Viborg 21.08.25

Høringssvar til
Forslag til Lov om anlæg af motorvej mellem Klode Mølle og Løvel.

Anlægsloven skal afvises. Projektet kan ikke betale sig.

Ifølge Vejdirektoratet er dette projekt rentabelt, hvis det har en positiv nettonutidsværdi og en intern rente, der er højere end 3,2 %. (www.vejdirektoratet.dk/projekt/motorvej-klode-moelle-viborg-loevel/samfundsoekonomi).

I lovforslagets bemærkninger pkt. 5.1.1 er projektets nettonutidsværdi oplyst til at være ÷1.272 mio. kr. og den interne rente er 1,5 %.

Med andre ord: denne motorvej er en dårlig investering for samfundet.

Den gennemføres kun fordi nogle motorvejsglade trafikordførere i juni 2021 syntes det var en god idé og sørgede for at få den med i et trafikforlig. Siden da har ingen nok så gode argumenter kunnet ændre ved den beslutning for ”en aftale er en aftale”, og den er forligspartierne nu ”tvunget” til at gennemføre. Med andre ord har efterfølgende nye oplysninger end ikke givet anledning til blot at sætte spørgsmålstegn ved den indgåede aftale.

Anlægsloven skal afvises. Den er i modstrid med EU-lovgivningen.

I Transportministeriets annoncering af høringen om denne anlægslov omtales motorvejsstrækningerne Klode Mølle-Løvel og Billund-Give som 2 etaper af Midtjysk Motorvej.

I Vejdirektoratets rapport nr. 456-2013 fra december 2013 om ”Strategisk analyse af mulige linjeføringer” ses de to vejstrækninger benævnt som hhv. etape 2 og etape 4 af den Midtjyske Motorvej mellem Haderslev og Hobro.

I Infrastrukturforlig 2035 (IP35) står der ”at den resterende del at den midtjyske motorvej kan prioriteres som led i kommende infrastrukturplaner efter 2035”.

Der er således ingen tvivl om, at de to motorvejsstrækninger er en del af et større projekt, der blot afventer beslutning om finansiering.

Et sådant stort anlægsprojekt skal efter EU-lovgivningen miljøvurderes i sin helhed, før der kan træffes beslutninger om gennemførelse af hele eller dele af projektet. Dette er ikke sket. EU-domstolen har ved adskillige domme fastslået, at en fuldstændig vurdering af hele projektet ikke kan omgås ved at dele projektet op i mindre projekter, som så miljøvurderes hver for sig.

En samlet strategisk miljøvurdering er ikke ligegyldig. Den skal afdække, om der i det samlede projekt er væsentlige miljøhensyn, der gør at projektet skal opgives eller ændres, eller om der findes alternative løsninger. En strategisk miljøvurdering skal også bringes i offentlig høring, så offentlighedens syn på en ny motorvej og dens mulige placering kan komme til politikernes kendskab.

En samlet strategisk miljøvurdering af den Midtjyske Motorvej vil vise, at der er store miljømæssige udfordringer i etape 1, 3 og 5, hvor motorvejen f.eks. skal føres direkte igennem Natura2000 områder.

Beslutter Folketinget med nærværende anlægslov at påbegynde etaperne 2 og 4 uden at kende de miljømæssige udfordringer for de resterende etaper, lukker man ikke blot øjnene for de miljøproblemer, som videreførelsen af motorvejen vil medføre; man forbryder sig også mod EU-lovgivningen.

Den Midtjyske Motorvej skal gentænkes.

Der er således al mulig grund til at stoppe op og undersøge, om hele den Midtjyske Motorvej er et miljømæssigt fornuftigt projekt, eller om der er alternative løsninger med færre miljømæssige omkostninger, som lige så effektivt kan løse de trafikale udfordringer ned gennem Jylland.

Det er oplagt at se på, om man kan mindske de miljø- og klimamæssige omkostninger og opnå en lige så effektiv løsning ved at opgradere det eksisterende vejnet:

> For etape 2 viser Vejdirektoratets MKV-rapport ret entydigt, at det på alle parametre vil være en fordel at opgradere rute 13 til en motortrafikvej, og at det også vil give en fuldt tilfredsstillende afvikling af den forventede trafik – både nu og langt ud i fremtiden.
>
> For etape 1 vil et blik på kortet vise, at dette sandsynligvis også vil være gældende her.
>
> For etape 3 vil en motortrafikvej ad rute 13 kunne anvendes frem til Hampen Sø, hvorfra den vil kunne videreføres til Give ad rute 176.

Om etape 1 og etape 3 kan man selvfølgelig ikke vide noget helt præcist, fordi man ikke har villet gennemføre den EU-lovpligtige Strategiske Miljøvurdering af hele den Midtjyske Motorvej.

Den danske forligskultur stækker Folketingets beslutningskompetence.

Folketingets forligskultur reducerer Folketinget til et gummistempel på aftaler, der er indgået mellem ganske få transportordførere i en lukket kreds. De enkelte folketingsmedlemmer kan godt glemme egne holdninger – de tvinges til at gå med på alle de kompromisser og studehandler, som deres repræsentanter i infrastrukturforliget har indgået.

Forligskulturen forsvares med, at den sikrer stabilitet i lovgivningen - den er rationel. Men den er også gift for folkestyret, for den stiller sig i vejen for, at beslutninger kan påvirkes af ny viden, og den gør politikerne tonedøve over for den folkelige debat.

Når et forlig er indgået, så står det ikke til at ændre. En aftale er en aftale!

Det er især problematisk ved komplicerede forlig som Infrastrukturplan 2035, som består af en blanding af projekter, som alle kan være enige om nødvendigheden af, og så en række projekter, som der ikke umiddelbart er enighed om, men som aftales på plads efter devisen ”hvis I stemmer for vores ønsker, så stemmer vi også for jeres ønsker”. På den måde kan man få projekter med, som der reelt ikke er et flertal, der ønsker. De motorvejsglade har fået deres motorveje, og de jernbaneglade har fået deres skinner.
Forligsmagerne har fået deres forlig i hus, og Folketinget bliver ikke bedt om at behandle og godkende forliget. Det bliver blot orienteret.
Naturen, menneskene, miljøet og klimaet er der ingen, der har tænkt på.

Den danske forligkultur svækker borgernes mulighed for at blive hørt.

Når Folketinget behandler lovforslag, er det muligt for offentligheden at kommentere forslagene og evt. få foretræde for det udvalg, der behandler forslaget, inden der træffes beslutninger. Borgernes synspunkter kan indgå i politikernes drøftelser og påvirke beslutningerne.

Den mulighed eksisterer ikke i forhold til politiske forlig. Her kommer beslutningerne først til offentlighedens kendskab, når de er truffet, og der reelt ikke kan ændres på beslutningerne.

For trafikprojekterne i IP35 arrangeres der ganske vist høringer af borgerne, organisationer og andre myndigheder, men høringssvarene medfører kun sjældent ændringer i de vedtagne projekter, fordi politikerne har låst sig selv fast i en forligstekst, der ikke kan ændres.
For etape 2 Klode Mølle-Løvel betyder det, at politikerne overhovedet ikke vil diskutere den alternative 0+løsning, blot fordi der i forligsteksten står ”motorvej”.

Infrastrukturplan 2035 bør genåbnes.

Særligt grelt er det, når man ved forligsindgåelsen har meget lidt viden om konsekvenserne af det samlede forlig og forligets enkelte dele. Det gælder da i særdeleshed ved store trafikprojekter, hvor man først efterfølgende skal i gang med med undersøgelser af de enkelte projekters indvirkning på natur, mennesker, miljø og klima.

Ved indgåelse af Infrastrukturplan 2035 kendte aftaleparterne end ikke til Vejdirektoratets CO2-beregninger for anlæg og vedligehold af projekterne. De hemmeligholdte tal kom først frem efter forliget var indgået. Det er dybt kritisabelt.
Alene vejprojekterne stod til at udlede mere end 3 mio ton CO2. Og det tal holder endda ikke.

For i MKV-rapporten fra 2024 for etape 2 af Midtjysk Motorvej, som denne anlægslov omhandler, er CO2-udledningen angivet til at være op til 20 % højere end de hemmeligholdte tal ved forligsaftalen i 2021.

For den midtjyske motorvejs etape 2 fra Klode Mølle til Løvel betyder forligskulturen endvidere, at politikerne afskæres fra at stemme for den objektivt bedste løsning af de tre muligheder, som Vejdirektoratet har undersøgt.

Derfor skal infrastrukturaftalen genåbnes, så vi

- kan få justeret klimaberegningerne for projekterne,
- kan få gennemført den Strategiske Miljøvurdering af hele den midtjyske motorvej, som krævet i EU-lovgivningen, og
- kan få fjernet den tekstlige formulering, der forhindrer valget af den bedste (og billigste) trafikløsning på etape 2 af den midtjyske motorvej.

Motorvejen er en fare for drikkevandet.

Den supplerende MKV bagatelliserer det faktum, at motorvejen på lange strækninger passerer hen over Viborgs 2 største og vigtigste grundvandsmagasiner. De afværgeforanstaltninger, der foreslås er helt utilstrækkelige til at sikre grundvandet mod forurening af vejvand fra motorvejen.

En 50 cm bred kantopsamling og efterfølgende opsamling, filtrering og nedsivning kan måske være godt nok ved stille regnvejr, hvor der ikke er trafik på motorvejen. Men når der er trafik på en regnvåd motorvej, så viser svenske undersøgelser, at 40-60 % af det beskidte vejvand slynges 2-40 meter væk fra vejen (Blomquist, G. og Johansson, Swedish National Road and Transport Research Institute).

Så halvdelen af det forurenede vejvand slynges altså ud på de omgivende arealer og siver ubehandlet ned til grundvandet. Og der er her tale om forurening fra udstødning, dækstøv, bremsestøv, asfaltslitage m.m. indeholdende mikroplast, tungmetaller, PFAS og andet skidt.

Grundvandet ligger i disse områder ca. 25 meter nede, og da der er tale om sandjord uden sammenhængende beskyttende lerlag, vil forureningen fra vejvandet begynde at nå ned til grundvandet ca. 6 år efter, motorvejen er taget i brug – dvs. i 2038 (jf. nedsivningstal fra KU og GEUS).

Disse problemer omtales hverken i MKV eller i den supplerende MKV, og der beskrives ingen initiativer til afværgeforanstaltninger.

Det er at spille hasard med Viborgs drikkevand, og endnu en god grund til at opgive dette motorvejsprojekt.

Motorvejens støjbelastning er undervurderet.

Det er et demokratisk problem, at det beslutningsgrundlag om støjbelsatning, som Vejdirektoratets giver politikerne, er misvisende.

MKV-rapportens beregning af støjbelastningen viser ikke de faktiske støjgener. Det skyldes, at Vejdirektoratet angiver støjbelastningen som et gennemsnit af den lave natbelastning og den høje dagbelastning hen over året.
Støjbelastningen midt på dagen, hvor der er mest trafik, er retvisende for de reelle støjgener, og den er markant højere end dette gennemsnit. At der er stille om natten, gør det jo ikke lettere at udholde den kraftige støj midt på dagen.
Vejdirektoratets beregninger medtager endvidere ikke den strukturbårne lavfrekvente vejstøj.

Vejdirektoratet anvender sin egen helbredsmæssig støjbelastningsgrænse på 58 dB, som er højere end både WHO's (53 dB), og Miljøstyrelsens (52 dB).

Støjisoleringsordningen er utilstrækkelig.

De misvisende støjberegninger er et problem, fordi det er Vejdirektoratet, der ud fra deres teoretiske beregninger udpeger de ejendomme, der betragtes som "særligt støjramte".

Det bør være uafhængige eksperter, der udpegede disse ejendomme på baggrund af konkrete støjmålinger, når motorvejen er i fuld drift.

Støjisoleringsordningen bør være fuldt dækkende og ikke kun et tilskud. Det er ikke rimeligt, at de borgere, der bliver ramt af samfundsskabt støj, selv skal betale en del af udgifterne for afhjælpning af de gener, de påføres.

Det bør også være muligt at få værditabserstatning for de udendørs støjgener, som det f.eks. er gældende for støjgener fra vindmøller.

Muligheden for ansøgning om støjisolering bør gælde, indtil motorvejens fulde kapacitet er nået, og fristen for gennemførelsen skal fastsættes i forhold til en ansøgnings godkendelsestidspunkt.

Der bør være klagemuligheder både i forhold til udpegningen af ejendomme og i forhold til godkendelse af ansøgning om isolering.

Motorvejen er en barriere for naturen og for menneskene.

Motorvejen skaber barrierer i naturen – det gør andre veje ikke.

Det er f.eks. tankevækkende, at den oprindelige MKV indeholdt mange flere faunapassager end den MKV, Folketinget nu vil godkende. Af økonomiske årsager har trafikordførerne skåret ned på de oprindelige afværgeforanstaltninger.

Det er endvidere tankevækkende, at man ikke ved, om de afværgeforanstaltninger, som man agter at gennemføre for at beskytte damflagermusene, når de om foråret søger ud fra Mønsted og Daugbjerg kalkgruber, har den den forventede virkning. Man håber blot på, at det, man har tænkt sig at gøre, virker.

Det er fint, at man sikrer, at odderne fortsat kan finde føde. Men motorvejen blokerer deres spredningskorridorer. Det kan på sigt være problematisk for bevarelsen af en sund odderbestand, at motorvejen på den måde forhindrer genudveksling og biodiversitet.

Det samme gælder talrige andre dyrearter, der er vant til at færdes på tværs af den midtjyske højderyg, og som nu bremses af en "berlinmur" hele vejen ned gennem Jylland.

Motorvejen skaber barrierer mellem lokalsamfund – andre veje gør det modsatte.

Mange små lokalsamfund vil opleve, at det bliver vanskeligere af fastholde det lokale samarbejde om skole, sport og fritid, når motorvejen kommer imellem og giver længere transport. Det vil især gå ud over børnene, når den sædvanlige vej til skole og fritidsaktiviteter bliver lukket og skolevejen bliver mere end dobbelt så lang.

Motorvejen siges at binde landet sammen – det gør andre veje vel også.

Man behøver ikke en motorvej for at binde Danmark sammen – og for at binde Danmark sammen med resten af verden.
Motorveje øger mobiliteten, men i hvor høj grad? Vi oplever at komme hurtigere af sted. Men i virkeligheden er det ganske få minutter vi sparer.
I stedet for øger den højere hastighed på motorvejene vores udgifter til drivstof og nedslidning af bilerne, og den højere hastighed øger bilernes CO2-udledning – uanset hvilken drivkraft vi bruger.

På vegne af Hærvejsmotorvej NejTak

Poul Engholm
Kokær 6
8800 Viborg.