575 | 1.639 | 1.871 | 2.112 | 2.028 | 1.526 | 2.696 | 1.807 |
| 21:00 - 22:00 | 1.474 | 1.624 | 1.828 | 1.827 | 1.634 | 1.333 | 1.709 | 1.921 | 1.519 | 1.479 | 1.602 | 1.476 | 1.314 | 1.819 | 1.638 |
| 22:00 - 23:00 | 1.019 | 1.395 | 1.390 | 1.308 | 1.303 | 1.190 | 1.024 | 1.053 | 1.194 | 1.328 | 1.454 | 1.551 | 1.190 | 1.128 | 1.300 |
| 23:00 - 24:00 | 617 | 684 | 701 | 757 | 927 | 976 | 476 | 594 | 668 | 687 | 733 | 927 | 952 | 526 | 730 |
| I alt | | 70.268 | 68.839 | 72.464 | 74.691 | 46.603 | 42.392 | 70.961 | 70.500 | 70.817 | 73.008 | 76.083 | 47.988 | 44.648 | 71.839 |

Med ringe belægning i bilerne (under 1,3 person i myldretiden) er der nær ved 4 tomme siddepladser i hver bil på motorvejen. I 2030 regner Vejdirektoratet med kun 1,05 person pr. pendlerbil.

I spidstimen i Limfjordstunnelen med omkring 7.600 biler (tilsammen begge retninger) er der omkring 25.000 til 30.000 tomme siddepladser i bilerne. Alligevel benytter Vejdirektoratet spidstimetrafikken som begrundelse for ønske om voldsomme og dyre motorvejsanlæg.



25.000 til 30.000 tomme siddepladser i bilerne i spidstimen i Limfjordstunnelen

Voldsomt arealforbrug til nye motorveje – værst med vestforbindelser

Ved anlæg af Vestforbindelsen med fjordkrydsning i Egholmlinjen vil 150-160 ejendomme skulle afgive areal permanent. Der vil være behov for ca. 215 ha og 25-30 ejendomme forventes at skulle totaleksproprieres. Ved en Vestforbindelse med fjordkrydsning i Lindholmlinjen vil 190-200 ejendomme skulle afgive areal permanent. Her er der tale om ca. 225 ha. Antallet af totaleksproprierede ejendomme forventes at være 35-40. Udbygning af E45 og etablering af en paralleltunnel medfører behov for fjernelse af eksisterende bygninger og anlæg både nord og syd for fjorden. Blandt disse er nogle større erhvervsbygninger samt et større anlæg med olietanke. Østforbindelsen vil medføre, at 160-170 ejendomme skal afgive areal permanent. Her er arealbehovet ca. 35 ha. Under 5 ejendomme forventes at blive totaleksproprieret.”

Kilde VVM-redegørelse.

Den kollektive trafik

Som ovenfor nævnt vurderes den kollektive trafik med udgangspunkt i, at biltrafikken vil være steget voldsomt i 2020 uanset hvad man gør. Det er i strid med al fremsynet miljøorienteret trafikplanlægning.

Sådan skriver Vejdirektoratet om den kollektive trafik:

”Nærbanen vil formodentlig få en stigende betydning for rejsende mellem Lindholmområdet og Aalborg C i takt med den ringere afvikling af biltrafikken på Limfjordsbroen

For såvel bilister som kollektivt rejsende fra Aalborgs nordvestlige opland vil omstigning til nærbanen ved Lindholm Station kunne være en mulighed for at undgå afviklingsproblemerne på vejene i Limfjordssnittet.

Det forudsætter dog, at der er god korrespondance mellem de indkommende buslinjer og afgangene på nærbanetoget, hvis ikke forsinkelserne i bussen blot skal erstattes af ventetid ved omstigning”

Vejdirektoratet skriver intet om potentialet i den kollektive trafik. Her reklame fra Movia, der kommer med det oplagte budskab, at en bus kan erstatte 1 kilometer bilkø



Kilde: Movia

Videre skriver Vejdirektoratet:

"K+ alternativet – med udbygning af den kollektive trafik

Der er undersøgt et alternativ hvor den kollektive trafik udbygges væsentligt. Herudfra er det skønnet, hvor mange bilister, der maksimalt kan forventes at flytte over i den kollektive trafik – og dermed den maksimale påvirkning af biltrafikken ved en væsentlig udbygning af den kollektive trafik. Det ideelle scenarie for udbygningen af den kollektive trafik omfatter bl.a. en realisering af timemodellen for banetrafikken mellem

København og Aalborg, en kapacitets- og driftsudvidelse på jernbanenettet i Limfjordsnittet, indførelse af større og hurtigere tog, en driftsudvidelse på de regionale forbindelser i ekspressbusnettet og i regionalnettet samt en udbygning af bybusnettet og etablering af en letbane mellem midtbyen og Universitetsområdet.

Det er ved opstillingen af dette scenarie forudsat, at det er muligt at gennemføre alle foreslåede tiltag, selvom der i virkelighedens verden vil være en række fysiske, økonomiske og i visse tilfælde politiske begrænsninger forbundet med flere af tiltagene. Det er skønnet, at potentielt kan knap 8.300 bilister svarende til ca. 6 % af årsdøgntrafikken i Limfjordssnittet, kan flyttes til den kollektive trafik. Dette baseret på en antagelse om, at den tilvækst der sker i den kollektive trafik udelukkende kommer fra biltrafikken. I realiteten vil cyklister og fodgængere være de primære konkurrenter til den kollektive trafik i især byområder, og derfor vil K+ alternativet i praksis have en mere begrænset effekt på biltrafikken i Limfjordssnittet.

For at opnå en væsentlig overflytning af de potentielle 8.300 bilister til den kollektive trafik er det nødvendigt at anvende virkemidler, der begrænser biltrafikken. Eksempler på sådanne virkemidler er adgangs- og kapacitetsbegrænsninger for biltrafikken, øgede parkeringsafgifter, begrænsning af parkeringsudbuddet, roadpricing og bompenge.

For at opnå en effekt af tiltagene for den kollektive trafik vil det være nødvendigt at give den kollektive trafik bedre fremkommelighed end i dag. Dette er især problematisk på Limfjordsbroen, hvor der allerede i dag er trængselsproblemer. Etablering af en ekstra bro til busserne – og senere til en eventuel letbane – vurderes som urealistisk."

Vejdirektoratet vender tingene på hovedet. Der tales om trængselsproblemer, men man undlader at oplyse om at det ikke er den kollektive trafik, der er problemet. Det er de mange næsten tomme biler, der fylder vejene og kun transporterer få mennesker. WIEN kommune har beregnet, at en bilist fylder 68 gange så meget på vejene som en sporvognspassager og 28 gange så meget som en buspassager. Hvis man prioriterer fremkommeligheden for den kollektive trafik højt kunne langt flere mennesker transporteres rettidigt på samme vejareal som der er nu.

Vejdirektoratet foretager ikke en seriøs vurdering af den kollektive trafik som alternativ til de nye store vejanlæg.

Man stopper nogle forudsætninger om biltrafikkens ”basisvækst”, hurtighed, billig benzin, flere og flere biler, forsat høje kollektive takster, ringe udbygning af den kollektive trafik, kraftig udbygning af vejnettet, ingen hensyntagen til miljø og klima ind i en trafikmodel og den giver så det forventede resultat.

Banetrafik et enormt potentiale. En dobbeltsporet bane kan transportere lige så mange mennesker, som 32 vejbaner.

En kraftig forbedring af banetrafikken, der så kunne suppleres af effektive bussystemer og letbaner, kunne give borgerne et fremragende alternativ til fortsat udbygning af verdens i forvejen mest udbyggede veje. Syd for Ålborg er der dobbeltspor. Det burde der også være over Limfjorden og et godt stykke nordpå.

Alt det har Vejdirektoratet ikke undersøgt ordentligt.



VD nævner intet om den ringe udnyttelsesgrad i bilerne. I ”spidstimen” om morgenen var der på jyske motorveje kun omkring 1,33 person pr. bil. Det var tal for 2001 i rapport fra 2002. Siden er belægningen faldet. Der er ikke aktuelle målinger. Det er også en alvorlig undladelse.

| Ikke sommer | Motorveje | | |
|--------------------------|--------------------|-----------------|----------------|
| | Københavns-området | Øvrige Sjælland | Fyn og Jylland |
| ma-fr dagtimer | 1.30 +/- 0.04 | 1.63 +/- 0.09 | 1.51 +/- 0.03 |
| ma-to eftermiddag | 1.26 +/- 0.03 | 1.35 +/- 0.06 | 1.33 +/- 0.04 |
| ma-to aften | 1.50 +/- 0.11 | 1.67 +/- 0.11 | 1.56 +/- 0.11 |
| ti-fr nat | 1.22 +/- 0.12 | 1.36 +/- 0.26 | 1.22 (*) |
| ti-fr morgen | 1.18 +/- 0.03 | 1.33 +/- 0.07 | 1.31 +/- 0.06 |
| fredag eftermiddag | 1.28 +/- 0.05 | 1.55 +/- 0.14 | 1.91 +/- 0.08 |
| fredag aften | 1.46 +/- 0.19 | 1.91 (*) | 1.98 +/- 0.15 |
| lørdag nat | 1.67 +/- 0.22 | 1.58 +/- 0.16 | 1.96 +/- 0.26 |
| lørdag formiddag | 1.79 +/- 0.17 | 1.93 (*) | 2.16 +/- 0.07 |
| lørdag aften | 1.59 +/- 0.12 | 1.59 +/- 0.27 | 2.12 +/- 0.12 |
| søndag nat | 2.01 +/- 0.21 | 1.88 (*) | 1.88 (*) |
| søndag dagtimer | 1.98 +/- 0.10 | 2.15 +/- 0.13 | 2.24 +/- 0.07 |
| mandag nat | 1.48 (*) | 1.27 (*) | 1.27 (*) |
| mandag morgen | 1.17 +/- 0.04 | 1.36 +/- 0.22 | 1.46 +/- 0.14 |
| I alt ikke sommer | 1,39 | 1,61 | 1,64 |

Kilde: Personer pr. bil. Vejdirektoratet 2002

Vejdirektoratet regner generelt med forsat lavere belægning i bilerne år for år. Helt ned til 1,05 person pr. bil i 2030. Altså nye store vejanlæg til biler, der bliver mere og mere tomme. Her fremskrivning fra andet motorvejsprojekt:

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 forsat fald i antal personer pr. bil, som gengivet i nedenstående tabel 5.

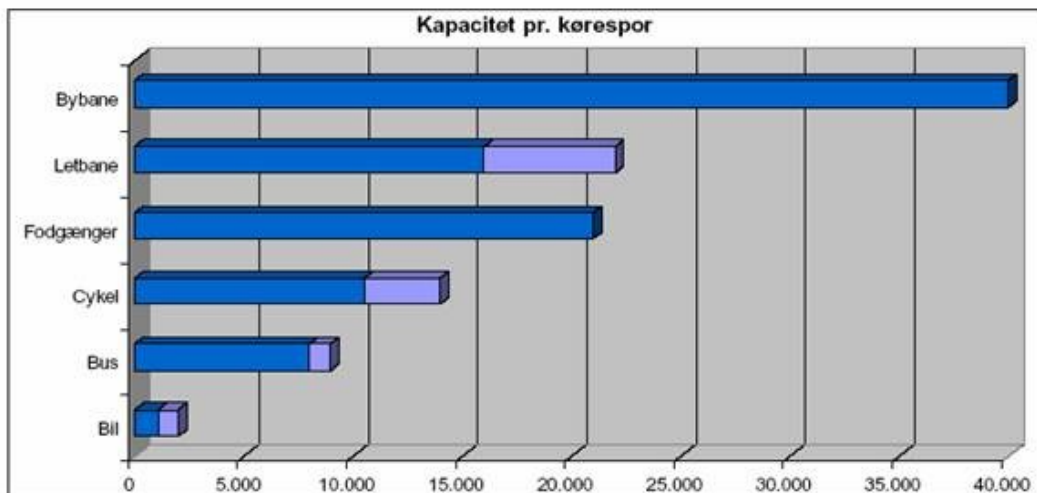
| Turformål | År | | | Ændring (pct.) | |
|-------------------------|------|------|------|----------------|-------|
| | 2000 | 2015 | 2030 | 00-15 | 15-30 |
| Bolig-arbejdsstedsture | 1,23 | 1,11 | 1,05 | -9,8 | -5,4 |
| Bolig-uddannelsesture | 1,23 | 1,11 | 1,05 | -9,8 | -5,4 |
| Erhvervsture | 1,22 | 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

Kilde: Vejdirektoratet.

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

VD oplyser ingenting om forskellige transportmidlers arealforbrug og derved effektivitet. Biltrafikken er absolut dårligst til at bruge færdselsarealet effektivt. At der sjældent er mere end 1 person i hver bil i ”spidstimen” nedsætter naturligvis effektiviteten yderligere.

Vejdirektoratet råber ”ulven kommer” allerede med få biler på vejen i ”spidstimen”.

Selvom der, som det kan ses, er masser af plads på en motorvej definerer Vejdirektoratet denne situation som ”begyndende trængsel”.

Denne betragtningstype er afgørende for de trafikfremskrivninger og ”trængselsforestillinger”, som styrer trafikplanlægningen.

Denne såkaldte ”begyndende trængsel” kan være så alvorlig, at man evt. må nedsætte hastigheden til 125-127 km/t eller 105-107 km/t alt efter hastighedsgrænsen.

Til sammenligning kommer buspassagerer i København, på grund af den kraftige biltrafik, normalt kun frem med 6-8 km/t når køretid, ventetid, skiftetid medregnes.



Her ser man et, for Vejdirektoratet alvorligt faresignal, i form af ”begyndende trængsel”. Jamen - der er næsten ingen trafik.

Konklusion

Vi mener ikke, at Vejdirektoratets VVM-undersøgelse er brugbar. Den fremskriver blot biltrafikkens omfang på den mest primitive og ensidige måde. Dette til trods for de politiske aftaler om, at det er den kollektive trafik, der skal fremmes og samfundet er i dyb økonomisk krise, hvor der spares på mange vigtigere samfundsfunktioner såsom skoler, hospitaler, børne-og ældreomsorg. Biltrafikken udnytter samfundets dyre vejinfrastruktur dårligst muligt, idet der kun er omkring en person i hver bil i myldretiden. Alligevel bruger Vejdirektoratet dette som udgangspunkt for at anbefale vejanlæg, der er meget dyre og indebærer enorme miljømæssige belastninger.

Vejdirektoratet undlader at lave *seriøse* undersøgelser, der viser mulighederne for en mere miljøvenlig trafikudvikling med hovedvægt på let trafik og kollektive transportmidler. Dette til trods for, at aftalen "**En grøn transportpolitik**" netop skulle indebære at:

Den kollektive transport skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken.
Jernbanen skal være pålidelig, sikker og topmoderne

Rapporten er uanvendelig i en tid med trussel om klimaforandringer og aftaler i Danmark og EU om reduktion af klimabelastningen.

En løsning med udbygning af den kollektive trafik er på alle måder skånsom. Sjældent er et valg mellem to transportformer så klart, som her.

Ifølge VVM-redegørelsen er effekten sådan:

Et alternativ, hvor den kollektive trafik udbygges, har

- 1) **ikke** særlige konsekvenser for landskab og jordbund.
- 2) **ikke** særlige konsekvenser for kulturmiljøet.
- 3) **ikke** særlige konsekvenser for friluftslivet, bortset fra, at det kan blive nemmere at komme rundt i byen og til de forskellige rekreative udbud.
- 4) **ikke** særlige konsekvenser for grundvand.
- 5) **ikke** konsekvenser mht. støj under anlæg.
- 6) **ikke** konsekvenser for vibrationer.
- 7) **ikke** konsekvenser mht. lys
- 8) **ikke** forøge emissioner til luften i driftsfasen, men nedsætte dem
- 9) **ikke** konsekvenser for råstoffer og affald







Med venlig hilsen

Kjeld A. Larsen
Ivan Lund Pedersen
For yderligere oplysninger: 3331 2842

Bilag 1- "omregningstabel"

Selv på en stopfyldt motorvej med 4 spor sidder der normalt ikke flere mennesker pr. retning (2 spor) end der kan sidde i 105 busser. Limfjordstunnelen er tilmed 6-sporet og der er i "spidstimen" kun omkring 7.600 biler. Som det kan ses nedenfor svarer det ca. til den maksimale kapacitet for en 4-sporet motorvej. Her regnes tilmed med amerikanske biler der fylder mere. Som tidligere nævnt regner man i Danmark med op til 2.400 biler pr. vejspor i timen. Der er altså normalt masser af plads i Limfjordstunnelen. Hvis folk taber ting og sager fra bilen/traileren, ikke har husket at påfylde benzin (sådanne "hændelser" sker 2-3 gange om ugen) eller er uopmærksomme og påkører hinanden kan give problemer, men det problem skal man ikke bruge milliarder på at "løse". Bilister må lære at læsse og fastsurre ting ordentligt, huske brændstof og i øvrigt koncentrere sig om kørslen.

Illustrering af serviceniveauerne for en 4-sporet vej.

| | | |
|----------|---|--|
| A |  | A) Op til 768 biler/time Op til 952 personer/time Kan sidde i 21 busser |
| B |  | B) Mellem 768 og 1728 biler/time Mellem 952 og 2142 personer/time Kan sidde i 21 til 47 busser |
| C |  | C) Mellem 1728 og 2688 biler/time Mellem 2142 og 3333 personer/time Kan sidde i 47 til 74 busser |
| D |  | D) Mellem 2688 og 3264 biler/time Mellem 3333 og 4047 personer/time Kan sidde i 74 til 89 busser |
| E |  | E+F) Mellem 3264 og 3840 biler/time Mellem 4047 og 4761 personer/time Kan sidde i 89 til 105 busser |
| F |  | |

Til venstre ses den af vejsektoren anvendte kvalitetsvurdering af kørsel på motorvej. Til højre er anført hvor mange biler pr. time pr. retning (2 spor), der svarer til de forskellige serviceniveauer. Tillige er antal befordrede personer anført. Der er regnet med et gennemsnit på 1,24 personer pr. bil. Til sidst er anført, hvor mange busser der skal til for at befordre det samme antal personer med siddeplads.