

København den 15. august 2023

Til Vejdirektoratet og Folketingets partier

**Vedrørende ”Høring over udkast til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning”**

Beklageligvis har Vejdirektoratet bundtet nævnte 3 projekter sammen. Det giver et yderst uoverskueligt sammenblandet høringsmateriale på 160 sider, der kan afholde borgere fra at sende hørings svar.

Store milliarddyre anlægsarbejder bør behandles separat. Vi kommenterer her sagen om en evt. motorvej mellem Regstrup og Kalundborg.

**NOAH-Trafik og Rådet for Bæredygtig Trafik mener, at en motorvej mellem Regstrup og Kalundborg er unødvendig og dybt skadelig for miljø, natur og klima. Den vil tilmed være en trædesten for en Kattegat-forbindelse, som vi mener vil ødelægge natur, miljø og belaste klimaet kraftigt. Vejprojektet bør af de nævnte grunde droppes. Vejdirektoratets (VD) VVM – rapport vedr. en sådan motorvej er i øvrigt skræmmende læsning, der med al ønskelig tydelighed viser, at projektet er ødelæggende i forhold til alle de nævnte forhold.**

Processen bag det udsendte forslag til anlægslov har mildt sagt også været forceret og udemokratisk.

Høringen vedr. VVM-analysen vedrørende projektet sluttede den 16. juni. Det var så planen, at de 198 hørings svar skulle behandles af Vejdirektoratet, der så skulle komme med en indstilling. Iøvrigt en helt igennem ubetyggende procedure, at en myndighed, som er interesseret i et infrastrukturprojekt skal tage stilling til indsigelser mod projektet.

Her link til de indkomne hørings svar: [https://vejdirektoratet-public.rhs.niras.dk/Webpublicering/Publicering?hoeringid=f5767fb0-087f-4a29-9a39-a9204be05cd6&fbclid=IwAR2cJU3glA09uhqHfLJbUSs\\_LrdpqW3qnvCmHm\\_BtBigO5i7cITjvyy8A](https://vejdirektoratet-public.rhs.niras.dk/Webpublicering/Publicering?hoeringid=f5767fb0-087f-4a29-9a39-a9204be05cd6&fbclid=IwAR2cJU3glA09uhqHfLJbUSs_LrdpqW3qnvCmHm_BtBigO5i7cITjvyy8A)

Der er lagt et stort arbejde i udarbejdelse af de mange hørings svar fra borgere, foreninger og organisationer. Mange forventede nok ligefrem en seriøs uvildig stillingtagen til de mange indsigelser.

Der skete imidlertid dette: 10 dage efter høringsfristens udløb kom det ud, at forligspartierne havde besluttet at gennemtrumfe anlægget "som oprindeligt besluttet". Se pressemeddelelse fra Transportministeriet:

[https://www.trm.dk/nyheder/2023/beslutning-om-igangsaettelse-af-kalundborgmotorvejens-3-etape?fbclid=IwAR1vXYaZLtNZFPdXmW\\_o6Gu-IJugZ43CMTEyDFQcAkXOf5-4QIQ7srPNXjk](https://www.trm.dk/nyheder/2023/beslutning-om-igangsaettelse-af-kalundborgmotorvejens-3-etape?fbclid=IwAR1vXYaZLtNZFPdXmW_o6Gu-IJugZ43CMTEyDFQcAkXOf5-4QIQ7srPNXjk)

Allerede den 7. juli blev der fremsat forslag til anlægslov. Høringen vedr. VVM-analysen sluttede som nævnt den 16. juni.

Høringsmaterialet vedr. en anlægslov ligger her; <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/67749>

Man besluttede i forligskredsen at bruge ca. ½ milliard ekstra oveni de ca. 2 mia. som Vejdirektoratets forslag ville koste. Udvidelsen af projektet betyder endnu større CO2 udledning, mere biltrafik, langt mere støj og større ødelæggelse af naturværdier. Hastigheden sættes således op til 130 km/t på hele strækningen. Til trods for den meget store fordyrelse og dermed en endnu ringere samfundsøkonomi, ønsker partierne bag vejforliget altså at bruge ½ milliard ekstra skatte kroner til at betale meromkostningerne. Hvis man havde haft natur, miljø og klima på dagsordenen kunne alle de ca. 2500 millioner kroner til hele projektet være brugt f.eks. til udbygningen af jernbanen til Kalundborg med dobbeltspor, hyppigere drift og baneforbindelse til Kalundborgs vesthavn m.m.

Hele forløbet viser desværre, at borgerinddragelse, høringer m.m. ikke tages alvorligt af beslutningstagerne.

Dette forstærkes yderligere af indholdet af høringsbrev fra Transportministeriet.

**Af dette fremgår, at "fremdrift i projekterne" er vigtigere end borgernes mulighed for at klage og vigtigere end at give indflydelse til andre myndigheder. Vejdirektoratet får i praksis nærmest ubegrænset magt til at gennemføre projektet.**

Her klip fra Høringsbrevet:

*"På baggrund af projekternes størrelse, beliggenhed og kompleksitet er det vurderet nødvendigt at regulere visse myndighedsforhold samt fravige visse love og klageadgange relateret til anden lovgivning, hvor det konkret har betydning for projekterne. Dette er bl.a. af hensyn til at sikre fremdrift i projekterne.*

*Denne fravigelse af anden lovgivning har ikke som konsekvens, at de for lovene bagvedliggende hensyn (fx natur- og planhensyn) ikke vil blive varetaget. Disse hensyn vil fortsat blive varetaget i projekterne af Transportministeriet, i praksis Vejdirektoratet som den udførende bygherre, i overensstemmelse med reglerne i anlægsloven og på baggrund af rammerne i de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger for de tre projekter".*

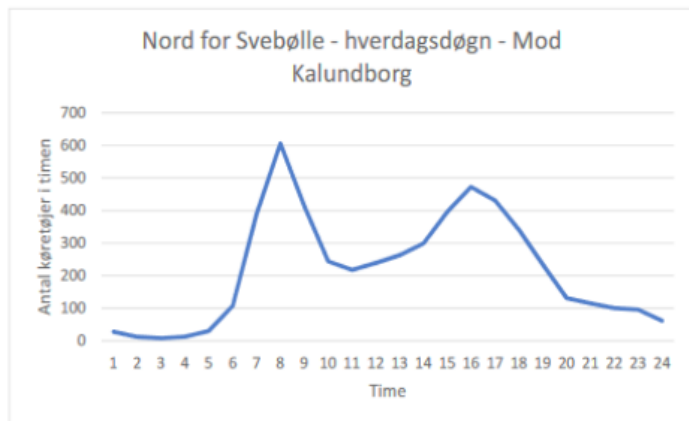
Kilde: <https://prodstoragehoeringspo.blob.core.windows.net/fd519859-ae5c-4992-94f7-fc1b8651fc7f/H%C3%B8ringsbrev.pdf>

Det virker fuldkommen uden proportioner 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 oplysningerne dem fra Vejdirektoratet.

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

Her et eksempel på den yderst beskedne trafikmængde:



Det er mildt sagt yderst kritisabelt, at den slags vigtige oplysninger om trafikbelastningen ikke fremgår af VVM-undersøgelsen og ej heller af forslag til anlægslov for projektet.

Borgerne skal anstændigvis kende baggrunden for store dyre indgribende, miljøødelæggende, klimaskadelige investeringer.

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

Hverdagsdøgntrafikken (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 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 2500 millioner gode skattekrone på en motorvej er derfor 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>

Den lille trafikmængde bekræftes også i udkast til anlægslov, hvor der vedr. anlægsarbejdet står: "Det vil være muligt at afvikle trafikken med et spor i hver retning, også på de strækninger, hvor der i dag er to spor i hver retning."

## Mere støj

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. Her fra udspillet fra Vejdirektoratet:

## 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.

Senere har forligspartierne bag projektet besluttet, at der skal være motorvej helt til Kalundborg og at hastighedsgrænsen skal op på 130 km/t. Det betyder højere støj.

Ændring i hastighed	Ændring i støjniveau**	Ændring i hastighed	Ændring i støjniveau**
Fra 130 til 120 km/t	0,9 dB	Fra 80 til 70 km/t	1,4 dB
Fra 120 til 110 km/t	0,9 dB	Fra 70 til 60 km/t	1,4 dB
Fra 110 til 100 km/t	0,9 dB	Fra 60 til 50 km/t	1,5 dB
Fra 100 til 90 km/t	0,9 dB	Fra 50 til 40 km/t	1,2 dB*
Fra 90 til 80 km/t	1,3 dB	Fra 40 til 30 km/t	0,7 dB*

\* Ved hastighedsnedsættelse til under 50 km/t kan der opnås 0,5 -1 dB yderligere, hvis der er ingen eller meget få tunge køretøjer, hvilket ofte er tilfældet på de mindre veje.

\*\* Der er forudsat 10 procent tunge køretøjer og en typisk fordeling af trafikken over døgnet. Den støjdæmpende effekt kan lægges sammen, så en nedsættelse af hastigheden fra for eksempel 80 km/t til 60 km/t nedsætter støjen med 2,8 dB (62).

Tabel fra Gate 21 og Rambølls »Trafikstøj - et overset samfundsproblem: hvidbog om løsninger og udfordringer, maj 2016«.

Illustration: Gate 21.

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

Denne analyse er udarbejdet inden forligspartierne besluttede at bruge yderligere 452,4 mio. kroner, som Transportministeriet - ifølge det oplyste - ”har fundet”.

”Regnestykket” i ”den samfundsøkonomiske analyse” er derfor ikke det samme, som gengivet nedenfor, men der er end ikke i anlægsloven noget nyt ”regnestykke”.

**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%
<b>Nettogevinst pr. offentlig omkostningskrone**</b>		<b>0,1</b>		<b>0,1</b>
<b>Skyggepris/-gevinst***</b>		<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.

**Tidsgevinsten er sat til 2.435 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.

Se "prislister" for **køretøjstimer** i 2022-priser.

<b>Tidsværdier for persontrafik, køretøjstimer for 2022</b>		<b>2022 priser</b>		
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 her tabel, der viser prislister 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/transporoekonomiske-enhedspriser>

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

Samtidig med at flere afgifter regnes som et plus for en motorvej skriver Vejdirektoratet også om flere elbiler, som jo netop 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.

Selv ud fra de stærkt kritisable gængse vurderinger ser det ringe ud for "økonomien" i projektet. Efter

Der skal så lidt til før det ramler totalt. Se blot i "Følsomhedsberegninger" nedenfor fra Vejdirektoratet hvordan en mindre reduktion på 25 % af den - efter NOAH-Trafiks mening - totalt opskruede tidsgevinst gennem 50 år - falder den postulerede "gevinst" ved projektet til 2,6 % altså under de magiske 3,5 %.

"Grænsen" på 3,5 % er i øvrigt et tal, som man i tilmed kan få en fornemmelse af mest er valgt af Finansministeriet for at retfærdiggøre de fleste vejprojekter. Tidsbesparelsen i 50 år udgør normalt langt størstedelen af "gevinsten".

Den ekstra udgift på ca. 1/2 milliard er ikke indregnet hverken i den samfundsøkonomiske beregning eller i "følsomhedsberegningerne" nedenfor.

## Følsomhedsberegninger

Der er gennemført en række følsomhedsberegninger for at teste robustheden af samfundsøkonomien. De forskellige resultater af følsomhedsberegningerne fremgår af Tabel 2. Tallene viser, at projektet svinger mellem at være rentabelt med stigninger og fald i anlægsomkostninger og tidsgevinster. De parametre, der påvirker den interne rente i størst omfang, er ændringer i tidsgevinsten, hvor en stigning på 25% efterlader en intern rente på op til hhv. 4,4% og 4,3%, og et fald efterlader den interne rente på hhv. 2,6% og 2,5%. Som det fremgår, ligger projektet tæt på grænsen for rentabilitet, og relativt små negative udsving kan medføre, at projektet ikke er rentabelt.

Tabel 2 – Følsomhedsberegninger for 3. etape af Kalundborgmotorvejen

Følsomhed	Beregnet intern rente	
	Lav CO <sub>2</sub> pris	Høj CO <sub>2</sub> pris
Hovedresultat	3,5%	3,4%
+ 10 pct. anlægsoverslag	3,2%	3,1%
- 10 pct. anlægsoverslag	3,9%	3,8%
25 pct. lavere tidsgevinster	2,6%	2,5%
25 pct. højere tidsgevinster	4,4%	4,3%

Kilde: <https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2023-04/Baggrundsnotat%20-%20Samfunds%C3%B8konomi%20Kalundborgmotorvejen%203.%20etape.pdf?fbclid=IwAR1loCNcSYu0E7ekquik619kB4Mxluc8-GXHW4ABvzUE9YYThQS4VGL-cPk>

Hvordan kan man i øvrigt regne med en tidsgevinst fra Kalundborg til København gennem 50 år med forventet stigende trafik bl.a. ind mod København ?

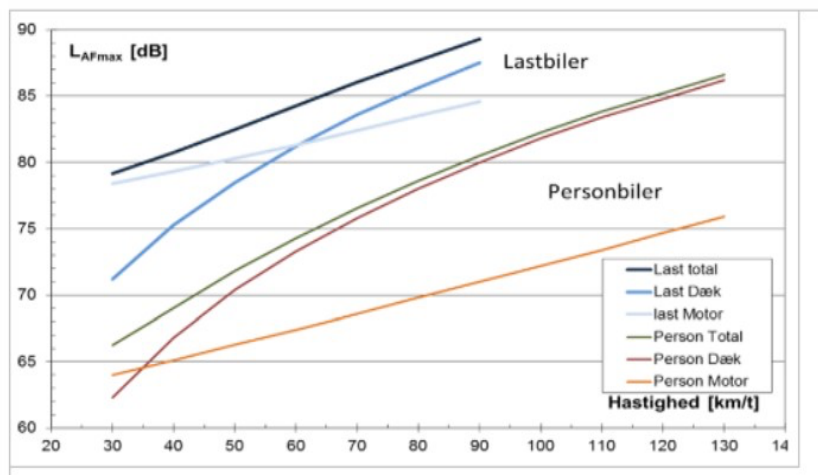
Vejdirektoratet postulerer: ”Det betyder, at en trafikant sparer ca. 6 min på en tur mellem Hovedstadsområdet og Kalundborg (eller omvendt), når projektet er anlagt”. Tidsgevinsten er alene mellem Kalundborg og Roskilde.

Beregningen vedr. tidsgevinsten vil falde helt fra hinanden på grund af mere biltrafik og dersom pris sætning af tid udtages/reduceres og øget energiforbrug/afgiftskonsekvens fjernes som en positiv faktor. Ved at undlade at bygge motorvejen og have lavere hastigheder på de eksisterende veje vil alle merbelastninger 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=IwAR2TtHFDoDhYJmFUxCEI7MCag7nOLqWRaAoLGspdU4bQOkWJ4nzetsE5VFw>

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



Kilde: Vejdirektoratet.

**Vejdirektoratet erkender, at ”Etablering af Kalundborgmotorvejens etape 3 i driftsfasen vurderes at have en væsentlig påvirkning af befolkningen og menneskers sundhed.**

”Selvom det totale antal af støjbelastede boliger i projektscenariet kun øges med syv boliger i forhold til 0-alternativet, vil udbygning og etablering af motorvejen betyde, at støjen øges over de vejledende grænseværdier ved nogle boliger, på trods af at der etableres den foreslåede støjafskærmning. Således øges det beregnede støjbelastningstal (SBT) med 11 %. Etablering af Kalundborgmotorvejens etape 3 i driftsfasen vurderes derfor at have en væsentlig påvirkning af befolkningen og menneskers sundhed.”

Kilde Forslag til anlægslov

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

**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 uhensigtsmæssigt 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 prislisterne ovenfor under ”andet”, meget højt. Børn under 18 år - herunder spædbørn - medregnes også - dog til halv pris - jfr. noten under tabellen.

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.

## **Voldsomme indgreb i folks hjem og virksomheder**

### *3.3.2 Ekspropriation til anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape*

Det forventes, at der skal erhverves ca. 202 ha til motorvejsanlægget og lokalvejsnettet og ca. 110 ha til midlertidige arbejdsarealer mv., hvilket medfører at ca. 210 ejendomme berøres i forskelligt omfang af anlægsprojektet. Det endelige areal og antal ejendomme, som berøres, fastlægges først i forbindelse med den endelige detailprojektering.

Kilde: Udkast til anlægslov

**Her høringsvar til VVM-analysen fra Danmarks Naturfredningsforening Kalundborg om naturbelastningen ved Vejdirektoratets tidligere forslag:**

**Anlægsmyndigheden (Vejdirektoratet) får nærmest uindskrænket myndighed hvis anlægsloven vedtages som i forslaget.**

**”Ved Folketingets vedtagelse af et anlægsprojekt i enkeltheder bemyndiges transportministeren til at gennemføre et anlægsprojekt i overensstemmelse med lovforslag, projektbeskrivelse og miljøvurderinger. Det påhviler anlægsmyndigheden at sikre, at projektets indvirkning på miljøet holdes inden for rammerne af de miljømæssige undersøgelser”**

Se mere om Miljømæssige vurderinger på side 33 til 42 i forslaget til anlægslov:

<https://prodstoragehoeringspo.blob.core.windows.net/fd519859-ae5c-4992-94f7-fc1b8651fc7f/Forslag%20til%20Lov%20om%20udbygning%20af%20motorvej%20E20%20og%20E45%20ved%20Kolding,%20anl%C3%A6g%20af%20Kalundborgmotorvejens%203.%20etape%20og%20udbygning%20af%20rute%2015%20Ringk%C3%B8bing-Herning.pdf>

Her nogle nedslag, der illustrerer hvilke omfattende ændringer der lægges op til **”bl.a. af hensyn til at sikre fremdrift i projekterne”**

### ”3.5.1 Gældende ret

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (herefter VVM-direktivet), som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 (ændring af VVM-direktivet), er, for så vidt angår statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, implementeret i vejloven ved lov nr. 658 af 8. juni 2016 om ændring af lov om offentlige veje mv., jernbaneloven og forskellige andre love (Implementering af VVM-direktivet for statslige vej- og jernbaneprojekter samt havneprojekter) og ved lov nr. 434 af 16. marts 2021 om ændring af lov om offentlige veje mv. og jernbaneloven (Implementering af VVM-direktivet for statslige vej- og jernbaneprojekter) samt i regler udstedt i medfør heraf (bekendtgørelse om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår statslige vej- og jernbaneprojekter, jf. bekendtgørelse nr. 451 af 8. maj 2017 (herefter benævnt one-stop shop bekendtgørelsen).

Reglerne for miljøvurderinger af Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter findes i vejlovens kapitel 2 a.

Af vejlovens § 17 g, stk. 6, følger, at miljøkonsekvensvurderingen skal beskrive og vurdere et projekts væsentlige direkte og indirekte indvirkninger på følgende faktorer:

1) befolkning og menneskers sundhed, 2) biologisk mangfoldighed med særlig vægt på arter og naturtyper, der er beskyttet i henhold til direktiv 92/43/EØF og direktiv 2009/147 /EF, 3) jordarealer, jordbund, vand, luft og klima, 4) materielle goder, kulturarv og landskabet og 5) samspillet mellem faktorerne i nr. 1-4. Efter § 17 g, stk. 7, skal beskrivelsen også omfatte projektets forventede virkninger på miljøet som følge af projektets sårbarhed over for risici for større ulykker og katastrofer, der er relevante for det pågældende projekt.

Det følger af vejlovens § 17 a, stk. 1, at Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af lovens bilag 1, som bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet,



kræver en vurdering af projektets indvirkning på miljøet samt administrativ tilladelse. I henhold til vejlovens § 17 a, stk. 3, 1. pkt., kræver Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af vejlovens bilag 1 eller 2, ikke administrativ tilladelse, når projektet opnår tilladelse ved anlægslov.

Ved Folketingets vedtagelse af et anlægsprojekt i enkeltheder bemyndiges transportministeren til at gennemføre et anlægsprojekt i overensstemmelse med lovforslag, projektbeskrivelse og miljøvurderinger. Det påhviler anlægsmyndigheden at sikre, at projektets indvirkning på miljøet holdes inden for rammerne af de miljømæssige undersøgelser.

Projekternes virkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser, dvs. miljøkonsekvensrapporterne. Anlægsprojekterne skal gennemføres inden for rammerne af vurderinger af projekternes indvirkninger på miljøet, jf. lovforslagets § 4. Det påhviler Vejdirektoratet som anlægsmyndighed at sikre, at anlægsprojekternes indvirkninger på miljøet holdes inden for rammerne af vurderingerne i de miljømæssige undersøgelser af projekterne.

På baggrund af de gennemførte miljømæssige vurderinger af anlægsprojekterne i § 1, stk. 1, er det vurderingen, at gennemførelsen af projekterne kan ske inden for rammerne af artikel 6, stk. 3, i Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter 36, stk. 3 (herefter habitatdirektivet). Lovforslaget udgør godkendelse af projektet i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk 3.”

**Som nævnt i Høringsbrev, jfr. ovenfor, fremføres det, at f.eks. ”natur- og planhensyn” i stedet vil blive varetaget af ”Vejdirektoratet som den udførende bygherre”. At afmontere andre myndigheders virkefelt og klagemuligheder og tro at ”bygherren”, der primært skal sikre fremdrift i projektet, kan sikre håndhævelse af den omfattende lovgivning, som sættes ud af kraft, er i bedste fald naiv. Det er nærmest utænkeligt, at det skulle kunne lade sig gøre. Man sætter tilmed forsigtighedsprincippet under voldsomt pres.**

*”Denne fravigelse af anden lovgivning har ikke som konsekvens, at de for lovene bagvedliggende hensyn (fx natur- og planhensyn) ikke vil blive varetaget. Disse hensyn vil fortsat blive varetaget i projekterne af Transportministeriet, i praksis Vejdirektoratet som den udførende bygherre, i overensstemmelse med reglerne i anlægsloven og på baggrund af rammerne i de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger for de tre projekter”.*

**Her fra udkast til anlægslov:**

**”Loven vil udgøre miljøgodkendelsen af de udførte miljøkonsekvensvurderinger”.**

”Transportministeren bemyndiges til at foretage de dispositioner, der er nødvendige med henblik på at gennemføre anlægsprojekterne nævnt i lovforslaget § 1. Loven vil udgøre miljøgodkendelsen af de udførte miljøkonsekvensvurderinger. Til brug for anlægsprojekterne indeholder lovforslaget en række bestemmelser, som regulerer projekterne i forhold til miljø og planlægning, varetagelse af naturhensyn, ledningsarbejder mv. Det er intentionen, at transportministeren delegerer sin kompetence til Vejdirektoratet til gennemførelse af anlægsprojekterne. Vejdirektoratet vil da være anlægsmyndighed for projekterne omfattet af lovforslaget. Den vedtagne lov skal udgøre det fornødne retsgrundlag for, at Vejdirektoratet kan udføre de fysiske arbejder og indgreb, som er en forudsætning for at gennemføre projekterne.”

### **3.6.3 Fravigelse af anden lovgivning**

**For at skabe klarhed om, at anlægsloven udgør det fornødne retlige grundlag for de fysiske arealindgreb, foreslås det i lovforslagets § 6, at visse konkrete bestemmelser og tilladelseskrav i planloven og naturbeskyttelsesloven ikke finder anvendelse ved gennemførelse af projekterne nævnt i § 1, og dermed fraviges med anlægsloven. Anlægsprojektet kan gennemføres uden forudgående kommune- eller lokalplanplanlægning og uden tilladelse mv. efter de regler, som fraviges i § 6**

### **Vigtige faktorer der ikke tages hensyn til i de samfundsøkonomiske beregninger**

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 i VVM analysen. VVM analysen er tilmed i denne sag nærmest fraværende, idet man lægger op til i hast at vedtage en anlægslov i strid med en rimelig behandling af et så omfattende og indgribende projekt.



Kilde: Lektor Per Homann Jespersen.

Det er ofte disse effekter, borgere protesterer imod i forbindelse med nye trafikprojekter, bl.a. Kattegatforbindelse, Midtjysk motorvej, Frederikssundsmotorvej, Limfjordsforbindelse over Egholm og Lynetteholm/Havnetunnel. Alligvel tillægges de stort set 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 i Vejdirektoratets første forslag kun er sat til mellem 58 og 120 mio. kr. alt efter hvilken CO2 pris man anvender.**

Klimabelastning ved **bygning** af det store vejanlæg tilmed indgår tilmed slet 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.

## I forslag til anlægslov er tallet for CO2-udledning ved anlægsarbejdet opjusteret:

”8.2 Klimamæssige konsekvenser af anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape. For udbygning af Kalundborgmotorvejens 3. etape er CO2-udledning i anlægsfasen beregnet til ca. 112.000 ton. Efterfølgende vurderes den tekniske drift af vejen (renhold og reparationer) at medføre en årlig CO2-udledning på 734 ton. Udbygning af vejen forventes desuden at medføre, at trafikken vil stige en smule. Denne trafikstigning vurderes i 2040 at medføre en årlig CO2-udledning på ca. 3.300 ton. Stigningen i CO2-udledningen i 2040 grundet udbygning af motorvejen vil kun påvirke Danmarks forpligtelse til reduktion af emissioner af CO2 i meget lille omfang”

Klimaloven bør naturligvis også være af afgørende betydning også på transportområdet. Det afspejles dog på ingen måde i VVM-analysen og udkast til anlægslov. Tværtimod nedtones påvirkningen ved at henvise til al udledning fra hele Danmark - jfr ovenfor.

*§ 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/lta/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.



Nu har vi en erkendt truende klimakrise, 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.

Hvis vi ser på en målsætning om at transportens CO2-udledning skal ned, så kan vi se, af figurerne herunder, at CO2-udledningen fra vejtrafikken ikke er faldet i forhold til udgangsåret 1990. Først

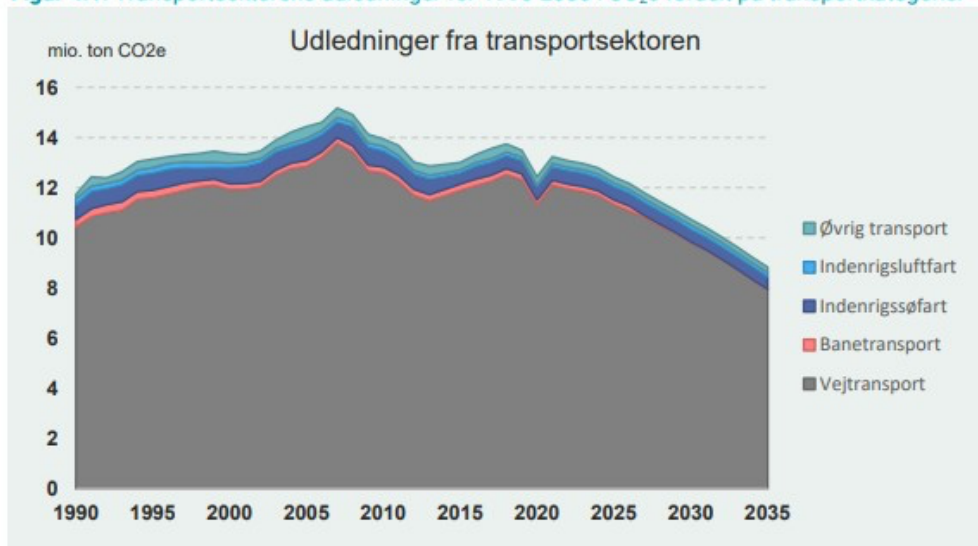
efter 2025 viser grafen et forventet begyndende fald i forhold til 1990.

Bemærk at klimabelastningen fra banetrafikken derimod 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



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.

Se: <https://www.noah.dk/sites/default/files/inline-files/Kapacitet%20otto%20anker%20nielsen.pdf>

Interessant at lytte til hvad den tidligere nu afdøde Vejdirektør udtalte til Ingeniøren:

*”I dag har samfundet veje nok, mener Per Milner, der om nogen har forsynet Danmark med asfalteret infrastruktur. ”Der er grænser for hvor mange veje dette lille land kan anlægge. Nu er der brug for at bygge en ordentlig planlægning op omkring biler og baner. Det er tungt at bruge jernbanen og de store veje. Systemet bør fremstå fleksibelt og kundenvenligt. Det skal være let køre hen til stationen, parkere bilen og tage toget ind til byen” siger Per Milner”*

Kilde: <https://www.noah.dk/sites/default/files/inline-files/Nu%20har%20vi%20veje%20nok.%20Per%20Milner%20i%20Ingeni%C3%B8ren..pdf>

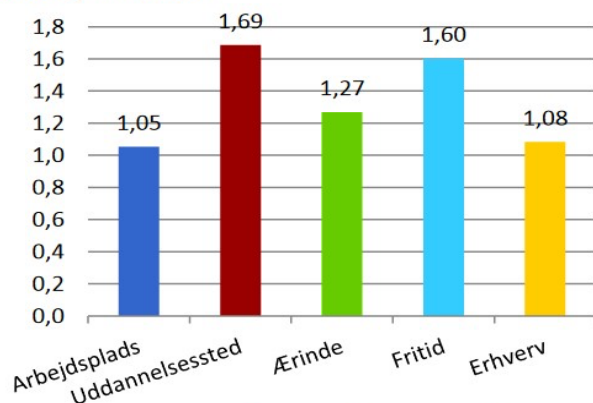


## Næsten tomme biler i myldretiden

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

## Forudsætningerne bag trafikprognoser

Prognoser for vejtrafikken hviler ofte 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.

Vi 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.

Kilde: Eurostat

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

Her er forudsætningerne vedrørende trafikfremskrivninger:

### 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 rejselængder.

### 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 %.

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 veje, at det er nødvendigt for at skabe vækst og beskæftigelse. Også i denne sag.

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 vejssystem. 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

Rådet For Bæredygtig Trafik

Poul Kattler

NOAH-Trafik

Ivan Lund Pedersen