

## **Høringssvar vedr. Hærvejsmotorvejen Klode Mølle – Viborg – Løvel.**

Foreningen HærvejsmotorvejNEJTAK støtter den alternative 0+ løsning.

0+ løsningen tager hensyn til natur, miljø, klima, friluftsliv, bosætning og støjgener. Samtidig løser den langt flere trafikproblemer i og omkring Viborg end en motorvej.

### **Viborgs trafikale udfordringer**

- Den nord-sydgående trafik ad Ydre Ringvej forsinkes af fem rundkørsler
- I rundkørslerne er der daglige myldretidsproblemer alle veje ud og ind af byen
- På den tosporede Rute 13 forsinkes trafikken ofte af langsomt kørende trafik
- Pendling til naboerne sker i alle retninger - specielt østpå til Århus

### **En motorvej er ikke en løsning.**

En motorvej med tilslutning til de eksisterende indfaldsveje vil ikke aflaste trafikken ind og ud af Viborg, men øger belastningen på forbindelsesvejene mellem motorvejen og Viborg.

Når farten sættes op fra 80 til 130 km/t øges støjniveauet betragteligt. Det samme gælder udledningen af CO<sub>2</sub> og mikroplast.

Motorvejen vil skære egne af oplandet til Viborg over - både for dyr og mennesker. En vej der går forbi uden at man kan komme på den, har man ingen glæde af. Tværtimod vil man komme til at cykle/gå /køre omveje for at bruge nabolandsbyens idrætsplads eller købmand på den anden side af motorvejen. Det samme gælder skolebusser og anden kollektiv transport.

Motorvejsplanerne vil ødelægge mange af de grønne områder og aktive lokalsamfund, som gør Viborg til en attraktiv bosætningskommune.

### **0+ løsningen er bedst og løser også de lokale udfordringer**

0+ løsningen, hvor man udbygger og forbedrer de eksisterende veje har mange fordele fremfor en motorvejsløsning på tværs af landskabet:

- 0+ vejen bliver kortere end en motorvej uden om byen
- 0+ vejen bliver langt billigere
- 0+ vejen sparer klimaet for store udledninger af klimagasser
- 0+ er bedre for miljøet
- 0+ opsplitter ikke landskabet i nær så høj grad som en motorvej
- 0+ løser langt flere af Viborgs trafikale problemer end en motorvej vil gøre:
  - 1a. Trafikken øst – vest ved Viborg vil blive mere glidende med færre rundkørsler.
  - 2b. Trafikken ad Indre Ringvej reduceres, idet denne vej i dag også bruges af gennemkørende bilister på grund af den Ydre Ringvejs ufremkommelighed med sine 5 rundkørsler. Den reducerede trafik vil betyde mindre støj for beboerne i den tætte bebyggelse langs Indre Ringvej.
  - 3c. Trafikken til og fra Viborg industri- og forretningsområder, som ligger i vestbyen, vil straks kunne komme til den udvidede Ydre Ringvej frem for først at skulle ud på en motorvej længere væk fra byen.

## Konkrete udformning af en 0+ løsning

- Rute 13 syd for Viborg udvides til en 2+1 eller 2+2 vej, så trafikken ikke forsinkes af langsomt kørende trafikanter.
- Nord for Kraftvarmeværket rettes vejen ud, så den går over markerne ved Kistrup Hede. Dvs Rute 13 rammer Ydre Ringvej ved den store rundkørsel ved Løgstørvej og Skivevej
- Ydre Ringvej udvides op til fire baner, som den oprindeligt er forberedt til.
- Rundkørsler erstattes af broer og til og fra kørsler efter behov. Desuden:
  - a. Lyskrydset ved Birgittelyst kan også med fordel erstattes med til- og afkørsel til Herningvejen, så den nord – syd gående trafik ikke behøver at stoppe eller sænke hastigheden for at passere krydset.
  - b. Rundkørslen ved kraftvarmeværket har en lang kø ved arbejdstids ophør om eftermiddagene. Her kører viborgensere nordpå fra Indre Ringvej og skal vente længe på at få et hul til at smutte ind i rundkørslen. En stor del af disse trafikanter skal blot af på 1. afkørsel mod Randers. Hvis man opretter en afkørsel mod øst kort før rundkørslen, og denne afkørsel ender med en indfletning med trafikanter på den nuværende Nordre Ringvej, vil en gruppe af trafikanter fra Viborgs arbejdspladser på vej mod Randers ikke skulle vente så længe på at komme ind på Nordre Ringvej. Samtidig vil de øvrige trafikanter fra Viborg komme hurtigere frem til rundkørslen og videre derfra.



Det vil give en jævn hastighed på 70 – 80 km/t for gennemkørende trafik og en fleksibel og fremkommelig trafik på de øvrige veje. På ruten opstilles støjbarrierer, så de omkringliggende beboelser generes mindst muligt. Overdækning af den udvidede vej eller dele af den vil være en rigtig fin løsning.

Rute 13 vil blive mere fremkommelig for alle trafikanter.

Lastbilerne må kun køre 80 km/t på en motorvej, og vil derfor have økonomisk fordel af 0+ vejen, fordi den er kortere end en motorvej.

Af hensyn til klima, miljø og støj skal bilisterne også vænne sig til, at det de fleste steder er bedre at køre 80 eller 100 end 130 km/t.

Viborgs arbejdskraftopland er ikke smalt og aflangt mod nord og syd. 0+ vejen vil forbedre færdslen til og fra de mange attraktive beboelseskvarterer omkring Viborg.

Endelig betyder udvidelse af de eksisterende veje, at der anvendes færre råstoffer og beton, og der udledes mindre CO2 under anlæg af vejen.

Anlæg af en vestlig motorvej vil betyde ganske betydelige merudgifter for trafikanterne til brændstof og som følge af slitage på biler. Motorvejen er nemlig 8 km længere end 0+ løsningen. Det bliver ganske kostbart for de private husholdninger at køre længere og med større hastighed på den vestlige motorvej.

Vi har beregnet, at merudgiften bliver på 30.000 kr. pr. husstand. For lastbiler kommer omvejen ad motorvejen til at koste 32.000 kr. om året plus forøget kørselstid. Bilag med beregninger er vedhæftet. For bilister vil merudgiften være en del mindre.

For hver af de to typer køretøjer bør merudgifter og sparet / forøget kørselstid for de to motorvejsløsninger samt 0+ løsningen fremgå af MKV rapporten, så man kan sammenligne de tre muligheder i forhold til situationen i dag.

0+ løsningen er tilstrækkelig, billigst og mindst indgribende. Intentionen med at foretage en MKV-vurdering må jo netop være at klarlægge disse tre aspekter, så Folketingets politikere kan vælge den mest hensigtsmæssige løsning. Vælger politikerne en anden løsning end den mest hensigtsmæssige ud fra de 3 aspekter, vil det være useriøst politisk arbejde.

### **Sammenligning med Silkeborg duer ikke.**

På borgermødet i Viborg den 9. juni nævnte Vejdirektoratet, at man overvejede at lave en undersøgelse af bosætningen i Silkeborg før og efter motorvejen til byen blev anlagt. Vi mener ikke, at en sådan undersøgelse kan overføres til Viborg, da motorvejen til Silkeborg førte til storbyen Århus, hvor der er mange arbejdspladser således, at Silkeborg blev en slags forstad til Århus. Viborg bliver ikke en forstad til Århus ved at lave en motorvej til Klode Mølle. (Såfremt man langt ude i fremtiden vil forlænge motorvejen frem til motorvejen til Ølholm, hvor man kan komme videre ad motorvej til Vejle, vil det heller ikke være til en storby).

### **Kommissoriets projektforsætninger om øget arbejdsudbud gælder ikke.**

På borgermødet i Viborg den 9. juni gennemgik Vejdirektoratet blandt andet undersøgelsen af øget arbejdsudbud i de kommuner, som Hærvejsmotorvejen ville løbe igennem. Man glemte at fortælle, at det øgede arbejdsudbud ville betyde mindre arbejdsudbud længere væk fra motorvejen. I en tid med arbejdskraftmangel kan der ikke opstå flere elektriskere bare, fordi man bygger en vej. Man glemte også at fortælle, at det øgede arbejdsudbud også forudsætter, at den enkelte bilist kører hurtigere og længere for at komme på arbejde. I en tid, hvor EU's energi- og miljøagenter og selv FDM anbefaler at køre langsommere på motorveje, falder denne forudsætning til jorden.

### **Effekter for trafikken på vejnettet tæt ved motorvejen eller 0+ løsningen.**

Hvis man bygger en motorvej til Klode Mølle, kan det – afhængigt af trafikmængder - have en betydning for trafikken på de nærliggende veje, hvor motorvejen eller 0+ vejen ophører. Man bør tage højde for den ændrede trafikmængde, således at de omkringliggende veje stadig er brugbare for den lokale befolkning til kørsel, sikker cykling og gåture.

## **Reduktion af trafik.**

En motorvej vil øge CO<sub>2</sub>-udledningen ikke bare under byggefasen, men også i årene efter. Ifølge EMA, Det Europæiske Miljøagentur, kan elbiler alene ikke sikre grøn vejtransport. Der er behov for en reduktion af trafikken. Vejdirektoratet bør i sin MKV inkludere, hvordan man kan sikre dette. I hvilken grad vil bedre forhold for cyklister reducere den lokale trafik under de tre løsningsmuligheder : Vest, øst motorvej eller 0+ løsning ? Tilsvarende i hvilken grad vil en opgradering af togforbindelsen til Århus reducere biltrafikken ? Læs evt. nærmere i Ingeniøren:

<https://ing.dk/artikel/co2-biler-eu-stiger-elbiler-kan-ikke-alene-sikre-groen-vejtransport-257862>

## **Ønsker og krav til MKV rapporten.**

HærvejsmotorvejNEJTAK har tidligere i dialog med Vejdirektoratet udarbejdet et katalog over ønsker og krav til en MKV analyse. Vi står stadig bag disse ønsker og krav. Se vedhæftede ”Den oplysende motorvejs analyse – forslag til forbedringer”.

De vigtigste ting har vi plukket ud her:

### **Fredskov:**

Mange skove er pålagt fredskovspligt, hvilket vil sige, at arealet skal være skovbevokset. En motorvej kan ikke anlægges gennem en fredskov, medmindre der findes erstatningsarealer et andet sted i forholdet 2:1. Dvs. at der skal plantes dobbelt så meget ny skov, som motorvejen beslaglægger. Ofte finder Vejdirektoratet noget skov, som ikke er pålagt fredskovspligt som erstatning.

Det bør fremgå af rapporten, hvilken slags erstatningsskov man finder i forhold til den oprindelige. Det bør også fremgå, hvor i landet den ligger.

Fredskove i Danmark findes under Danmarks Miljøportal: <https://arealinformation.miljoportal.dk>

### **Fredninger:**

Fredede arealer er meget bedre beskyttede end fredskov. Fredede arealer må i princippet ikke berøres af motorvejsanlæg. Fredede arealer finder man på <https://arealinformation.miljoportal.dk> eller på [www.fredning.dk](http://www.fredning.dk).

Alle fredninger kan ophæves, men det er en meget vanskelig proces.

### **Kirkefredninger:**

Læg mærke til kirker. Der må ikke bygges en motorvej tættere end 300 m fra en kirke. De fleste kirker er beskyttet af fredninger, således at indblikket til kirken ikke må ødelægges.

Læg evt. også mærke til, om præsteboligen bliver afspærret fra kirken i forhold til motorvejen.

### **Fritidsarealer:**

En motorvej kan berøre fritidsarealer i nærheden, dels i form af støj, som er beskrevet nedenfor, dels ved, at det kan blive mere omstændeligt at komme til fritidsarealet. En motorvej kan lukke for mindre veje, så det f.eks. betyder en stor omvej for mange borgere at komme til den skov, de normalt går en tur i, eller at komme til den købmand, de normalt handler hos.

## **Vandrammedirektivet:**

En ny motorvej kan ændre på vandskel i landskabet. Det kan medføre ændringer i grundvandsstanden og give store forandringer i kvaliteten af vandløb og deres økologi.

## **Klima**

Påvirkning af klimaet i form af øget CO<sub>2</sub>-udledning er vigtigt at få klarlagt. Det kan bruges til at sammenligne forskellige vejprojekter med hinanden og til at overveje, om et projekt simpelthen er for CO<sub>2</sub>-tungt til at gennemføre.

Vejdirektoratet har siden sommeren 2021 taget et ny model i brug, der beregner CO<sub>2</sub>-udledningen under *anlægsfasen*. I modellen indgår tal for CO<sub>2</sub>-udledning for:

- produktionen af materialer til vejanlægget som f.eks. jern, cement og beton,
- transport af materialerne til vejanlægget,
- selve anlæggets udledning.

Du kan læse mere om modellen her: [InfraLCA \(vejdirektoratet.dk\)](http://InfraLCA.vejdirektoratet.dk)

CO<sub>2</sub>-udledningen under *vedligeholdelse* af vejen beregnes også ved hjælp af modellen.

CO<sub>2</sub>-udledningen under *brug* af vejen, dvs. bilisters kørsel indgår ikke i modellen, men beregnes på anden vis ud fra gisninger om fremtiden.

Vi ser tre problematikker i beregningerne:

For det første ved man ikke, hvor hurtigt udskiftningen fra brændselsbiler til de mindre CO<sub>2</sub> udledende eldrevne biler vil ske. For det andet indgår endnu ikke færdigt udviklede teknologiske fremskridt i beregningerne. Hvor mange fugle er endnu på taget i forhold til den ene fugl i hånden? Vil forventningerne til udviklingen holde stik? Og hvor hurtigt vil den i givet fald ske?

For det tredje ser vi et problem i de tal i modellen, som forudsætter CO<sub>2</sub>-fangst under produktionen af et materiale. Vil dette nogensinde kunne lade sig gøre og på en tilstrækkelig forsvarlig vis?

Ud fra disse problematikker synes vi, det vil være fornuftigt at angive CO<sub>2</sub>-udledningen med flere typer tal – alt efter, hvor solid grund beregningerne hviler på.

Derudover er det vigtigt at få et overblik over udledningen over tid. Et stavdiagram, der viser CO<sub>2</sub>-udledninger inden for f.eks. 5 år ad gangen over den 50-årige beregningsperiode, vil være fint, så man kan se, om det er i starten eller slutningen af perioden, der udledes mest CO<sub>2</sub>. Det er vigtigt at kunne se, om vi selv betaler klimaregningen i den nærmeste årrække, eller vi giver den videre til vores børnebørn.

Endelig har Vejdirektoratet hidtil ikke regnet med ændret CO<sub>2</sub>-udledning som følge af ændrede arealanvendelser. Bliver der mindre skov til at optage CO<sub>2</sub>? Bliver der færre landbrugsjorde, hvorfra der udledes CO<sub>2</sub>? Vil moser afgive CO<sub>2</sub> som følge af mulige grundvandssænkninger? Disse problematikker er Vejdirektoratet opmærksomme på og vil undersøge nærmere. Spørg dog alligevel til det.

Hvis Vejdirektoratet efter beregning af CO<sub>2</sub> udledningen vælger at omsætte udledningen i tons til kroner og ører, er det vigtigt at få oplyst, hvilken CO<sub>2</sub> pris, man anvender.

## **Mikroplast**

Udledningen af mikroplast er sundhedsfarligt. Udledningen af mikroplast fra køretøjernes dæk skal fremgå af rapporten. Det er Vejdirektoratet da også enige med os i.

## **Støj**

Som tommelfingerregel er støjen fra en motorvej stærkt generende og sundhedsskadelig 1,5 til 2 km i fugleflugt fra motorvejen afhængigt af vindretning, trafikmængde, kørselshastighed og vejens placering i landskabet. Jo højere beliggende en motorvej er, jo mere støjer den. I ådale bliver støjen forstærket og spreder sig meget langt.

Støjtægge og støjvolde kan reducere støjen for de borgere, der bor tæt på motorvejen. Støjtægge

spredt også støjen, så borgere, der bor længere væk, kan blive generet, når der bygges en støjvæg. Støj stresser kroppen og er helbredskskadelig, også selv om man ikke føler sig generet af støjen. I Danmark har man en vejledende støjgrænse på 58 dB. WHO anbefaler en grænse på 53dB, men det afvises i Danmark. Borgere på landet bliver ikke tilbudt støjsikring af deres huse bortset fra hjælp på max. 135.000 kr. til nye vinduer, og borgerne skal selv bruge lige så stor en sum til støjsikring. Borgere bliver tilbudt ekspropriation, hvis deres bolig skønnes at få et støjniveau på over 64 dB, hvilket er en fordobling af støjen i forhold til et 58 dB-niveau og knap en firedobling i forhold til et 53 dB- niveau. (dB skalaen er eksponentiel. Hver gang en støj øges med 3 dB, fordobles støjniveauet).

Støjen beregnes som et gennemsnit over et år, og borgere kan ofte måle en meget højere støj, når motorvejen kommer. Der er ikke nogen separat beregning af støjen henholdsvis om natten og om dagen i myldretiden, så man kan få en reel fornemmelse af støjen. Der er blot oplysninger om beregnet gennemsnitsstøj, og endda kun om den gennemsnitsstøj, der overstiger det sundhedsskadelige niveau på 58 dB. Støj under 58 dB har Vejdirektoratet hidtil ikke interesseret sig for. Bed Vejdirektoratet om minimums- og maksimumsberegninger af støj fordelt på intervaller på f.eks. 1 time over hele døgnet.

Der kan klages over en evt. kompensation for støj eller andre gener inden for et år. Når støjen stiger efter det år, fordi trafikken tiltager, kan man ikke klage.

Støjen beregnes som sagt. En busk eller et træ på din grund kan være årsag til, at Vejdirektoratet beregner en lavere støj, end hvis der ikke havde været nogen bevoksning. Det er til trods for, at træer og buske næsten ikke påvirker støjen.

Det mest effektive mod støj er overdækning af motorvejen og nedsættelse af hastigheden. I Hamborg bliver motorvejen overdækket, og i Tyskland vælger man nogle gange at sænke hastigheden om natten, men det praktiseres ikke i Danmark.

Vejstøj fra el- og benzindrevne biler er det samme ved kørsel over 40 km/t.

### **Forbrug af knappe råstoffer**

En motorvej kræver store mængder af grus og sand, som er råstoffer som, der er knaphed af. På regionsbasis er det et problem at finde tilstrækkeligt med råstoffer allerede i dag. Det er vigtigt at få behovet for råstoffer til vejbyggeri frem i tal og relatere dem til anden anvendelse, f.eks. til nybyggeri af parcelhuse og skoler.

### **Økonomi**

#### **Husholdningsøkonomien og virksomhedsøkonomi**

Konsekvenser af en motorvej for de private husholdningers økonomi bør fremgå af de økonomiske beregninger. Det er ikke nok at se på samfundsøkonomien. Hver husholdning vil i gennemsnit komme til at køre flere kilometer og hurtigere på den planlagte motorvej end på en vej, der ikke er en motorvej. Det er relevant at få at vide, hvor meget det vil tære på husholdningernes økonomi at skulle købe mere brændstof eller el – penge som hidtil er blevet brugt til noget andet i husholdningen. Med andre ord, hvor meget skal husholdningsbudgettet skæres ned for de berørte trafikanter? Hvis man i en husholdning ikke har råd til en sådan nedskæring, vil man vælge det eksisterende vejnet eller bruge en ny motorvej med en fart af ca. 80 km i timen, hvor man bruger brændstoffet mest effektivt. Det vil ikke give den samfundsmæssige gevinst, som rapporterne ellers lægger op til.

Det samme gælder virksomhedernes økonomi.

Eksempel 1:

Hvis en pendler fra Viborg vælger at tage til Århus via Silkeborg, hvor der er en motorvej, så vil det koste ca. 12.000 kr. pr år at vælge denne rute frem for at tage den kortere tur ad den almindelige hovedvej til Århus. Dvs. der bliver taget 12.000 kr. om året ud af de private husholdningspenge for

at spare kørselstid til og fra Århus.

Eksempel 2:

Hvis en lastbilchauffør kører fra Løvel nord for Viborg ad en motorvej vest om Viborg og sydpå, vil det koste 80 kr. mere at køre denne vej frem for at bruge en forbedret Ydre Ringvej med glidende kørsel. Kørsel ad ringvejen er nemlig 8 km kortere end ad motorvejen. Hvis chaufføren kører 2 gange hver dag på denne strækning, vil vedkommende over 5 dage have brugt 800 kr. mere til øget brændstof og slid på lastbilen. Dertil kommer løn til chaufføren, som vil have brugt ekstra 60 minutter sammenlagt over de 5 dage, da lastbiler kører med en hastighed på 80 km/timen uanset vejtype. Hvis chaufføren får f.eks. 300 kr i timen, vil det give en merudgift for vognmanden på 800 kr + 300 kr = 1.100 kr om ugen at bruge den længere motorvej. Vognmanden vil selvfølgelig bede sin chauffør om at bruge den ydre ringvej frem for motorvejen.

En bilist vil også komme til at bruge flere penge ved at vælge den vestlige motorvej frem for en forbedret ydre ringvej, idet bilisten dels også kommer til at køre 8 km længere, dels sandsynligvis vil køre med højere hastighed end 80 km / timen, hvorved der bruges mere brændstof.

Brændstofudgifterne er sat til 13 kr. / liter. Priserne stiger meget for tiden, og det vil bare gøre indhuggene i husholdningsregnskaberne og virksomhedsregnskaberne endnu større.

MKV-rapporten bør indeholde udvalgte eksempler på en husholdnings økonomi svarende til ovenstående og et totalt beløb for alle husholdninger sammenlagt.

Alle økonomiske analyser af vejprojekter skal ske indenfor rammerne af Finansministeriets vejledning til bl.a. Vejdirektoratet. Vejledningen foreslår, at man kan inddrage husholdningsøkonomien.

Ledende medarbejdere i Vejdirektoratet er opmærksomme på denne problematik, men det vil stadig være godt at efterlyse fokus på virksomheds- og husholdningsregnskaber.

### **Sammenblanding af pengetyper:**

Ofte bruges ordet ”trafikanteffekter” i rapporterne. Det dækker over både tidsgevinster (sparet kørselstid) og kørselsomkostninger (excl. brændstof / el). Det første er fiktive penge, der aldrig vil kunne bruges til at betale de reelle kørselsomkostninger.

Med andre ord pakkes de ubehagelige negative kørselsomkostninger ind i tidsgevinster for ikke at vise de negative sider af en motorvej for husholdningerne og erhvervsvirksomhederne.

Vi har påpeget denne indpakning overfor Vejdirektoratet. Vi håber på, at ordet trafikanteffekter udgår eller i det mindste udspecificeres i positive og negative effekter hver for sig, så indpakning undgås.

Med jævne mellemrum udtaler lobbyister og sågar nogle folketingspolitikere, at det samfundsmæssige overskud, som de fiktive penge er en del af, kan bruges til andre ting i samfundet, som f.eks. til flere pædagoger i børnehaverne. Det er det rene vås.

Når Vejdirektoratet vælger at tage fiktive beløb som sparet kørselstid med i beregningerne, er det fordi det er vigtigt at kunne sammenligne to forskellige vejprojekter med hinanden. Kun i en sådan sammenligning er fiktive penge relevant at omtale.

### **Sparet kørselstid:**

Sparet kørselstid bør være udspecificeret i forhold til kørselsformål, som er erhvervskørsel, pendling og fritidskørsel.

Denne udspecificering er interessant ud fra interesserne hos de forskellige typer trafikanter: Erhvervslivet prioriterer sparet erhvervskørsel, arbejdstagere sparet pendlingstid og f.eks. børnefamilier sparet fritidskørsel.

At udspecificere gevinsten ved sparet kørselstid vil således kvalificere debatten og stillingtagen til en motorvej.

Vejdirektoratet har forståelse for problematikken, men er usikker på, hvor meget der skal med i en

sammenfattende MKV-rapport. Vi insisterer på, at en opdeling i forhold til kørselsformål er vigtig. Nævn derfor dette ønske under idefasen – over for Vejdirektoratet, men også gerne over for politikere.

### **Trafikfremskrivninger generelt for hele landet**

Analyse af trafikmængder bygger på forudsætninger, som bør fremgå af rapporten. Forudsætter man en generel trafikstigning i Danmark over den 50 årige periode, som man fremskriver over? Eller forudsætter man en status quo eller sågar mindre kørsel generelt i Danmark?

### **Følsomhedsanalyser**

Der bør være lavet følsomhedsanalyser ved ændringer i forventede trafikmængder (f.eks. ved 10%, 25% og 50% reduktion). Under coronakrisen ændrede trafikmængderne sig. Det kan ske igen – specielt i lyset af, at vi står over for en klimakrise.

Ligeledes bør der være følsomhedsanalyser ved ændringer i værdisætning af sparet kørselstid. Her vil en klimakrise også kunne influere på prissætningen af sparet kørselstid.

### **Overensstemmelse mellem rapportens enkelte dele**

MKV-rapportens resuméer over delafsnit skal afspejle disse afsnits indhold. Det er vigtigt, da politikerne kun læser resuméerne. Fremover vil Vejdirektoratet lægge detaljerede afsnit på nettet, hvilket vi er glade for, så flere relevante oplysninger kan komme med. Imidlertid bliver det så meget mere vigtigt at resuméerne afspejler detaljerne.

Den 22. juni 2022,

Ellen Frydendal

Formand for HærvejsmotorvejNEJTAK

mobil 25671602, [mail@ellenfrydendal.dk](mailto:mail@ellenfrydendal.dk)

Vedhæftede bilag:

- a. Øgede omkostninger og forlænget tid ved kørsel ad hver af de tre løsningsmuligheder for lastbiler.
- b. Den oplysende Motorvejsanalyse – forslag til forbedringer.