



Dato 28. januar 2021
Sagsbehandler Leif Hald Pedersen
Mail LHP@vd.dk
Telefon
Dokument 21/00493-3
Side 1/3

TRU 178 - Vejdirektoratets svar på faglige kritikpunkter til VVM-undersøgelsen for Ny Midtjysk Motorvej Give - Haderslev

”Hærvejsgruppen” og ”Hærvejsmotorvej-nej-tak” har indsendt notat med 27 kritikpunkter til Ny Midtjysk Motorvej fra Give til Haderslev. Nedenfor besvares et antal punkter, hvor der udtrykkes kritik af den gennemførte VVM-undersøgelse og det metodiske grundlag for undersøgelsen.

Bemærkning: ”Motorvejen vil kun midlertidigt aflaste E45. Når et antal køretøjer flyttes fra E 45 til en ny midtjysk motorvej, vil trafikanterne udnytte den ledige kapacitet, da alle erfaringer viser, at øget fremkommelighed giver øget trafik. Det er skruen uden ende, hvilket Vejdirektoratet da også påpeger i sin indstilling.”

Svar: Set i et længere perspektiv har der været en vækst i vejtrafikken. Siden 2010 er den samlede vejtrafik steget med ca. 15 %. Væksten i vejtrafikken har i denne periode været størst på statsvejene, hvor stigningen har været på 25%, mens trafikudviklingen på det kommunale vejnet har været lavere.

Den generelle vækst i vejtrafikken kan forklares ved en række samfunds- og privatøkonomiske forhold, samt den strukturelle udvikling i samfundet. Økonomisk vækst med høj beskæftigelse og vækst i privatforbruget kan, sammen med relativt lave omkostninger til bilejerskab og kørsel, ses som væsentlige faktorer i den generelle vækst i vejtrafikken.

Set i relation til det konkrete vejprojekt for Ny Midtjysk Motorvej, så forventes etableringen af en ny motorvej at ”skabe” en vis – men dog begrænset - vækst i vejtrafikken. Trafikvæksten som følge af en ny motorvej opstår dels fordi nogle trafikanter vælger at køre ture, som de gennemfører fordi vejinfrastrukturen er blevet bedre, dels fordi nogen accepterer at køre en omvej via en rute, der af trafikanten opfattes som bedre end alternative ruter.

Etablering af Ny Midtjysk Motorvej fra Give til Haderslev vil for nogle trafikanter skabe en alternativ rute i forhold til benyttelse af E45 og områdets kommuneveje.

Bemærkning: ”De samfundsøkonomiske standardmetoder, der anvendes til beregning af infrastrukturprojekters rentabilitet, er behæftet med en række mangler og usikkerheder, der gør dem uegnede som beslutnings-værktøj. Det må således bl.a. anses for meget problematisk, at ”tabt” tid ved kørsel i fritiden bliver prissat og indgår i analyserne, og at nytteeffekter omsat til beløb i kr. (”luftpenge”) sammenholdes med prisen for en ny motorvej, som er et beløb knyttet til den ”virkelige” økonomi.”

Svar: Vejdirektoratet anvender TERESA-modellen til opgørelse af de samlede samfundsøkonomiske fordele og ulemper ved bl.a. Ny Midtjysk Motorvej. Som en vigtig del af metoden indregnes værdien af transporttid opgjort efter markedsprismetoden. Med markedsprismetoden fastsættes værdien af tid på baggrund af befolkningens villighed til at betale for at opnå eller opretholde kort rejsetid. De undersøgelser, der ligger til grund, viser bl.a., at både rejsetid ved pendling og i fritiden har værdi og derfor skal tillægges vægt, når ny infrastruktur skal vurderes og planlægges. Det afspejler, at folk typisk hellere vil bruge deres tid til andet end transport, og det har en værdi. Inden for de forskellige typer af rejsetid, som der skelnes mellem, vejer erhvervsrejser dog mest pr. time, fordi der her også betales løn til de rejsende, mens de rejser.

Opgørelser af tidsværdier og samfundsøkonomi efter markedsprismetoden er en bredt anerkendt metode, der sikrer en meget direkte opgørelse af motorvejens effekter med afsæt i befolkningens nuværende transportmønstre og tilhørende præferencer. Samtidig opgøres de ens på tværs af projekter, og gør det derfor muligt at sammenligne forskellige projekter med det samme udgangspunkt.

Bemærkning: ”Ved anlæg af motorvejen bliver der ikke tale om væsentlige tidsbesparelser for den enkelte bilist, og det giver ingen mening at regne tidsbesparelser for mange bilister sammen som udtryk for en samlet tabt arbejdstid og mistede jobs og hermed store tabte indtægter for samfundet.”

Svar: I opgørelsen af tidsgevinster til brug for den samfundsøkonomiske analyse sammenfattes alle gevinster uanset størrelse. Der er ikke i dag belæg for at udelade f.eks. gevinster under en vis størrelse.

Bemærkning: ”Selv ud fra standardberegningsmetoder, der i allerhøjeste grad favoriserer individuel bilkørsel, er der tale om en dårlig rentabilitet for projektet. De af Vejdirektoratet anbefalede linjeføringer (enten Øst 1 eller Øst 2) er de eneste, som ligger lige omkring grænsen for, hvad der regnes for rentabelt.”

Svar: De samfundsøkonomiske beregninger pegede, med interne renter på hhv. 3,9% og 3,7%, på Øst 1 og Øst 2, som de mest rentable blandt de vurderede linjeføringer, mens linjeføringerne vest om Billund har en samfundsøkonomisk forrentning på mellem 2,5 % og 3,4 %.

Trafikanternes tidsgevinster har normalt stor betydning for den beregnede samfundsøkonomiske forrentning af et vejprojekt. Derfor vil udbygningsprojekter på trængselsplagede vejstrækninger omkring de største byer typisk opnå en højere samfundsøkonomisk forrentning end projekter udenfor.

Bemærkning: ”I VVM-rapporten undervurderes den reelle effekt af vejstøjen, da støjniveauer angives som gennemsnit over døgnet og året, mens de maksimale støjniveauer, der tidvis forekommer, og som er særligt generende for beboere ved vejen, ikke angives.”

Svar: I Danmark gennemføres beregninger af støj fra veje med udgangspunkt i Miljøstyrelsens vejledning nr.4/2007 om ”Støj fra veje”, som fastsætter, at støj fra veje i planlægningsøjemed beregnes med NORD2000-modellen og opgøres med støjindikatoren, Lden (årgennemsnittet). Det gennemsnitlige støjniveau udtrykker et støjniveau, der tager hensyn til støjens variation over året, med skiftende vind og vejr, trafikintensitet mv. Det gennemsnitlige støjniveau anvendes internationalt af forskere, instituti-

oner og myndigheder til at beskrive sammenhængen mellem langtidseksponeringen af vejstøj og tilhørende geneopfattelse og helbredseffekter for befolkningen. Lden er således en almindelig anerkendt indikator til at beskrive støj fra veje, og beregnede værdier kan direkte sammenholdes med vejledende støjgrænser fra Miljøstyrelsen.

I beregningen af årsgennemsnittet indgår gennemsnitlige maksimalniveauer (LAFmax) for forskellige typer af køretøjer, som person-, vare-, lastbiler, busser mv. ved en given hastighed. Det maksimalt forekommende støjniveau tager ikke hensyn til langtidseksponeringen, men alene hvor kraftig støjen er i kortere tid. Ydermere er maksimalværdien meget vanskelig at fastlægge længere væk fra vejen, da det kræver et "worst case" scenarie for hvert af de beregningspunkter, der indgår i en VVM-undersøgelse. Det vil sige, at der for hvert beregningspunkt omkring vejen, skal fastlægges en situation med den mest støjende hændelse på vejen, som bl.a. afhænger af køretøj og fart, samt de mest ugunstige udbredelsesforhold, som i særlig grad afhænger af vindretning og -hastighed. Endelig findes der ikke vejledende grænseværdier for maksimalværdier (LAFmax) for vejtrafikstøj, som en beregning af maksimalniveauet ville kunne sammenholdes med.

Vejdirektoratet, som er ansvarlig for udarbejdelse af VVM-redegørelser og offentlige høringer om kommende motorveje, er meget opmærksomme på, at støj er et emne, der optager rigtig mange borgere. Vejdirektoratet arbejder derfor også løbende med formidling om støjens konsekvenser i redegørelser, pjecer, på borgermøder med videre. For Midtjysk Motorvej er der endvidere udarbejdet lydeksempler med henblik på at give interesserede en fornemmelse af, hvordan den fremtidige motorvej vil støjpåvirke omgivelserne. Lydeksemplerne kan opleves her <https://www.vejdirektoratet.dk/sektion/vvm-undersoegelse-ny-midtjysk-motorvej-fra-give-til-haderslev#2>