



RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København N

www.baeredygtigtrafik.dk

NOAH
Friends of the Earth Denmark

NOAH-Trafik
Nørrebrogade 39
2200 København N
noahtrafik@noah.dk

København den 11. juni 2020

Til Vejdirektoratet og Folketingets Trafikudvalg

**Vedrørende en evt. Hærvejsmotorvej fra Give til Haderslev. VVM-undersøgelse.
Rapport 602 - 2020**

Sammenfattende er det vores mening, at en sådan motorvej - uanset linjeføring- er fuldkommen uacceptabel. Den er unødvendig, ødelægger uerstattelig natur og landbrugsjord, støjer, sviner ved anlæg og brug, øger energiforbruget markant – uanset køretøjtyper og drivmidler. En Hærvejsmotorvej fra Give til Haderslev vil tillige medføre et ”trafikspring”, jage mange folk fra hus og hjem samt koste mellem 6,6 og 7,8 mia. kroner, som i stedet kunne investeres i miljøvenlige transportformer, velfærd m.m. For at sikre at de tusindvis af mennesker, der er truet af de forskellige forslag til linjeføringer, ikke fortsat skal leve i uvished om hvorvidt en hærvejsmotorvej vil ramme dem, er det afgørende, at opgive projektet helt og holdent således at alle kan slippe for at have en så alvorlig trussel hængende over hovedet.

Artikel i Ingeniøren 30. januar 2020. Citat:

Vejdirektoratet: Hærvejsmotorvej vil ødelægge unik og uforstyrret natur



Vejle og Egtved Ådal er en af de naturperler, hvor man i dag kan finde ro og stilhed, men hvis en ny motorvej bliver bygget øst om Billund, vil dallandskabet blive markant forstyrret af støj, lyder det i Vejdirektoratets VVM-undersøgelse. (Illustration: Vejle Kommune)

Flere naturperler bliver de store tabere, hvis en ny midtjysk motorvej bliver til virkelighed, viser en netop offentliggjort VVM-undersøgelse.

Af [Louise Holst Andersen](#) Følg @louholand 30. jan 2020 kl. 12:29 3

Uanset hvor en ny motorvej mellem Give, Billund og Haderslev ender med at ligge, vil motorvejen suse gennem uforstyrrede og stille naturområder.

Det viser Vejdirektoratets nye [VVM-rapport](#), der gennemgår, hvordan en Hærvejsmotorvej vil påvirke omgivelserne, hvis den bliver anlagt.

»Ny Midtjysk Motorvej vil betyde, at der anlægges et stort vejanlæg igennem mange relativt uforstyrrede naturområder. Mange af de naturområder, som motorvejsforslagene vil krydse, er store og sammenhængende og ligger i dag ofte langt fra større veje.« lyder det i rapporten.

Stilleområder, fredskove, moser og andre naturarealer risikerer at blive indskrænket i areal, forstyrret af støj og få udvandet deres naturværdi. Det vil især betyde en forringelse for friluftslivet i området, blandt andet fordi motorvejen vil blive en både fysisk og visuel barriere i det midtjyske naturlandskab.

»Naturværdier i de berørte områder bliver forringet permanent, og oplevelsen af naturværdierne vil blive påvirket af motorvejen. Etablering af motorvejen vil påvirke nogle enkelte uerstattelige naturområder, og selvom der etableres erstatningsnatur og erstatningsskov, vil det tage mange år, før tilsvarende naturværdier er genoprettet,« skriver Vejdirektoratet i rapporten.

Citat slut.

Her en illustration fra VVM-analysen, der viser hvordan selve vejen i 29 meters bredde tænkes skåret gennem landskabet.

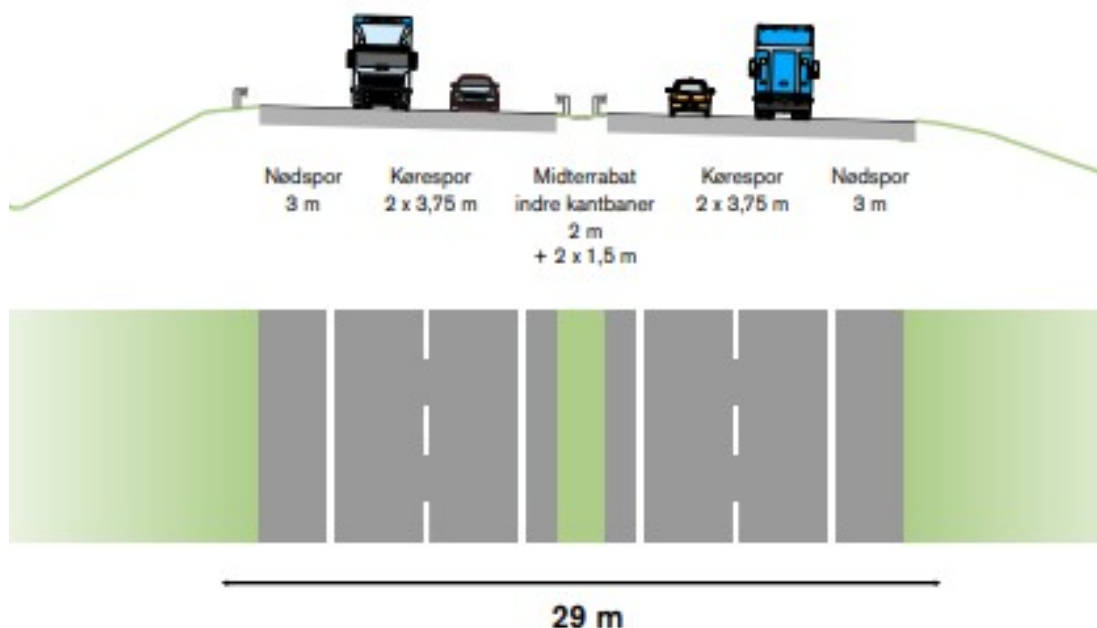


Illustration fra VVM-analysen, der viser det store anlæg gennem landskabet



Her diverse klip fra VVM-analysen som - uanset linjeføring - klart viser projektets indgribende karakter.

Først om støjpåvirkningen, friluftslivet og kulturmiljøer m.m. Det skal bemærkes, at WHO stærkt har frarådet fortsat at bruge en støjgrænse på 58dB. Man finder en sådan sundhedsmæssig uforsvarlig. Grænsen skal ifølge WHO ned på maksimalt 53 dB.

”Ny Midtjysk Motorvej vil medføre et støjkonsekvensområde omkring motorvejen, svarende til et støjniveau på 58 dB eller derover, som ligger i en afstand af ca. 400-600 meter fra motorvejens midte”.

”Et støjniveau på 53 dB vil typisk optræde i ca. 800-1.000 meters afstand fra vejmidten. Et støjniveau på 58 dB svarer til Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for boliger, mens et støjniveau på 53 dB svarer til den vejledende grænseværdi for rekreative områder på landet og ved sommerhuse. Samlet vil antallet af boliger med et støjniveau over 58 dB stige med mellem 116 boliger (Vest 3) og 133 boliger (Øst om Vandel) som følge af trafikken på Ny Midtjysk Motorvej. Antal boliger i kategorien over 63 dB vil stort set være uændret i forhold til referencesituationen.”

”Støjpåvirkning af rekreative områder og stilleområder Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for støj i rekreative områder, vil blive overskredet i nogle rekreative områder langs en ny motorvej. I disse områder vil de rekreative aktiviteter fortsat kunne udfoldes, men der vil være hørbar støj fra motorvejen”.

”Der vil derfor være flere steder, der i dag opleves som stille, som med en motorvej vil have et forandret støjbillede, der kan opleves markant, og som en væsentlig forringelse af de rekreative værdier”.

”De rekreative områder, som vurderes at være særligt støjfølsomme i forhold til udpegning, anvendelse og værdi af området er: • Omme Ådal (Alle forslag) • Grene Sande og Gyttegård Plantage (Vest 1, 2 og 3) • Randbøldal (Variant øst om Vandel) • Randbøl Hede (Alle forslag) • Frederikshåb Plantage (Øst 1, 2 og 3) • Vejle- og Egtved Ådal (Øst 1,2 og 3) • Fovslet Skov og Svanemosen (Vest 2 og 3, Øst 2 og 3)”

”Friluftsliv. Området mellem Give-Billund-Haderslev rummer mange værdifulde friluftsområder og rekreative områder, hvor friluftslivet især knytter sig til natur og landskab”.

”Det vurderes at de rekreative områder har stor betydning for lokalbefolkningen. Nogle områder har også regional og international betydning, f.eks. vandreruterne omkring Hærvejen. Ny Midtjysk Motorvej vil påvirke en række friluftsområder direkte. Motorvejen vil således medføre påvirkninger i form af barrierevirkning og støj fra den nye motorvej, der vil påvirke friluftslivet og de rekreative interesser”.

”Ny Midtjysk Motorvej vil være en fysisk og visuel barriere. Samtidig indskrænkes naturområder arealmæssigt, og sammenhængen i nogle af områderne forringes. Forringelserne søges afbødet mest muligt ved at der etableres stier og veje på tværs af motorvejen. Derved opretholdes sammenhængen mellem friluftsområderne i videst muligt omfang og der vil fortsat være store og udbredte rekreative områder langs motorvejsforslagene. Der er ikke stor forskel på barrierevirkningen for friluftslivet for de forskellige motorvejsforslag”

”Alle motorvejsforslag forløber gennem flere kulturmiljøer. Der vurderes ikke at være væsentlig forskel på de forskellige motorvejsforslags påvirkninger på kulturmiljøerne”.

”Der findes en lang række beskyttede diger inden for undersøgelsesområdet. Diger, der inddrages midlertidigt i anlægsfasen til brug for arbejdspladsarealer og køreveje, reetableres som udgangspunkt, når anlægsarbejdet er afsluttet. Påvirkningen vurderes derfor at være ubetydelig til mindre. Diger, der permanent inddrages pga. motorvejen, vil give et varigt tab af den kulturhistoriske og fortællermæssige værdi. Alle motorvejsforslag berører beskyttede diger, og forslag Vest 1 og Øst 1 berører flest, mens de øvrige motorvejsforslag berører nogenlunde samme antal”.

”Beskyttet natur Begrebet ”Beskyttet natur” omfatter natur, der er beskyttet efter naturbeskyttelseslovens § 3. Det er de små og store naturområder, der ofte ligger mellem de dyrkede marker. Det vil sige enge, overdrev, strandenge, heder, søer, vandhuller og moser samt vandløb. Forslagene Vest 1 og Øst 1 har størst arealpåvirkning af beskyttet natur”.

”Friluftslivet og de rekreative interesser knytter sig i hovedtræk til de store skovområder og vil generelt blive påvirket af projektet uanset valg af motorvejsforslag”.

”En del af områderne indskrænkes arealmæssigt og nogle steder forringes deres sammenhæng. Da skovområderne fortsat er relativt store og udbredte i områderne langs motorvejsforslagene, vurderes det muligt at udøve friluftsliv og rekreative interesser efter etablering af Ny Midtjysk Motorvej. Støjfølsomme friluftsområder og især stilleområdet Randbøl Hede, hvor der er restriktioner for støjniveauet, vil blive påvirket af projektet i omfattende grad. I stilleområdet Randbøl Hede vil støjen fra motorvejen kunne høres, uanset valg af motorvejsforslag; dog vil støjniveauet være højere fra de vestlige forslag end fra de østlige, da den fremherskende vindretning er vestlig”.

Projektet rammer hundredvis af ejendomme direkte

”Afhængigt af hvilket forslag der besluttet gennemført, forventes mellem 55 og 80 ejendomme at skulle totaleksproprieres og desuden skal mellem 360 og 475 ejendomme afgive jord til

motorvejsprojektet. Forslagene vest om Billund har generelt lidt større arealmæssige konsekvenser end forslagene øst om Billund.”

”Et større antal landbrugsejendomme vil blive påvirket dels ved at skulle afgive areal til projektet, dels ved gennemskæring af produktionsjord. Efter normal praksis vil der som konsekvens af projektet blive tilbudt en frivillig jordfordeling, med henblik på at begrænse de enkelte landbrugsbedrifters gener af motorvejen.”

En Hærvejsmotorvej vil kræve store mængder sand, jern, grus, sten, asfalt, beton råstoffer og ressourcer. Mængden af primære råstoffer, som skal anvendes til projektet, udgør en betydelig del af det samlede årlige forbrug af råstoffer i Region Syddanmark og på landsplan.

”Der skal bruges store mængder af råjord, primære råstoffer og ressourcer, i forbindelse med etablering af Ny Midtjysk Motorvej, uanset motorvejsforslag. Den totale mængde sand, grus og sten til anlæg af Ny Midtjysk Motorvej, vurderes at være i størrelsesorden 3,2-3,8 mio. m³ afhængigt af valg af linjeføring. Mængden af primære råstoffer, som skal anvendes til projektet, udgør en betydelig del af det samlede årlige forbrug af råstoffer i Region Syddanmark og på landsplan. Det vurderes, at projektets påvirkning er omfattende, uanset valg af motorvejsforslag. Mængderne af beton, asfalt og armeringsjern varierer ikke væsentligt ved de forskellige motorvejsforslag”.

Trafikken på E45 dæmpes praktisk taget ikke af en Hærvejsmotorvej

Et yndet argument for en Hærvejsmotorvej er at den er nødvendig for at aflaste E45 og Vejlefyordbroen. Det er dog svært at se hvorfor folk, der skal til Aarhus eller andre byer i Trekantområdet skulle være interesseret i at komme over Give. Uden at nedvurdere kvaliteterne ved Give.

Som det kan aflæses af denne slide fra Vejdirektoratet for nogle år siden er ”langt den overvejende del af trafikken på den centrale del af E45”, hvad man nærmest kan betegne som lokal trafik. Ingen grund til at tro, at det ikke er samme situation nu. Kun en marginal del på 10 % af trafikken er gennemkørende. Derfor er der stort set ingen aflastning af E45 ved en Hærvejsmotorvej.

TRAFIKALE NØGLETAL

- **Langt den overvejende del af trafikken på den centrale strækning E45 er trafik mellem de store bykoncentrationer**
 - Ca. 50% af trafikken, der kører mod syd ved Århus har mål i byerne i Trekantområdet og syd for Århus
 - Ca. 50% af trafikken, der kører mod vest ved Lillebæltsbroen har mål i Trekantsområdet
- **En del af trafikken på den centrale del af E45 er gennemkørende trafik**
 - Ca. 10% af trafikken, der kører mod nord ved Kolding har mål i Nordjylland
- **Ca. 10% af trafikken fra Sønderjylland, Fyn/Sjælland har mål i Midt/Vestjylland**
- **Lastbiltrafikken er stor på E45**
 - ved Vejle Fjord er lastbiltrafikken f.eks. ca. 50 % større i forhold til det øvrige motorvejsnet i området

Kilde: Vejdirektoratet

Østjysk trængsel en myte

Uddrag af artikel af Lars From i Jyllandsposten den 3. december 2016 i anledning af daværende regerings regeringsgrundlag, der bl.a. indeholdt en Hærvejsmotorvej.

Citat: ”Til gengæld ryster trafikforsker og professor Mogens Fosgerau på hovedet over udmeldingen, der efter hans mening er udtryk for, at man ikke vil bruge pengene til trafikinvesteringer, så man »samfundsøkonomisk får mest trafikafvikling for pengene« ”

”Han henviser til Vejdirektoratets rapport ”Statsvejnettet 2016”, der inddeler belastningen af vejene i kategorier, hvor rød er kritisk, orange er stor, gul er moderat, og grøn er lav belastning”

”Her kan man se, at der er størst trængsel omkring København, men ikke er kritisk trængsel på E45 og slet ikke på Den Jyske Højderyg. Det ser ud, som om man ikke dirigerer pengene derhen, hvor trængslen er størst. Derved løber man en væsentlig risiko for, at man ikke får nok ud af sine investeringer. Fordi man bruger pengene på noget, der kun giver en lille forbedring, i stedet for på noget, der giver en stor forbedring,« siger Mogens Fosgerau, der betegner det som en myte, at der er voldsom trængsel på motorvejen i Østjylland.” Citat slut

Selv efter en kraftig ”basisfremskrivning” og indregning af et trafikspring forventer VD den på skemaet nedenfor gengivne hverdagsdøgntrafik i 2030 - f.eks. på model Vest 3. Det er mindre end på mange bygader i København. På Amagerbrogade er der en hverdagsdøgntrafik på ca 22.000 biler og på Vesterbrogade ca 15.000 biler.

	Vest 3
MX Taps (E45) - TSA Koldingvej (rute 25 v. Hjarup)	13.350
TSA Koldingvej (rute 25 v. Hjarup) - MX Lunderskov (E20)	14.000
MX Lunderskov (E20) - TSA Ribe Vejle Landevej (rute 417)	11.900
TSA Ribe Vejle Landevej (rute 417) - TSA Grindstedvej (rute 28 v.f. Billund)	12.000
TSA Grindstedvej (rute 28 v.f. Billund) - TSA Billundvej (rute 30 n.f. Billund)	11.700
TSA Billundvej (rute 30 n.f. Billund) - TSA Bredsten Landevej (rute 473 v. Lindeballe)	16.600
TSA Bredsten Landevej (rute 473 v. Lindeballe) - MX Give (rute 18)	17.400

Tabel 5.3 Hverdagsdøgntrafik på en Ny Midtjysk Motorvej Vest 3: Give-Bilund Vest - Taps-Haderslev i 2030. 'MX' står for motorvejskryds og 'TSA' for tilslutningsanlæg.

Et andet yndet argument fra hærvejslobbyisterne er, at nu kan Vejle fjordbroen ikke klare mere. Trafik tal fra Vejdirektoratet viser dog at broen absolut ikke er overbelastet.

NOAH-Trafik har bedt Vejdirektoratet om trafik tal time for time i hver retning på Vejle fjordbroen.

Vi har modtaget gennemsnitstal for hele 2019, time for time i hver retning. Se tabel nedenfor.

En 6 sporet motorvej, som Vejle fjordsbroen, kan generelt - ifølge Vejreglerne - klare omkring 2300 biler pr. time, pr. retning, pr. spor.

Altså omkring 6.900 biler i hver retning på Vejle fjordbroen. På de vedhæftede tællinger kan man se, at man end ikke i spidstimen mellem 7 og 8 tilnærmelsesvis nærmer sig 6.900 biler.

At pendlerbilerne i "spidstimen" tilmed normalt er "enmandsbiler" eller "enkvindebiler" gør argumentationen om en hærvejsmotorvej som aflastning endnu mere urimelig. Ifølge Transportvaneundersøgelsen er der i pendlerbilerne i gennemsnit 1,05 person.

Mastra

Gennemsnitsbelastning

Side 1 af 1
Udskr. 17.03.2020 10:10

Målested D6001110520 Detektorsnit, TSA 60 (2014)
 Bestyrer 0 Vejdirektoratet
 Vej 60-0 Østjyske Motorvej
 Lokalitet 110/490 Vejlefordbroen - Kombisnit fra TSA 60 (2014)
 Retning, spor + Syd for TSA 60, nordgående trafik
 Køretøjsart MOTORKTJ Motorkøretøjer
 Måleperiode 01.01.2019 - 31.12.2019

Fra Til	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag	Hellig- dag	Gns. hverdag
00 - 01	258	273	310	298	343	462	492	518	297
01 - 02	201	245	241	233	259	331	328	379	237
02 - 03	159	203	205	203	225	221	225	198	200
03 - 04	206	193	209	204	222	184	156	315	207
04 - 05	438	399	408	380	400	192	141	166	404
05 - 06	1.359	1.163	1.239	1.115	1.034	276	160	194	1.178
06 - 07	3.130	2.884	2.758	2.730	2.416	454	251	321	2.777
07 - 08	4.353	4.400	4.337	4.280	3.780	799	452	464	4.227
08 - 09	3.421	3.383	3.348	3.353	2.682	1.565	896	933	3.233
09 - 10	2.501	2.478	2.491	2.517	2.219	2.475	1.623	1.596	2.439
10 - 11	2.201	2.102	2.191	2.241	2.259	2.985	2.220	2.438	2.198
11 - 12	2.185	2.167	2.263	2.316	2.509	3.136	2.575	3.067	2.289
12 - 13	2.283	2.316	2.437	2.532	2.936	2.822	2.660	2.978	2.505
13 - 14	2.458	2.623	2.696	2.955	3.561	2.753	2.920	2.839	2.867
14 - 15	2.924	3.119	3.291	3.564	4.321	2.632	2.916	2.753	3.454
15 - 16	4.114	4.341	4.461	4.652	4.696	2.597	2.911	2.506	4.458
16 - 17	4.394	4.686	4.732	4.784	4.018	2.641	3.005	2.361	4.524
17 - 18	2.856	3.164	3.264	3.427	3.087	2.435	2.678	2.151	3.164
18 - 19	1.839	2.029	2.107	2.328	2.241	1.812	2.181	1.856	2.113
19 - 20	1.292	1.382	1.453	1.653	1.624	1.433	2.039	1.681	1.483
20 - 21	1.001	1.124	1.184	1.299	1.204	1.309	1.763	1.563	1.165
21 - 22	934	1.040	1.083	1.153	1.057	1.192	1.207	1.211	1.055
22 - 23	738	797	805	870	884	990	713	941	820
23 - 24	452	531	524	536	653	718	396	766	541
I alt	45.697	47.042	48.037	49.821	48.630	36.414	34.908	34.195	47.835

Mastra

Gennemsnitsbelastning

Side 1 af 1
Udskr. 17.03.2020 10:10

Målested D6001110520 Detektorsnit, TSA 60 (2014)
 Bestyrer 0 Vejdirektoratet
 Vej 60-0 Østjyske Motorvej
 Lokalitet 110/490 Vejlefordbroen - Kombisnit fra TSA 60 (2014)
 Retning, spor - Syd for TSA 60, sydgående trafik
 Køretøjsart MOTORKTJ Motorkøretøjer
 Måleperiode 01.01.2019 - 31.12.2019

Fra Til	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag	Hellig- dag	Gns. hverdag
00 - 01	171	236	224	234	278	413	447	391	229
01 - 02	121	150	158	159	175	252	260	232	153
02 - 03	131	136	143	143	155	167	169	146	142
03 - 04	249	189	190	192	211	149	97	119	206
04 - 05	606	418	415	410	406	192	97	148	449
05 - 06	1.410	1.197	1.167	1.144	1.002	328	144	234	1.181
06 - 07	3.513	3.275	3.202	3.121	2.674	638	308	423	3.153
07 - 08	4.942	4.902	4.871	4.755	4.163	1.092	542	672	4.724
08 - 09	3.806	3.795	3.767	3.777	3.005	1.951	994	1.170	3.628
09 - 10	2.574	2.620	2.687	2.703	2.478	2.863	1.855	2.037	2.613
10 - 11	2.307	2.249	2.345	2.410	2.647	3.344	2.575	2.997	2.393
11 - 12	2.301	2.298	2.375	2.479	2.909	3.399	3.001	3.527	2.474
12 - 13	2.313	2.366	2.445	2.599	3.410	2.876	2.921	3.283	2.630
13 - 14	2.504	2.601	2.706	2.897	3.851	2.642	2.840	2.882	2.916
14 - 15	2.972	3.201	3.334	3.485	4.558	2.464	2.778	2.580	3.517
15 - 16	3.857	4.084	4.192	4.344	4.675	2.197	2.758	2.275	4.235
16 - 17	4.050	4.279	4.284	4.360	4.085	2.282	2.838	2.167	4.213
17 - 18	2.760	2.969	3.049	3.232	3.366	2.163	2.679	2.031	3.079
18 - 19	1.641	1.734	1.753	1.963	2.124	1.637	2.138	1.657	1.845
19 - 20	1.096	1.132	1.169	1.281	1.341	1.309	1.914	1.438	1.205
20 - 21	875	948	981	1.031	1.015	1.205	1.667	1.346	971
21 - 22	753	847	862	917	869	1.056	1.066	1.032	851
22 - 23	658	704	743	800	820	904	554	727	746
23 - 24	414	414	450	525	649	751	336	556	491
I alt	46.024	46.744	47.512	48.961	50.866	36.274	34.978	34.070	48.044

En forstærket togtrafik på den østjyske længdebane med s-togslignede hyppig og hurtig service kan sænke *biltrykket* på E45

Med timemodellen kan man hjælpe pendlerne og andre. Hvis man bor i Vejle og skal til Aarhus for at arbejde, tager det i dag lidt over tre kvarter, men med timemodellen kommer man frem på en halv time. Det kan ikke gå for hurtigt med at gå gennemført timemodellen og følgeinitiativer i form af opgradering af sidebanerne.

Hvis man på forskellig vis motiverede folk til at sætte sig i sæderne i et dobbeltdækkertog med 8 vogne og lod bilen stå kunne et sådant tog med *968 siddepladser* erstatte omkring 920 pendlerbiler med 1,05 person pr bil. 2 pendlertog, som de nævnte, kunne skaffe kapacitet svarende til ca. 1840 pendlerbiler. Hyppig drift med lidt færre togvogne kunne give en massiv serviceforbedring. Se tal for samlede antal biler time for time på Vejle fjordbroen i tabellen ovenfor.

Den kollektive trafik kan, kombineret med en målrettet sammenhængende bæredygtig transportpolitik, spare masser af energi og fjerne trængslen, der primært skabes af næsten tomme pendlerbiler

VVM-analysen opererer med fortsat stigende biltrafiktryk og viser, at VD ikke vægter hensyn til natur, ressourceforbrug, klima og miljø

Det er ingen naturlov, at biltrafikken skal stige og stige. Alligevel anfører Vejdirektoratet (VD) i VVM-undersøgelsen sådan: ”Det forventes at den generelle trafikvækst fra 2015- 2030 vil være ca. 22%, og at trafikken på motorvejsnettet i samme periode vil stige med ca. 47%.”

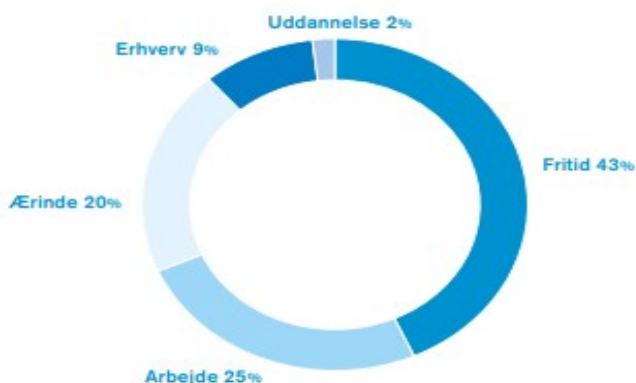
Der er masser af trafikpolitiske virkemidler, der kan medvirke til at ”biltrafiktrykket” kan reguleres således at samfundet kan opnå de målsætninger på sundhed-, miljø-, natur- og klimaområdet, som man beslutter/har besluttet. NOAH-Trafik og Rådet for Bæredygtig Trafik har udarbejdet disse 10 forslag til mulige tiltag på persontransportområdet. <https://www.noah.dk/sites/default/files/2020-04/Rapport-om-en-ansvarlig-klimapolitik-paa-persontransportområdet.pdf>

Siden udarbejdelsen af VVM-undersøgelsen er vi som bekendt kommet i en sundhedskrise, der har betydet, at mange medarbejdere og virksomheder har erfaret, at alle medarbejdere ikke behøver at pendle til arbejdspladsen hver dag.

Meget arbejde kan lige så godt eller bedre udføres fra en hjemmearbejdsplads. I gennemsnit er der som nævnt kun 1,05 person pr. bil i en pendlerbil. Denne elendige udnyttelse af kapaciteten i bilerne betyder tillige elendig udnyttelse af vejkapaciteten i myldretiden. Hjemmearbejde, flere i hver bil samt forbedret kollektive transport kan aktivt nedsætte ”biltrafiktrykket”.

Dertil kommer at ture i fritiden udgør 63 % af ”persontransportarbejdet” (kilometer gange antal personer) i biler. Det fremgår af grafen nedenfor over hvordan ”persontransportarbejdet” i biler er opdelt i turformål.

Danmark er som bekendt et lille land med et yderst veludbygget vejsystem. På den baggrund er det endnu mere urimeligt, at al sparet rejsetid uanset turformål ved hurtigere og forøget kørsel regnes som en ”indtægt” for samfundet i de samfundsøkonomiske beregninger, som bruges til at presse vejanlæg igennem.



Figur 1.11 Persontransportarbejde i bil fordelt efter turformål 2018.
Kilde: Transportvaneundersøgelsen

Det er disse ”tidstakster”, som anvendes i de samfundsøkonomiske beregninger, som begrundelse for nye store vejanlæg.

Kr. per persontime	Bolig-arbejde	Erhverv	Andet	Vægtet snit
Bilister				
Køretid	93	384	93	121
Forsinkelsestid	140	576	140	182

I de nu brugte samfundsøkonomiske beregninger ”prissættes” fritidsture med samme beløb som pendling. Sparet ”køretid” med 93 kroner i timen og ”forsinkelsestid” med 140 kroner i timen.

Taksten for ”forsinkelsestid” bruges når man ikke kan køre med højest tilladte hastighed. Ved at samfundet på et sådant grundlag investerer milliarder i nye vejanlæg kan man sige, at de offentlige kasser forærer folk private tidsbesparelser. Pengene kunne bruges bedre på områder med færre negative natur-, miljø- og klimaeffekter.

Selv i Folketingets trafikudvalg er der medlemmer, der tror, at det er rigtige penge der tjenes når der spares lidt tid ved at bygge en motorvej. Her et spørgsmål til tidligere transportminister Ole Birk Olesen:

”Vil ministeren redegøre for, hvad det samfundsøkonomiske tab potentielt ville være, hvis hærvejsmotorvejen – som nævnt i regeringsgrundlaget – først igangsættes i 2030 i forhold til i en situation, hvor motorvejsprojektet igangsættes i 2020? Ministeren bedes opgøre tabet i kroner og ører, og ministeren bedes opgøre, hvad det svarer til i antal offentligt ansatte – herunder: - SOSU-assistenter - Politibetjente - Sygeplejersker – Folkeskolelærere”.

Transportministeren måtte skuffe spørgerne. Det er ikke rigtige penge.

”Den primære positive effekt af et infrastrukturprojekt udgøres af tidsgevinster, som især består af velfærdsgevinster for trafikanterne eller gevinster for erhvervslivet. En tidligere åbning vil derfor ikke i sig selv kunne betale for flere offentlige ansatte. Med venlig hilsen Ole Birk Olesen”

I tabellerne nedenfor, fra VVM-undersøgelsen, kan man se hvordan tidsgevinsterne (benævnt trafikanteffekter) udgør den langt overvejende del af det postulerede benefit ved 6 forskellige udgaver af en Hærvejsmotorvej. Næststørste post er flere transportafgifter, fordi man regner med

stor trafikvækst og det langt større energiforbrug ved hurtigere kørsel. Som det kan ses betyder klima, ulykker, støj og luftforurening næsten ingenting. Og ødelæggelse af naturværdier er helt gratis.

Trods denne skæve beregningsmetode er den såkaldte interne rente meget lav ved alle udgaver af en Hærvejsmotorvej. Det er i øvrigt rene "fantasirenter".

Her om forslaget til en Hærvejsmotorvej vest om Billund.

Nutidsværdier, mio. kr., 2020-markedspriser			
	Vest 1	Vest 2	Vest 3
Anlægsomkostninger og restværdi:	-6.341	-5.950	-5.826
Driftsudgifter og brugerbetaling:	-020	-500	-400
Trafikanteffekter:	5.336	3.991	3.328
Uheld, støj, luftforurening:	-17	-30	-9
Klima:	-189	-167	-131
Afgifter:	1.423	1.147	1.080
Arbejdsudbud:	-264	-383	-355
Nettonutidsværdi	-683	-1.834	-2.324
Intern rente	3,4%	2,8%	2,5%
Nettogeinst pr. off. krone	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant

Tabel 10.4 Samfundsekonomisk resultat, forslag der går vest om Billund

Her om forslag til en Hærvejsmotorvej øst om Billund.

Nutidsværdier, mio. kr., 2020-markedspriser			
	Øst 1	Øst 2	Øst 3
Anlægsomkostninger og restværdi:	-5.902	-5.459	-5.335
Driftsudgifter og brugerbetaling:	-808	-667	-326
Trafikanteffekter:	5.805	5.208	3.992
Uheld, støj, luftforurening:	-176	-303	-217
Klima:	-233	-196	-178
Afgifter m.v.:	1.710	1.479	1.341
Arbejdsudbud:	-157	-160	-201
Nettonutidsværdi	234	-101	-954
Intern rente	3,9%	3,7%	3,2%
Nettogeinst pr. off. krone	0,05	Ikke relevant	Ikke relevant

Tabel 10.5 Samfundsekonomisk resultat, forslag der går øst om Billund

Højere CO2-pris vil hjælpe meget, men ikke nok til at sikre en miljøvenlig trafikplanlægning. Det kræver at tidsgevinster skal udgå som dominerende faktor. Og at faktorer som natur, miljø, støj, byudvikling, social balance, som nu ikke betyder noget, skal have afgørende betydning.

Som ovenfor nævnt betyder klima stort set ingenting i beregningerne. Det skyldes at tidsgevinsterne fylder det meste. Tidsgevinsterne - jfr. taksterne ovenfor - opgøres efter en stor fremskrivning af trafikmængden og derved forsinkelsestiden gennem årtier. Beregningerne tager udgangspunkt i at bilisterne ikke tænker sig om og ændrer adfærd ved f.eks. at køre mindre, på andre tidspunkter, arbejder hjemme eller bruger kollektive trafikmidler evt. kombineret med cykler/elcykler

For øjeblikket bruger VD en kilopris på CO2 på 0,15 kr. pr. kg. Altså 150 kr. pr. ton. Stigende til 440 kr. i 2030. Klimarådet har anbefalet en pris på 1500 pr. ton i 2030. Trafikverket i Sverige har besluttet at regne med en pris på ca. 4.900 dkr. pr. ton.

Ingeniøren har anmodet VD om en beregning af hvad ændrede CO2 priser ville betyde for den interne rente for en Hærvejsmotorvej (model Øst 2). VD anslår, at den interne rente vil falde fra 3,7 % til 3,4 % ved 1500 kr. pr ton CO2. Hvis CO2-prisen sættes til ca. 4.900 vil den interne rente falde med ca. 1,1 procentpoint ved alle forslag. Tiden vil stadig være dominerende.

Her nedenfor uddrag af artiklen af Morten Munk Andersen i Ingeniøren 11. marts 2020. Bemærk den høje vægtning af tidsbesparelser (benævnt trafikanteffekter). Tiden vil stadig være dominerende. Den prioritering er helt urimelig.

Citat:

Klima vægter lidt i forvejen

Det har ikke været muligt at få genberegnet afkastet med nye CO₂-værdier for andre projekter til sammenligning, da Midtjysk Motorvej er det eneste, der indtil nu har været igennem den nyeste udgave af ministeriets regnemodel Teresa (Transportministeriets Regnearksmodel for Samfundsøkonomisk Analyse for transportområdet).

Her kan du se effekten af forskellige CO₂-værdier for delstrækningen.

CO ₂ pris kr./ton	440	1.000	1.500	2.000	2.500	3.000	3.500	4.000	4.500	5.000
Intern rente	3,7%	3,6%	3,4%	3,3%	3,2%	3,1%	2,9%	2,8%	2,7%	2,6%
Nettonutidsværdi, mio. kr.	-101	-342	-556	-769	-983	-1197	-1411	-1624	-1838	-2052
Nutidsværdi af CO ₂ omk., mio. kr.	-196	-451	-677	-902	-1128	-1354	-1579	-1805	-2030	-2256
Nutidsværdi af trafikanteffekter, mio. kr.	5.208	5.208	5.208	5.208	5.208	5.208	5.208	5.208	5.208	5.208
CO ₂ 's andel af trafikanteffekter	3,8%	8,7%	13,0%	17,3%	21,7%	26,0%	30,3%	34,7%	39,0%	43,3%

(Illustration: Vejdirektoratet)

At den interne rente kun falder med 0,3 procentpoint ved godt en tredobling af CO-prisen hænger ganske enkelt sammen med, at klima ikke vægter særlig højt i projektberegninger, lyder det fra to transportøkonomer.

»I udgangspunktet fylder klima ret lidt i de her regnestykker, men man skal huske, at det er de her modellers funktion at sætte forskellige faktorer i forhold til hinanden med nogle retvisende værdier. Man kan dog sige, at klima går fra at betyde meget lidt til dog at betyde noget, hvis man vedtager at øge CO₂-prisen til 1.500 kr./ton,« siger Mogens Fosgerau, professor på Københavns Universitet.

Citat slut.

Hvilke forhold indgår ikke i samfundsøkonomiske analyser?

Per Homann Jespersen, lektor, trafikplanlægning & trafikpolitik har ved debatmøde hos IDA-Roskilde den 17.11.2016 fremlagt denne liste over hvad der ikke indgår i de samfundsøkonomiske analyser:

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

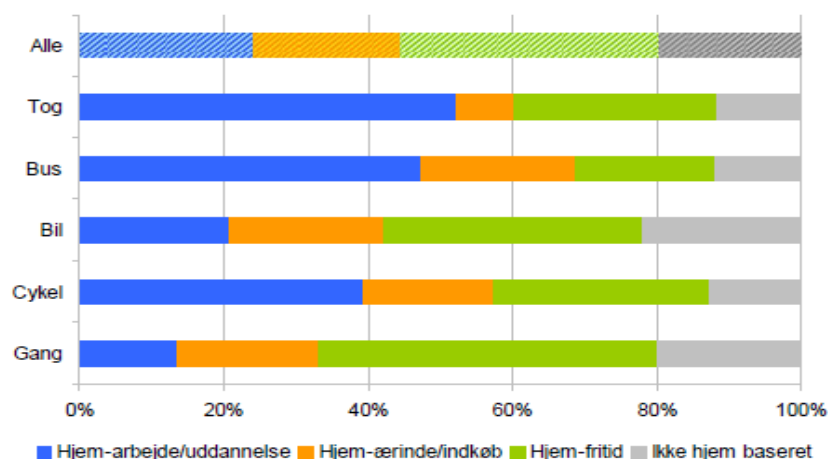


Hvis vi tænker på hvilke store effekter en hærvejsmotorvej vil have på stort set alle de nævnte forhold er det rystende, at den slags effekter stort set ikke tillægges nogen betydning.

Det er derfor ikke så mærkeligt at sådanne analyser ikke giver noget rimeligt grundlag for investeringer i store vejanlæg.

Hvis vi ser *det rent trafikale* vil vi skønne, at en sådan Hærvejsmotorvej kun vil være til fordel for en yderst begrænset del af befolkningen - selv i Region Midtjylland. Den hjælper således ikke dem der går, cykler og bruger bus og tog. For de fleste bilister vil der nok også kun være en begrænset nytte, idet de ikke skal så langt, skal i anden retning og fordi en Hærvejsmotorvej ofte kan betyde store omveje for lokaltrafikken.

Her en analyse af hvordan forskellige ture er fordelt på forskellige transportmidler i Region Midtjylland.



Figur 1. Rejseformål fordelt på ture i Region Midtjylland for forskellige transportmidler. TU 2006-2008

Kilde: Bedre viden om danskernes transport. Carsten Jensen og Lykke Magelund.

<https://www.yumpu.com/da/document/view/18360639/bedre-viden-om-danskernes-transport-kort-om-tetraplan-a-s>

Erhvervslivet

Indimellem kommer der lobbyudsagn om hvilken nytte en hærvejsmotorvej vil give erhvervslivet. Der er dog lavet en analyse af konsulentfirmaet Incentive, som ikke kan finde meget på det felt. Rapporten ligger på VD's hjemmeside. Det er i den forbindelse også tankevækkende at stort set al opbakning til en Hærvejsmotorvej kommer fra professionelle lobbyister af forskellige kategorier.

Apropos erhvervsfremme er der dette bramfrie udsagn fra Lars Løkke Rasmussen:

Hærvejsmotorvej: Grise til opfedning og slagtning i Tyskland og Polen

Af Henning Just. Onsdag den 19. marts 2014. Viborg Stifts Folkeblad

Tidligere statsminister Lars Løkke Rasmussen (V), havde ingen løfter med i tasken om bedre trafikforbindelser til og fra det midtjyske, da han her til morgen var på besøg på Viborg Stifts Folkeblad og Radio Viborg som led i en tur rundt til især fødevarer virksomheder i det jyske.

»Jeg er ikke rejsende i varm luft-løfter om hærvejsmotorveje eller andre investeringer i infrastruktur. Gode veje er selvfølgelig en faktor, der spiller ind, men jeg er overbevist om, at det er langt vigtigere for erhvervslivet, at vi får lavere afgifter, mindre skat på arbejde og hurtigere og smidigere behandling af for eksempel miljøgodkendelser.«

»Jeg mener, der er jo ikke megen erhvervsfremme i at bygge en hærvejsmotorvej til at transportere smågrise til opfedning og slagtning i Tyskland eller Polen,« følger oppositionslederen til.»

DTL - medlemsundersøgelse

Her en tankevækkende Artikel på Altinget.dk om en undersøgelse fra DTL, Dansk Vognmænd, i 2012, der viste, at medlemmerne ikke vægtede trængsel og infrastruktur højt. Det kom på tværs af vejlobbyaktiviteten hos DTL. DTL har ikke siden spurgt medlemmerne.

MÅLING: Infrastruktur og trængsel er ikke det vigtigste erhvervspolitiske emne for vognmænd, viser en undersøgelse for DTL. Derimod er cabotage og vejafgifter højest på dagsordenen hos DTL.

Af [Camilla Khaldi Assas](#) 16. januar 2013.

Det er ikke infrastruktur og trængsel, som står øverst på danske vognmænds ønskeliste.

Det viser DTL's medlemsundersøgelse 2012.

DTL har spurgt sine medlemmer om, hvilke erhvervspolitiske emner brancheorganisationen bør bruge mest tid på i 2013.

Her mener kun 1,9 procent, at infrastruktur og trængsel er det vigtigste erhvervspolitiske emne.

På listen over alle erhvervspolitiske emner er infrastruktur og trængsel således placeret på en syvendeplads over de mest vigtige emner at arbejde videre med.

Kilde: <http://www.alinget.dk/transport/artikel/vognmaend-nedprioriterer-infrastruktur-og-traengsel>

Her et borgerindlæg om en Hærvejsmotorvej

”Hærværks-motorvej. Ødelægger natur og produktiv landbrugsjord

Af: [H.C. BAUN, ROLIGHEDSVEJ 26, BREDSTEN](#). Publiceret 19. februar 2018

Mit forslag er at vi omdøber den højt besungne Hærvejs-motorvej til Hærværks-motorvejen. Da det omfatter alt, hvad dette projekt står for: Ødelæggelse af smuk natur, såvel som produktiv landbrugsjord, og hundredvis af borgere, som får deres ejendomme ødelagt, for at imødekomme en udokumenteret, ja nærmest religiøs besættelse for asfalt, og vækst. Men har vi brug for mere økonomivækst/asfalt på bekostning af kommende generationer?

For det er, hvad dette hærværk mod vores natur og landbrug indebærer. Ud over ødelæggelserne ved anlæggelse af selve motorvejen vil en lige så stor del blive vandaliseret ved ressourceindvinding til anlæggelsen af vejen. Når det sander til på E45, er det, fordi den forbinder de mest befolkede områder i Jylland. Det bliver næppe afhjulpet af at asfaltere den jyske hede og fylde de smukke ådale med beton.

Går man ind på Vejdirektoratets webkameraer, kan man iagttage trafikken på de danske veje/motorveje, eller mangel på trafik. For udenfor myldretidstrafikken kan man på de midtjyske motorveje se flere hjorte og harer end biler, og det samme vil gentage sig ved en fin, ny og overflødig Hærvejs-motorvej.

Danmark underskriver miljøkonventioner i øst og vest for at beskytte sjælden natur og miljø og for at nedbringe forurening. Men når det kommer til det lokale miljø og natur, lefler der for den laveste fællesnævner for at spare et par minutter, og der gives tomme løfter om ligegyldig mervækst,

Vi er forhåbentlig ikke den sidste generation. Så skulle vi ikke lade være med at opføre os, som vi var? Det kunne jo tænkes, at der en gang i fremtiden vil være brug for ressourcer og jord til mere presserende udfordringer?”

Her fra indlæg på fra Sydøstjyllands Vognmandsforening i DTL magasinet 5. maj 2018 om en Hærvejsmotorvej

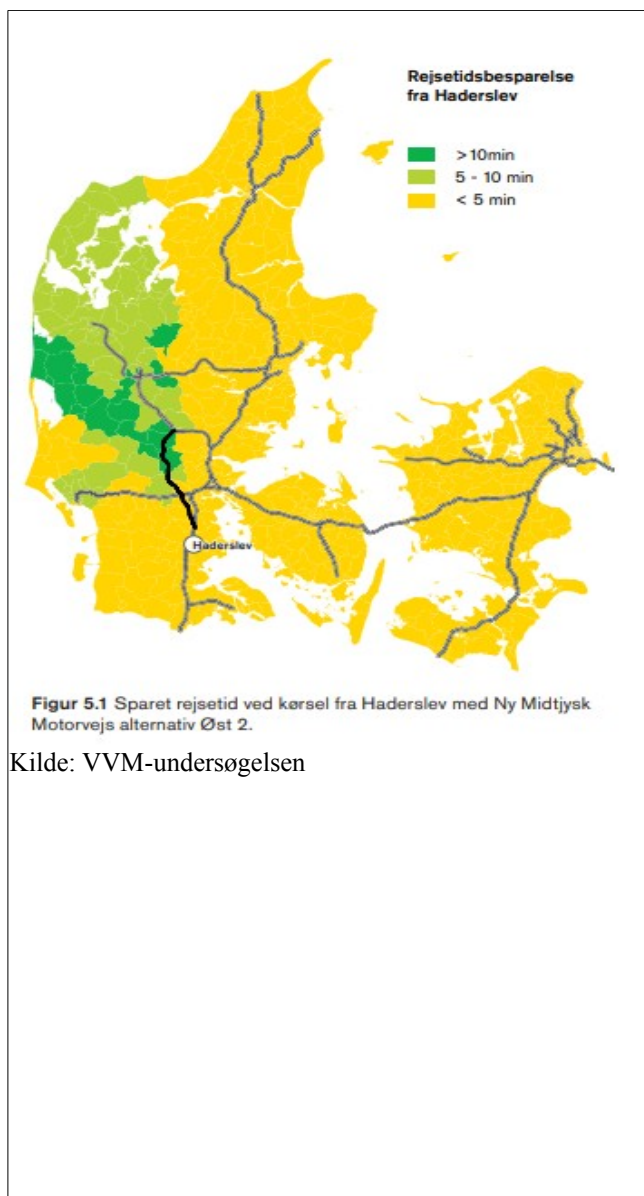
Sydøstjyllands Vognmandsforening

Ikke brug for en Hærvejsmotorvej

”Formanden Per Rasmussen havde ikke meget tilovers for planerne om en Hærvejsmotorvej. Jeg har svært ved at se, at der er brug for en motorvej midt gennem Jylland”.

En grænsehandelsmotorvej ?

Man kan lidt drilsk kalde en Hærvejsmotorvej for grænsehandelsmotorvej. Men er det noget skatteyderne skal støtte med milliarder?



Det er en klar fordel for grænsehandelsbutikkerne hvis der bygges en motorvej fra Haderslev til Give.

Den vil gøre det hurtigere for folk i dele af Vestjylland (se kort til venstre) at komme til butikkerne i Tyskland. Det er erhvervsstøtte til dem.

I de samfundsøkonomiske beregninger, som VD benytter, vil flere grænsehandelssture og med højere hastigheder på en motorvej give tidsgevinster i regnestykkerne. Man er det udtryk for samfundsnytte at støje mere, svine mere, ødelægge natur og samtidig undergrave det lokale handelssliv? Og så lade omsætningen flytte til Freggaard med flere.



**VI HAR IGEN ÅBENT I ALLE
VORES BUTIKKER
FRA DEN 15. JUNI 2020**

Gængse samfundsøkonomiske beregninger er ubrugelige til sikring af miljø, sundhed, klima, naturværdier og social retfærdighed på transportområdet.

Store vejprojekter er primært affødt af en uhensigtsmæssig finansiering, hvor lobbygrupper fuldstændig omkostningsfrit kan kræve skatteyderfinansierede vejanlæg. Stadige krav om flere statsbetalte veje lægger et urimeligt pres på Folketinget og der er et rend af lobbygrupper, der til stadighed opsøger folketingsudvalg med deres store, dyre og natur- og miljøødelæggende vejkrav.

Vejkrav stimuleres som nævnt af snævre samfundsøkonomiske beregninger, hvor en smule tidsbesparelse pr. bilist lægges sammen årtier frem i tiden - baseret på kraftige fremskrivninger af biltrafikkens omfang - og derefter ganges med en høj timepris. Dette beløb defineres som samfundsnytte. Når man udregner ”forsinkelse” på vejene i Danmark, sammenligner man med højest tilladte hastighed. Det er en metode som OECD på det kraftigste fraråder. Man kan ikke økonomisk, miljømæssigt og arealmæssigt indrette et vejsystem, der skal kunne give free-flow døgnnet rundt. Se mere: <https://www.altinget.dk/transport/artikel/noah-goer-op-med-de-skaeve-samfundsøkonomiske-beregningsmetoder-i-transporten>

Transportøkonom Johan Nielsen har udarbejdet en omfattende kritisk analyse af hvordan trafikplanlægningen foregår i Danmark og forslag til en anden form for planlægning:

<https://rgo.dk/klimavenlig-transportplanlaegning-kraever-nye-regnemetoder/>

Der, hvor der især er pres på vejene er ind mod Storkøbenhavn i ”spidstimen”, og presset består primært af pendlerbiler med en gennemsnitbelægning på 1,05 person pr. bil. Vejudvidelser vil her stimulere flere til at bruge bil og derved betyde færre passagerer i den kollektive trafik og øge trængslen, støjen og luftforureningen og presset på veje og parkeringspladser i Storkøbenhavn.

Vi har et af verdens absolut mest udbyggede vejsystemer. Vi har f.eks. 4 gange så mange kilometer motorvej i forhold til befolkningstal som UK. Vi synes, at det er på tide at smække statskassen i for flere store nye vejanlæg og koncentrere indsatsen forbedring af den kollektive trafik samt forholdene for cykeltrafikken. Tillige er det af afgørende betydning at minimere gener og belastninger – f.eks. trafikstøj - fra de store vejanlæg. Lavere hastighedsgrænser vil have stor betydning både hvad angår reduktion af støj, energiforbrug og antallet af dræbte og kvæstede.

Med venlig hilsen

NOAH-Trafik

Ivan Lund Pedersen

Rådet for Bæredygtig trafik

Kjeld A. Larsen
Poul Kattler