

København den 31. maj 2023

Til Vejdirektoratet og Folketingets partier

**En motorvej mellem Regstrup og Kalundborg er unødvendig og miljø- natur og klimaskadelig. Den bør derfor droppes. Vejdirektoratets (VD) rapport vedr. en sådan motorvej er skræmmende læsning.**

Motorvejen til ca. 2000 millioner kroner vil tillige være en forudsætning, en trædesten, for en Kattegatforbindelse. Her indsigelse mod en Kattegatforbindelse:

<https://www.noah.dk/sites/default/files/inline-files/Derfor%20nej%20til%20en%20Kattegatforbindelse.%20Juli%202022.pdf>

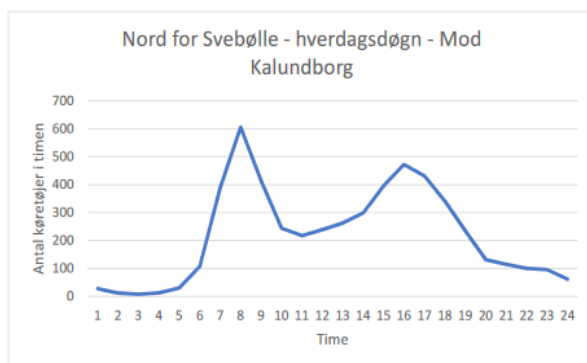
Det virker fuldkommen meningsløst at bygge en motorvej, hvor trafikbelastningen er så lille. Vejdirektoratet undlader tilmed "blufærdigt" at nævne, **hvor** lille trafikmængden er time for time.

NOAH-Trafik har dog fremskaffet dem fra VD. Så de findes. Nedenfor et eksempel.

Her er de: <https://noah.dk/sites/default/files/inline-files/Vejstrup%20-%20Kalundborg%20trafiktal.pdf>

Og her:

[https://noah.dk/sites/default/files/inline-files/Skovvejeven\\_Trafikt%C3%A6llinger\\_2019\\_Grafer.pdf](https://noah.dk/sites/default/files/inline-files/Skovvejeven_Trafikt%C3%A6llinger_2019_Grafer.pdf)



Det er mildt sagt yderst kritisabelt, at den slags vigtige oplysninger om trafikbelastningen time for time ikke fremgår af VVM-undersøgelsen. Borgerne skal anstændigvis kende baggrunden for store dyre indgribende, miljøødelæggende, klimaskadelige investeringer. Det svarer til, at man ikke oplyser om beskedne børnetal før man investerer i en kæmpe stor skole.

Trafiktal time for time er det mest centrale for at kunne vurdere trafikbelastningen. Men også hverdagsdøgntrafiktal, fra Vest for Mørkøv og Nord for Svebølle er afslørende. Her tal indhentet fra Vejdirektoratet:

Hverdagsdøgnetrafikken (på baggrund af målinger i foråret 2019. Denne periode valgt for ikke at være påvirket af corona-tiden. )

	Mod Holbæk	Mod Kalundborg	Trafikken ialt
Vest for Mørkøv	8.064	8.024	16.088
Nord for Svebølle	5.059	5.013	10.072

Trafikbelastningen er således meget lav. Til sammenligning kan man her se tal for bygader i København: <https://www.opendata.dk/city-of-copenhagen/trafiktal#resource-trafiktal.csv>

At bruge omkring 2000 millioner gode skatte kroner på en motorvej er meningsløst.

Vejdirektoratet erkender tilmed, at der ikke er trængselsproblemer, selvom der **ikke** bygges nogen motorvej: "Det er forventningen, at trafikken på hele strækningen vil stige med cirka 1 procent pr. år frem til 2030. Det er ikke forventningen, at der vil blive udfordringer med trængsel på strækningen".

Kilde: Side 7 i resumerapporten: <https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2023-04/3%20etape%20af%20Kalundborgmotorvejen.%20Sammenfattende%20rapport.pdf>

Mens borgere og kommuner rundt omkring i Danmark kæmper for lavere hastigheder på **eksisterende** motorveje for at reducere støjbelastningen og andre belastninger er hovedargumentationen for en motorvej Regstrup-Kalundborg højere hastigheder. Der opereres med markant højere hastighedsgrænser:

### 2.3 Hastighed

Der forventes skiltet med 110 km/t på udbygningsstrækningen. De eksisterende kurver på vejen er for små til 130 km/t, og det vil kræve omfattende ændringer/udbygninger af den eksisterende strækning, hvis hastigheden skal kunne hæves til 130 km/t. Nybygningsstrækningen bliver projekteret til 130 km/t.

At højere hastigheder er det afgørende fremgår med al ønskelighed af denne såkaldt samfundsøkonomiske analyse, som VD har udarbejdet:

**Tabel 1 - Samfundsøkonomisk resultat af 3. etape af Kalundborgmotorvejen**

mio. DKK	Lav CO2-pris		Høj CO2-pris	
	Kalundborgmotorvejen 3. etape		Kalundborgmotorvejen 3. etape	
<b>Anlægsomkostninger:</b>		<b>-1.930</b>		<b>-1.930</b>
Anlægsomkostninger		-2.397		-2.397
Restværdi		468		468
<b>Drifts- og vedligeholdelseeffekter:</b>		<b>-97</b>		<b>-97</b>
Driftsomkostninger, vejinfrastruktur		-59		-59
Indtægter fra brugerbetaling, vej		-39		-39
<b>Brugereffekter:</b>		<b>2.021</b>		<b>2.021</b>
Tidsgevinster, vej (personbiler, varebiler og lastbiler)		2.435		2.435
Tidsgevinst, gods		2		2
Kørselsomkostninger, vej (personbiler, varebiler og lastbiler)		-427		-427
Brugerbetaling, vej:		11		11
<b>Gener i anlægsperioden:</b>		<b>-81</b>		<b>-81</b>
Vej		-81		-81
<b>Eksterne effekter:</b>		<b>-88</b>		<b>-149</b>
Uheld		22		22
Støj		-20		-20
Luftforurening		-31		-31
Klima (CO2)*		-58		-120
<b>Øvrige konsekvenser:</b>		<b>346</b>		<b>349</b>
Afgiftskonsekvenser		427		429
Arbejdsudbudsforvridning		-207		-207
Arbejdsudbudsgevinst		127		127
<b>I alt nettonutidsværdi (NNV)</b>		<b>172</b>		<b>114</b>
Intern rente		3,5%		3,4%
Nettogevinst pr. offentlig omkostningskrone**		0,1		0,1
Skyggepris/-gevinst***		<b>4.935 (G)</b>		<b>4.935 (G)</b>

I tabellen kan man se, at den postulerede tidsbesparelse, som udregnes over 50 år - med stadig stigende trafikmængder og højere timepriser - er den absolut største faktor.

**Den er prissat til 2.435.000 millioner kr.** Nogen kunne forledes til at tro, at det er rigtige penge. Det er det ikke. Det er primært fuldkommen fiktive beløb, "luftpenge", som end ikke kan bruges til at købe en is for.

Her er "prisliste" for **køretøjstimer** i 2022-priser. Timepriserne opjusteres løbende gennem de 50 år og er baggrunden for den ovennævnte ekstremt store "beløb".

Tidsværdier for persontrafik, køretøjstimer for 2022			2022 priser	
kr. per køretøjstime	Bolig-arbejde	Erhverv*	Andet	Vægtet snit
<b>Bilister</b>				
Køretid	118	489	167	189
Forsinkelsestid	177	734	250	284

Note: Tidsværdier er fremskrevet med prisudvikling og udvikling i BNP. Børn under 18 år medregnes som en halv person.

\* i markedspris - dvs. korrigeret med NAF.

Og denne "prisliste" for **persontimer** i biler:

Tidsværdier for persontimer i biler. Børn under 18 år sættes til halv pris:			
Kr. per persontime. 2022 priser. Tidsværdierne fremskrives med prisudvikling og udvikling i BNP.	Bolig-arbejde	Erhverv	Anden kørsel
Køretid	110	447	110
Forsinkelsestid	164	671	164

Kilde: Transportøkonomiske enhedspriser:

<https://www.cta.man.dtu.dk/modelbibliotek/teresa/transportoekonomiske-enhedspriser>

Det næststørste beløb i tabellen "samfundsøkonomisk resultat" udgør, som det kan ses, af 427 mio. kr. i form af "afgiftskonsekvenser". Det er en følge af mere trafik med højere hastigheder, der fører energiforbruget. Selvom vores klimapolitik tilsiger, at vi skal spare på energien bruges større energiforbrug og dermed højere afgifter som brækstang for anlæg af en motorvej.

Beregningen vil falde helt fra hinanden hvis prissætning af tid udtages og øget energiforbrug/afgiftskonsekvens fjernes som en positiv faktor.

Samtidig med at flere afgifter regnes som et plus for en motorvej skriver Vejdirektoratet også om flere elbiler, som jo ikke bidrager med kørselsafhængige indtægter til samfundet. Det er derfor meget uklart på hvilket grundlag Vejdirektoratet har sat afgiftskonsekvenserne til 427 mio. kr.

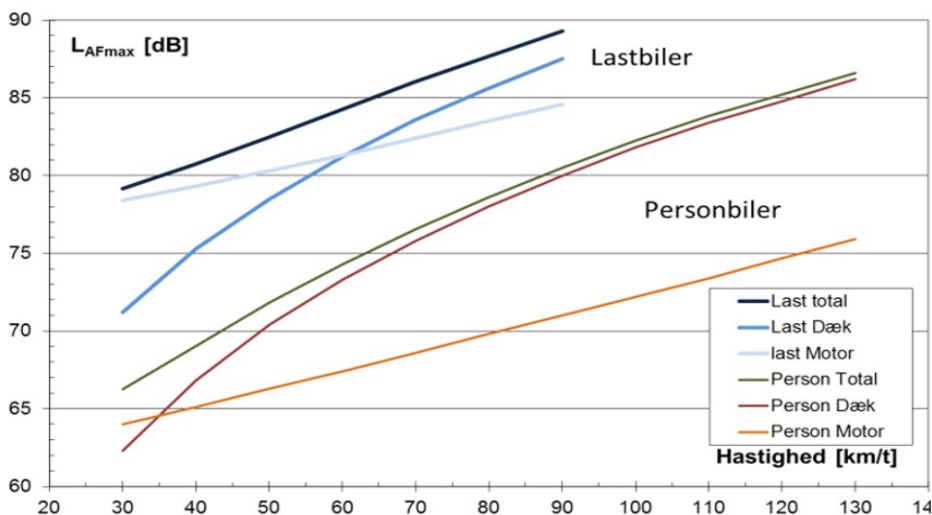
Vejdirektoratet erkender, at motorvejen vil forøge trafikken, hastighederne og dermed støjbelastningen. Men det betyder stort set ingenting i beregningerne.

I tabellen kan man se, at **støjbelastningen af borgerne med stadigt stigende støj gennem 50 år kun sættes til 20 mio. kr.** Det er en hån mod de mange der udsættes for unødigt støjbelastning. Ved at undlade at bygge motorvejen og have lavere hastigheder på de eksisterende veje vil merbelastningen kunne undgås.

### Lavere hastigheder på vejene er et win-win virkemiddel:

<https://pro.ing.dk/mobilitytech/holdning/lavere-hastigheder-paa-vejene-er-et-win-win-virkemiddel?fbclid=IwAR2TtHFD0DhYJmFUxCEI7MCag7nOLqWRaAoLGspdU4bQOkWJ4nzetsE5VFw>

Højere hastigheder giver, som det fremgår af denne graf kraftige stigninger i støjbelastningen. Bemærk at det især er dækstøjen. Derfor hjælper det ikke med elbiler.



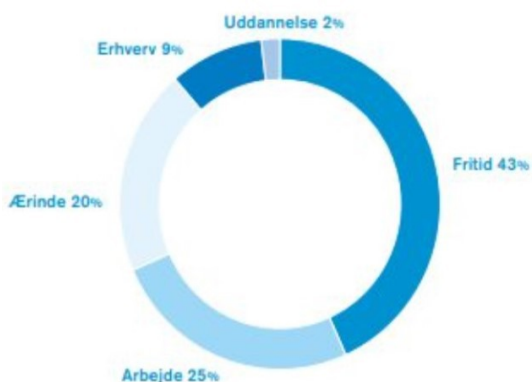
Kilde: Vejdirektoratet.

Den helt afgørende faktor i de samfundsøkonomiske beregningerne er, som det kan ses af analysen, prissættelse af tid i 50 år. Og det forudsættes tilsyneladende, at trafikanterne altid kører med højest tilladte hastighed. Ellers smuldrer tidsgevinsten og regnestykket.

Vejdirektoratet postulerer: ”Det betyder, at en trafikant sparer ca. 6 min på en tur mellem Hovedstadsområdet og Kalundborg (eller omvendt), når projektet er anlagt”. Tidsgevinsten er alene mellem Kalundborg og Roskilde.

Til sammenligning bruger en voksen dansker i gennemsnit omkring 3 timer og 20 minutter på TV og streaming. I lyset heraf er det mildt sagt endnu mere u hensigtsmæssigt at bruge milliarder på nogle små tidsbesparelser. Og samtidig påføre natur, miljø og klima yderligere belastninger.

Her må man iøvrigt huske, at omkring 63 % af bilkørslen er kørsel i fritiden. Alligevel prissættes fritidskørslen, som det fremgår af prislisen ovenfor under ”andet”, meget højt. Børn under 18 år - herunder spædbørn - medregnes også - dog til halv pris - jfr. noten under tabellen.



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

At benytte den slags regnestykker, der udgør den absolut vigtigste faktor bag beslutningen om nye vejanlæg, som begrundelse for ødelæggelse af natur, miljø og klima er meningsløst.

## Vigtige faktorer der ikke tages hensyn til i beregningerne

På trods af, at det hævdes, at de samfundsøkonomiske beregninger skal afspejle de samlede fordele og ulemper ved nye trafikprojekter, er der en række effekter, som ikke indgår i beregningerne.



Kilde: Lektor Per Homann Jespersen.

Det er ofte disse effekter, borgere protesterer imod i forbindelse med nye trafikprojekter, bl.a. En Kattegatforbindelse, Midtjysk motorvej, Frederikssundsmotorvej, Limfjordsforbindelse over Egholm og Lynetteholm/Havnetunnel. Alligvel tillægges de næsten ingen betydning.

Det kan også være med til at forklare, hvorfor borgergrupperne ikke har tillid til de politiske beslutningsprocesser.

Bemærk i øvrigt i tabellen, at **klimabelastningen ved kørslen kun er sat til mellem 58 og 120 mio. kr. alt efter hvilken CO2 pris man anvender.**

Klimabelastning ved **bygning** af det store vejanlæg indgår ikke i den samfundsøkonomiske analyse. Det er fuldkommen urimeligt.

Udledningen ved anlæg af en motorvej fra Regstrup til Kalundborg udgør ca. 97.800 tons CO<sub>2</sub>e. Dette tal var et af de tal, som Benny Engelbrecht undlod at oplyse i forbindelse med indgåelse af Infrastrukturaftalen af 28. juni 2021. Undladelsen betød at et flertal i Folketinget mistede tilliden til ham og han måtte stoppe som transportminister

Klimaloven bør naturligvis også være af afgørende betydning også på transportområdet. Det afspejles dog på ingen måde i VVM-analysen.

*§ 1. Formålet med denne lov er, at Danmark skal reducere udledningen af drivhusgasser i 2030 med 70 pct. i forhold til niveauet i 1990, og at Danmark opnår at være et klimaneutralt samfund i senest 2050 med Parisaftalens målsætning om at begrænse den globale temperaturstigning til 1,5 grader celsius for øje.*

<https://www.retsinformation.dk/eli/lt/2020/965>

## Alternativer til motorvej ikke belyst

Jernbanen København-Kalundborg vil kunne udbygges og derved sørge for mere miljøvenlig transport af mange mennesker og gods på strækningen. Det er end ikke nævnt og derfor slet ikke analyseret. Det er en alvorlig fejl.

Det er værd at huske, at hver gang en person vælger at lade bilen stå og benytte *ledig kapacitet* i den kollektive trafik *er praktisk taget al energien sparet*. Denne sammenhæng blev bogstaveligt talt skåret ud i pap på de “hængeskilte”, som blev ophængt i busser og tog under energiforsyningskrisen i 1993. Og belastningen af vejanlæg og parkeringspladser fjernes.

Nu har vi igen en energiforsyningskrise, så der er al mulig grund til at lade sig inspirere af tidligere bestræbelser for at få folk til i højere grad af bruge den fælles trafik.



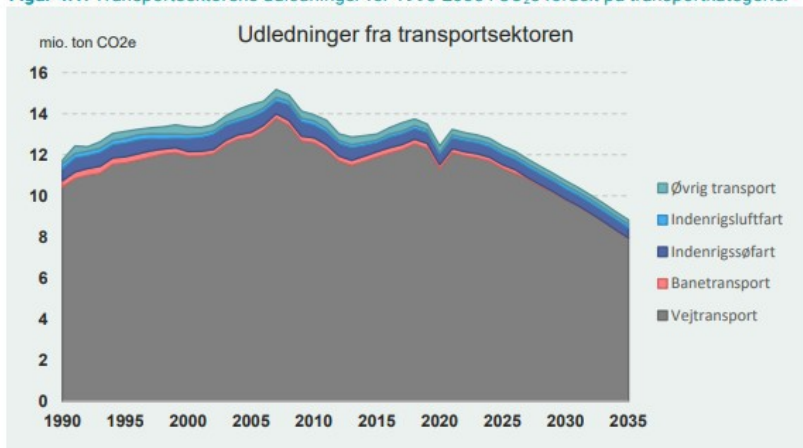
Klimalovens målsætning er som nævnt at CO<sub>2</sub>-udledning skal ned med 70 % i 2030 sammenlignet med 1990. Af figurerne herunder kan man se, at CO<sub>2</sub>-udledningen fra vejtrafikken ikke er faldet i forhold til udgangsåret 1990. Først efter 2025 viser grafen et begyndende fald i forhold til 1990. Der er dog ikke vedtaget effektive tiltag, der kan sikre fald i udledningerne fra trafikken.

Bemærk at klimabelastningen fra banetrafikken praktisk taget forventes af forsvinde om få år.

Figuren stammer fra Energistyrelsens klimastatus og fremskrivning 2022.

[https://ens.dk/sites/ens.dk/files/Basisfremskrivning/kf22\\_-\\_samlet\\_rapport.pdf](https://ens.dk/sites/ens.dk/files/Basisfremskrivning/kf22_-_samlet_rapport.pdf)

Figur 4.1: Transportsektorens udledninger for 1990-2035 i CO<sub>2</sub>e fordelt på transportkategorier

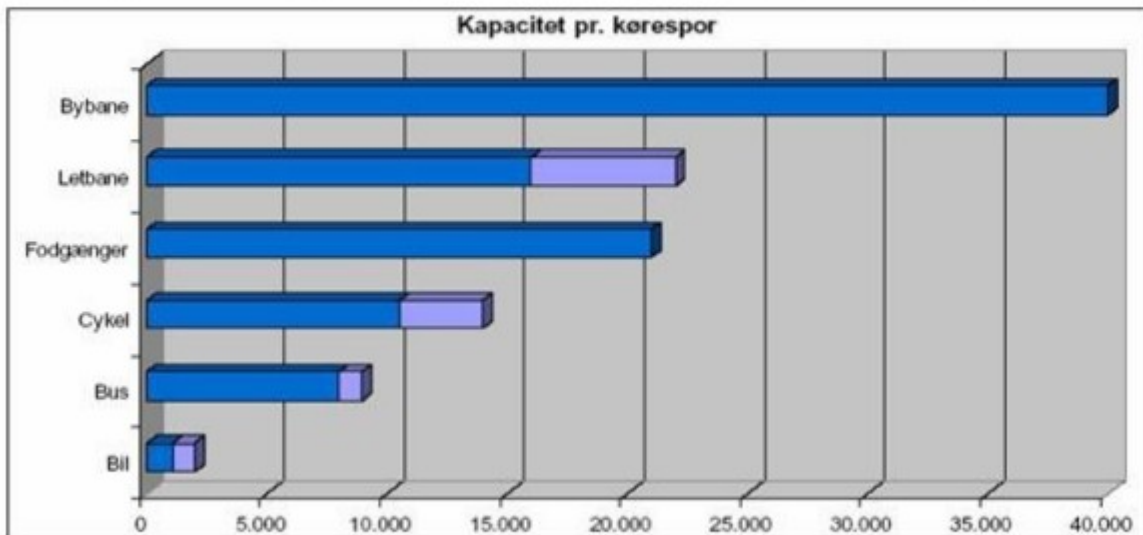


Det er vigtigt at bruge vore arealer bedst muligt. Derfor er det nødvendigt at udnytte arealerne til transportmidler (inkl. gang og cykling) der har en høj kapacitet i forhold til arealforbruget.

Den nedenstående tabel er bragt i [Fremtidsscenerier for transport i Danmark](#) fra DTU (2006). (Figuren kommer oprindeligt fra Transportdirektoratet i Europa Kommissionen).

Arealforbrug til parkering er ikke inkluderet, men også her er bilen mest pladskrævende. En parkeringsplads med manøvreareal fylder ofte omkring 25 kvadratmeter.

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.

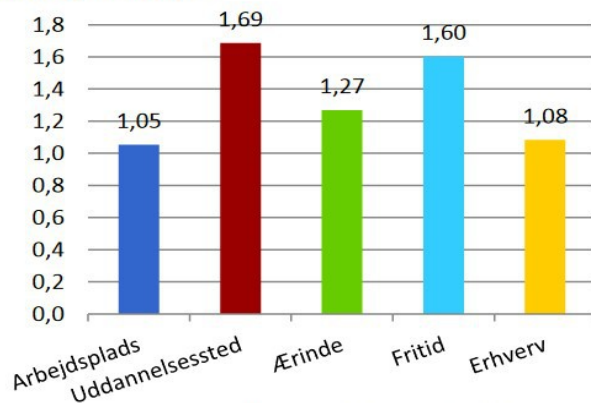


**Figur 12** Arealbehov for forskellige transportløsninger<sup>18</sup>.

Det er også værd at huske, at trafikken i den korte myldretid primært består af pendlerbiler, hvor der i gennemsnit kun er 1,05 person. Det er udtryk for en ekstrem dårlig udnyttelse af den dyre infrastruktur.

#### Formålsfordeling

Personbilers belægningsgrad afhænger i betydelig grad af turens formål. Pendler- og erhvervssture foregår ofte med kun føreren i bilen, mens belægningsgraden er markant højere ved ture til uddannelsessted og fritidsture.



Antal personer per personbil fordelt på førens turformål, 2012-2014

Kilde: Transportvaneundersøgelsen

### Forudsætninger bag vejtrafikprognoser

Prognoser for vejtrafikken hviler på forudsætninger om ubegrænset kapacitet i vejsystemet og højere og højere takster i den kollektive trafik kombineret med, at der føres en transportpolitik, der gør det billigere og billigere at købe og bruge personbiler. Med disse indbyggede forudsætninger i prognoserne er der lagt op til en fortsættelse af årtiers trafik- og afgiftspolitik.

### 3.3 Kollektive trafiktakster

Den kollektive trafiktakst fastlægges for fremtidige år på basis af det lovbestemte takststigningsloft. Fremskrivningen baseres på forudsætninger i Transportøkonomiske Enhedspriser (Transportministeriet, 2016) hvori der indgår, at takststigningsloftet benyttes fuldt ud.

Taksterne for kollektiv trafik fremskrives med 5,1 % fra 2015 til 2030 og med 9,8 % fra 2015 til 2040. De forudsatte takststigninger indregnes for alle rejselænger.

### 3.4 Kørselsomkostninger

Fremskrivningen af kørselsomkostninger baseres på Transportøkonomiske Enhedspriser (Transportministeriet, 2016). Enhedspriserne fremskrives på baggrund af forventet udvikling i benzinpriser, brændstoføkonomi og sammensætning af bilparken efter drivmiddel.

Der er forudsættes et fald på 14,9 % fra 2015 til 2030 og på 16,7 % fra 2015 til 2040. Det betyder, at kørselsomkostningerne reduceres fra 0,80 kr./km til 0,68 kr./km. ved privatkørsel og fra 3,70 kr./km. til 3,15 kr./km ved erhvervskørsel i 2030 samt til 0,67/3,08 kr./km i 2040.

### 3.1 Bilejerskab

DTF har i 2004 gennemført en undersøgelse af sammenhængen mellem indkomst og bilejerskab. Notatet beregner en generel elasticitet på bilejerskab på 0,43 i forhold til den økonomiske vækst. Da der forudsættes en vækst i BNP på 31 % mellem 2015 og 2030, forudsættes der tilsvarende en vækst i bilejerskabet på 10,4 % fra 2015 til 2030. For perioden 2015-2040 forudsættes en vækst i bilejerskabet på 16,2 %.

Danmark har rigeligt med motorveje. Vi har således 4 gange så mange kilometer motorvej pr. million indbyggere som UK, som ikke er med på denne liste da de har forladt EU.

EU-land	Motorveje	
	Km - Motorvej	Km motorvej pr. mio. indbyggere
Polen	1.637	43
Italien	6.943	115
Estland	154	117
Tjekkiet	1.252	118
Tyskland	13.141	159
Holland	2.756	160
Frankrig	11.671	174
Irland	916	190
Østrig	1.743	198
Ungarn	1.982	203
Sverige	2.132	211
<b>Danmark</b>	<b>1.298</b>	<b>225</b>
Portugal	3.065	298
Spanien	15.585	334

Kilde: Eurostat

Det er også værd at huske, at vi også har vore fine hovedveje parallelt med motorvejene.

Der er ikke belæg for at motorveje skaber udvikling i tyndt befolkede landsdele. Se Analyse fra KRAKA ”Ingen effekt af motorveje på lokal befolkningsvækst i landområderne”

[http://kraka.dk/analyse/ingen\\_effekt\\_af\\_motorveje\\_paa\\_lokal\\_befolkningsvaekst\\_i\\_landomraaderne](http://kraka.dk/analyse/ingen_effekt_af_motorveje_paa_lokal_befolkningsvaekst_i_landomraaderne)

Der sker desværre normalt det, at de forvejen ”stærke” områder af landet bliver endnu stærkere. De suger yderligere aktivitet til sig. Man kan jo køre i begge retninger på en motorvej.

Alligevel er det blevet et mantra i kampen for flere store veje, at det er nødvendigt for at skabe vækst og beskæftigelse.

Der er som nævnt ikke støtte for en sådan argumentation i forskning og erfaring - især ikke i et land, der i forvejen har et fantastisk udbygget vejsystem. Nye veje hjælper ikke de områder som de påstås



at hjælpe. Erfaringerne fra bl.a. Nordjylland, Lolland-Falster, Vestsjælland, Sydsjælland og Langeland viser, at store motorvejsanlæg tværtimod har tappet områderne for aktivitet.

Det er Østjylland, Midtfyn og Hovedstadsområdet, der primært har tiltrukket arbejdspladser som følge af de store vejinvesteringer, men disse områder har samtidig fået en voldsom miljøbelastning som følge af den medfølgende trafik.

Med venlig hilsen

NOAH-Trafik

Ivan Lund Pedersen