

## Høringssvar fra HærvejsmotorvejNEJTAK vedr. MKV-rapporten.

### Indholdsfortegnelse.

	Side
Resume .....	1
1. Processen .....	2
a. Selve rapporten .....	2
b. Høringsfrist .....	2
c. 0+ løsningen er behandlet udemokratisk af politikere .....	3
d. Viborg Kommunes høringssvar dækker ikke kommunens samlede interesser ..	3
e. Trojanske heste undgås med SMV-direktivet .....	3
2. Landskabsopdeling og livet på landet .....	4
3. Økonomiske perspektiver .....	5
4. Konsekvenser ved råstofforbrug og fjernelse af jord .....	5
a. CO2 udledning .....	5
b. Forandringer i landskabet, vandskel og vandløbskvalitet .....	5
c. Alternativ anvendelse af råstoffer .....	6
5. Miljømæssige konsekvenser .....	6
a. CO2 udledning .....	6
b. Støj .....	6
6. Type af afskærmning ved sydlige del af Ydre Ringvej .....	6
7. Udformning af 0+ løsning ved Viborg .....	7
8. Ingen aflastning af E45 i praksis .....	7
9. En reduceret motorvej og en motortrafikvej er ikke væsentligt forskellige .....	7
10. Linjeføringer ved evt. senere forlængelse af motorvej / 0+ løsning .....	7

### Resume.

I dette svar kommer vi med forslag til forbedringer af 0+ løsningen og selve den demokratiske proces omkring Hærvejsmotorvejen.

Vi konkluderer:

*Sammenligning mellem de tre løsningsmuligheder:*

- 0+ løsningen giver hurtigste vej fra Viborg By til Klode Mølle. Det er derfor både for byens borgere og erhvervslivet den hurtigste mulighed for at komme videre til det europæiske

- motorvejsnet.
- 0+ løsningen er den samfundsøkonomiske bedste løsning.
- 0+ løsningen vil med støjværn generelt give mindre støj end i dag – også i Viborgs boligkvarterer.
- 0+ er den mest skånsomme for
  - landskabet og livet på landet
  - naturen
  - drikkevandsområder – især sammenlignet med en vestlig linjeføring.
- 0+ forbruger færrest råstoffer.
- 0+ giver mindst CO2 udledning både i anlæg og drift.
- En 0+ løsnings udformning udenfor Viborg By ligger inden for den europæiske definition på en motorvej.
- 0+ løsningen kan mindske barrierevirkningen af Ydre Ringvej i Viborg i forhold til i dag.
- 0+ løsningen vil fremme Viborgs byudvikling mod vest ved nyt tilslutningsanlæg ved eksisterende underføring.
- Der er plads til udvidelse af erhvervsarealer både langs 0+ og og vest for 0+.
- Ingen af de tre løsninger vil aflaste E45 i nævneværdig grad.
- Ingen af de tre løsninger giver samfundsøkonomisk overskud.

### *Den demokratiske proces.*

- MKV-rapportens niveauopdeling er en god måde at formidle MKV-analysen på.
- 0+ løsningen gennemgås i MKV-rapporten på lige fod med de to motorvejsløsninger.
- Høringsfristen bør forlænges.
- Det er uacceptabelt, at politikere og Viborg Kommune forsøger at begrænse debatten til ikke at inddrage 0+ løsningen.
- Viborg Kommunes høringssvar er ikke korrekt i forhold til Vejloven.
- SMV-direktivet vil forhindre ”trojanske heste”, dvs. anlæg af uhensigtsmæssige veje for at fremme ikke besluttede vejanlæg i fremtiden.

1.

### **Processen**

a.

#### **Selve rapporten.**

Rapporten er fint opbygget med opdeling i flere niveauer, som gør det nemmere at læse rapporten med det ønskede detaljeringsniveau.

Opdeling i delemner virker også godt.

Det ville have været rart, hvis der på et højt niveau var et link til stedet, hvor man kan udvælge dele eller den totale rapport.

b.

#### **Høringsfrist.**

Den totale rapport er på over 2.000 sider, og dertil kommer bilag. Som ikke-fagperson, frivillig og oftest uvant med denne slags rapporter er 8 uger for kort tid til at læse hovedparten af rapporten og

eventuelt stille opklarende spørgsmål til Vejdirektoratet. Dertil kommer, at man også skal bruge tid til at se Viborg Kommune efter i sømmene. Kommunens baggrundsbilag byggede på forældede oplysninger fra Vejdirektoratet og var misformerende ift. MKV-analysen. Det har krævet ikke planlagt korrespondance med kommunen og Ankestyrelsen.

Derfor finder vi det nødvendigt med en længere høringsperiode - gerne 16 uger.

c.

#### **0+ løsningen er behandlet udemokratisk af politikere.**

Det er ikke godt for den demokratiske debat, når transportministeren, ledende Folketingsmedlemmer og Viborgs borgmester fra starten af MKV-høringsperioden har sagt, at 0+ løsningen ikke er til diskussion, da man i Folketinget har besluttet, at den ikke bliver til noget (citat fra Thomas Jensen til TV Midtvest under borgermødet i Viborg).

0+ løsningen kom med i MKV-rapporten da daværende transportminister Benny Engelbrecht gik ind i sagen. Han fandt det relevant også at få belyst, om det var muligt at ”opnå tilnærmelsesvis de samme gevinster ved ombygning af det eksisterende vejnet”. Se evt. bilag 1. Derfor er det yderst relevant fortsat at debattere 0+ løsningen.

Også Viborg Kommune har forsøgt at sige, at 0+ løsningen ikke var til debat. På borgermødet den 13. marts 2023 om kommunens Planstrategi 2040 sagde borgmesteren, at 0+ løsningen ikke var til debat. Se evt. bilag 2.

Første gang 0+ løsningen nævnes på skrift i et af kommunens dokumenter er i et referat fra et møde i Teknisk Udvalg den 20. september 2023, hvor Vejdirektoratet deltog og beskrev 0+ løsningen. Nu kunne kommunen ikke undgå at bruge ordet 0+ længere.

Endvidere har Viborg Kommune ikke følt anledning til at rådføre sig hos kommunens Grønne Råd, der er Viborg Byråds rådgivende organ, hvad angår natur- og fritidsinteresserne i Viborg Kommune. En længere høringsperiode vil give tid til at inddrage alle relevante parter.

d.

#### **Viborg Kommunes høringssvar dækker ikke kommunens samlede interesser.**

Viborg Kommunes forvaltning havde inden sin udarbejdelse af udkast til høringssvar lavet et baggrundsbilag med forældede og ukorrekte oplysninger. Dette bilag blev senere godkendt af Byrådet til brug for forvaltningens efterfølgende udarbejdelse af udkast til høringssvar.

Det endelige høringssvar fra Byrådet endte med ikke at leve op til kommunens forpligtigelse som berørt myndighed at give oplysning om kommunens samlede interesser over for Vejdirektoratet. Et godt eksempel på en interesse, som ikke blev behandlet i høringssvaret, er de særlige drikkevandsområder. Se evt. bilag 3.

Høringssvaret var snarere et udtryk for et byrådsflertals for eller imod en bestemt løsningsmulighed. Foreningen HærvejsmotorvejNEJTAK har anket høringssvar og baggrundsbilag til ankestyrelsen. Se evt. bilag 4.

e.

#### **Trojanske heste undgås med SMV-direktivet**

Før infrastrukturforliget i 2021 var der fokus på den sydlige motorvejsstrækning Give - Haderslev. Vejdirektoratet havde lavet VVM-analyser på strækningen, og befolkningen havde siden 2014 qua befolkningstæthed og formuende borgere fået oparbejdet en meget stor modstand mod en motorvej.

Det ville give en masse ravage at anlægge en motorvej på den sydlige strækning. Det ville være meget nemmere at anlægge en begrænset strækning nordpå mellem Løvel og Klode Mølle, hvor man endnu ikke var blevet indkaldt til borgermøder og blevet informeret om en motorvej.

Desuden var der ikke enighed blandt fortalere om linjeføringen af den sydlige etape, og etappen Løvel – Rørbæk (nord for Hobro) samt Klode Mølle - Give indeholdt problematiske linjeføringer over naturområder. Se nærmere under afsnit 10c, side 8. Begge dele kunne skjules til et langt senere tidspunkt, hvor en motorvej Løvel – Klode Mølle allerede var anlagt.

Forligskredsens partier valgte at anlægge den nordlige del af den totale Hærvejsmotorvej først. Motorvejstilhængere fik indført en trojansk hest: Har man først fået anlagt en motorvej nordpå, vil det være næsten umuligt ikke at få den forlænget sydpå. Hvorimod et anlæg sydpå først – som oprindeligt planlagt - ikke automatisk vil gennemtvinge anlæg nordpå.

Hesten har banet vejen sydpå så at sige, og påtvunget kommende politikere en bunden opgave, som ikke er demokratisk behandlet.

Det er udemokratisk, at borgere omkring Viborg påtvinges en motorvej, når det er en 0+ løsning, der ifølge MKV-rapporten løser de trafikale problemer bedst, og er fuldt tilstrækkeligt.

Det rigtige vil være ikke at skjule udfordringerne, men at lægge alle kortene på bordet – dvs eksplicit tage højde for modstand blandt borgerne, uenighed blandt fortalere og beskyttelse af naturområder - og derefter tage en beslutning derud fra. Det har man taget højde for i EU's SMV-direktiv:

EU's SMV-direktiv skal overholdes for et hvert vejanlæg. Direktivet siger, at man skal MKV vurdere den totale vejstrækning, inden anlæg af hele eller dele af strækningen påbegyndes. Det er rimeligt, at politikere og borgere kender til de totale konsekvenser for miljøet, landskabet og klimaet ved et vejanlæg, inden en beslutning evt. tages om at anlægge det.

SMV-direktivet skal netop modvirke, at der træffes taktiske beslutninger om delprojekter, som for at give mening, nødvendigvis må følges op af andre delprojekter. Direktivet modvirker derfor, at MKV, borgerinddragelse og beslutningsproces for disse delprojekter blot bliver en formssag.

2.

### **Landskabsopdeling og livet på landet.**

Landskabet i Danmark er meget opdelt på grund af veje og jernbaner. Hver gang man bygger en ny vej, bliver landskabet yderligere opdelt. Når man gerne vil give plads til mere trafik mellem landsdele, er genbrug og udvidelse af nuværende vejnet derfor langt at foretrække frem for nyanlæg.

Opdeling af landskabet har ikke bare visuelle og naturmæssige konsekvenser. Det har også betydning for livet på landet, idet en stærk fragmentering gør det sværere at færdes i nærområdet: Købmanden vil få mindsket sit opland, idrætsanlæg blive koblet fra skoler, og mennesker skal bruge længere omveje for at besøge hinanden.

På EU plan arbejder man meget med at undgå yderligere fragmentering af landskab/ byer pga. veje.

Der er nok veje i EU. Danmark ligger som 9. mest fragmenterede land ud af 27 EU lande. Dvs. vores land er allerede meget fragmenteret. (Se evt. <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/maps-and-charts/landscape-fragmentation-in-europe-data-viewers>).

En 0+ løsning vil ikke opdele landskabet yderligere.

En ny motorvej vil opdele landskabet endnu mere. Hvis vi skal flytte os fra den meget lidt flatterende 9. plads, er vi nødt til at bruge et "Netto Nul Princip", som betyder, at anlæg af en ny motorvej, skal kompenseres med nedlæggelse af anden i stedet. Er der en anden motorvej, man vil nedlægge ?

Princippet gælder både motorvejsstrækningen Løvel – Klode Mølle og på sigt den totale motorvej på 180 km fra nord for Hobro til nord for Haderslev.

3.

### **Økonomiske perspektiver**

0+ løsningen vil koste ca. 3,5 mia. kr. at anlægge. Det er ca. 1,5 mia. kr. under det budgetterede beløb.

Vi mener, overskuddet kan bruges til forlænge motortrafikvejen til at nå til Silkeborg – Herning motorvejen ved Pårup og forbinde Viborg til det europæiske motorvejsnet.

For private og erhvervsvirksomheder vil det være drivmiddelbæst (brændsel / el) bedst med en 0+ løsning, fordi den er kortest.

Tidsmæssigt er 0+ løsningen på højde med eller bedre end motorvejsløsningerne, ikke mindst for den tunge trafik.

4.

### **Konsekvenser ved råstofforbrug og fjernelse af jord**

a.

#### *CO2 udledning*

Der skal bruges store mængder af råstoffer til en motorvej. I den forbindelse vil der blive udledt CO2 under en række aktiviteter med sand, sten og grus:

Opgravning af råstoffer.

Sortering af råstoffer i sand, sten og grus,

Lagring af de sorterede råstoffer til senere brug,

Transport af sorterede råstoffer til anvendelsesstedet. Vi er opmærksomme på, at man så vidt muligt vil forsøge at finde råstoffer tæt ved motorvejsanlægget.

Vi er ikke klar over, om Vejdirektoratet har indregnet alle disse aktiviteters CO2 udledning i sine CO2 beregninger. Ellers bør de indgå i Vejdirektoratets beregninger af CO2 udledning.

b.

*Forandringer i landskabet, vandskel og vandløbskvalitet.*

Foruden tilførsel af råstoffer skal der også fjernes store mængder af jord, der skal køres andre steder hen. Begge dele vil betyde voldsomme ændringer af landskabet og kan påvirke vandskel og vandløbskvalitet. Er konsekvenserne for landskab, vandskel og vandkvalitet blevet undersøgt? Ellers bør de blive det.

c.

*Alternativ anvendelse af råstoffer.*

Råstoffer er en mangelvare, og CO2 udledningen bør minimeres. 0+ løsningen er den langt mindst ressourcekrævende og bør foretrækkes i valg af trafikløsning.

Spørgsmålet er, om man ikke bør bruge råstofferne og CO2 udledning til bedre formål end en motorvej, fx klimatilpasningsprojekter.

5.

### **Miljømæssige konsekvenser**

a.

CO2 udledning:

Den tilladte fart ved kørsel ad 0+ løsningen er lavere end ved de to motorveje.

Ved øget hastighed stiger forbruget af brændstof. For el-biler stiger forbruget af el, som vi foreløbig ikke producerer nok af. El produceres stadig på brændstof i Europa.

Det betyder, at uanset om man kører på el eller brændstof, så vil 0+ løsningen være den mindst CO2 udledende løsning i forhold til de to motorvejsløsninger.

b.

Støj:

Med støjværn vil Viborgs by få mindre støj end i dag. (Se evt. støjkort under

<https://www.vejdirektoratet.dk/projekt/motorvej-klode-moelle-viborg-loevel/stoej>)

Beboere langs Indre Ringvej vil formodentlig ved 0+ løsningen få langt mindre støj pga reduceret trafik på vejen.

6.

### **Type af støjafskærmning ved sydlige del af Ydre Ringvej**

Vi har noteret os, at støjen ved Ydre Ringvejs sydlige områder (Brombærvej m.fl.) vil blive formindsket i forhold til i dag ved brug af støjværn.

Måske kan det lade sig gøre at reducere støjen yderligere ved at bruge konkave støjværn frem for lodrette støjværn. Det bør undersøges yderligere.

Vi har hørt, at konkave støjskærme skulle holde lyden mere inde på vejen frem for at fordele sig over et større område, som lodrette støjskærme bevirker. Støjskærme, der totalt omslutter vejen skulle være endnu bedre, men vi ved godt, de er dyre.

7.

### **Udformning af 0+ løsning ved Viborg:**

For at minimere barrierevirkningen af Ydre Ringvej i forhold til i dag og nedsætte kørselstiden, foreslås at rundkørslen ved Ydre Ringvej/Vestermarksvej/Lundvej nedlægges OG til- og afkørslen flyttes 800 m. nordpå, hvor Kirkebækvej allerede i dag føres under ringvejen. Her er der god plads til anlægget.

8.

### **Ingen aflastning af E45 i praksis**

Et oprindeligt formål med Hærvejsmotorvejen var at aflaste E45. Ser man imidlertid nærmere på trafiktallene, så udhules dette formål:

I praksis vil kun den østlige motorvej i mindre omfang aflaste med 500 - 1500 køretøjer om dagen. (Se evt side 12 i <https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2024-09/Trafikale%20effekter.pdf>)

Det er en meget lille andel af det samlede antal køretøjer, der benytter E45 i dag. (Trafikken i 2020 var ca. 60.000 køretøjer pr dag. Se evt. <https://www.vejdirektoratet.dk/mkv/udbygning-af-e45-vejle-skanderborg/projektet/trafikken-i-dag>)

9.

### **En reduceret motorvej og en motortrafikvej er ikke væsensforskellige.**

0+ løsningen er udenfor Viborg by en motortrafikvej. Den ligger tæt op ad definitionen på en motorvej:

0+ løsningen har ikke skarpe kurver og stejle hældninger i det terræn, den ligger i. 0+ løsningen har heller ikke nødspor, men det er der andre motorveje i Danmark, der heller ikke har. F.eks. motorvejen på Lolland ved Femernbroen. I følge de europæiske standarder for en motorvej, behøver der endvidere ikke altid være et nødspor. (Se side 5 i <https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/ersosynthesis2018-motorways.pdf>.)

Nogle vil måske indvende, at man kan køre hurtigere på en motorvej end en motortrafikvej, men i tilfældet ved Viborg, siger MKV-rapporten jo, at motortrafikvejen er den hurtigste løsning, så denne indvending gælder ikke.

Alt i alt vil 0+ løsningen udenfor Viborg i praksis kunne defineres som en motorvej i lighed med andre steder i Danmark og i Europa.

Det bør give anledning til, at infrastrukturforligets parter ikke anser det som et brud på forliget, hvis 0+ løsningen vælges af politikerne.

10.

### **Linjeføringer ved evt. senere forlængelse af motorvej / 0+ løsning**

Fortalere for en motorvej omtaler en fremtidig samlet Hærvejsmotorvej fra Rørbæk (nord for Hobro) til nord for Haderslev. En sådan forlængelse vil give forskellige linjeføringer alt efter, hvilken løsning der, vælges ved etappen Løvel – Klode Mølle:

*Vælges en 0+ løsning:*

Nord for Løvel bør Hovedvej 13 udvides passende steder og slutte ved afkørslen syd for Støvring, hvor Hovedvej 13 munder ud i E45 i dag. Det er den korteste vej til Ålborg og videre nord på til Vendsyssel.

En del af strækningen nord for Løvel er allerede i dag motortrafikvej eller 2+1 vej, og det vil sikkert vise sig at være en tilstrækkelig udvidelse over resten af strækningen.

Syd for Klode Mølle bør Hovedvej 13 udvides passende steder og slutte ved Ølholm, hvor Hovedvej 13 i dag munder ud i Hovedvej 15 (Herning – Vejle motorvejen). Det er den korteste vej til Vejle og København.

*Vælges en motorvejsløsning:*

a.

Nordpå:

Det bliver problematisk at anlægge en motorvej over Skals Ådal og Simested Ådal. Det vil koste mange penge til bl.a. landskabsbroer og vil være et stort indgreb i landskab og natur.

b.

Sydpå:

Fortalerne bør blive enige om, hvor motorvejen skal gøre mest nytte: Skal den give mest nytte for trafikanter til Vejle og København eller til trafikanter til Haderslev og videre sydpå til Tyskland og Europa? F.eks. vil Dansk Industri Silkeborg – Viborg gerne have en forbedring af vejen fra Viborg til Vejle. Den vej går ikke over Give. Se bilag 5.

Der er naturområder, som skal undgås syd og sydvest for Klode Mølle.

c.

Trojanske hest?

Det vil koste mange penge at tage hensyn til naturområderne både syd for Klode Mølle og nord for Løvel. Hvorfor har man i infrastrukturforliget mon valgt lige at lave en etape, der standser ved netop disse problematiske områder? Er det den trojanske hest der spøger her? Vil Klode Mølle – Løvel etaper trække de andre etaper med sig? Det er ikke en demokratisk måde at tage beslutninger på at skjule store problematikker til senere.

Bilag:

1. Brev fra Benny Engelbrecht den 16. september 2021 vedr. 0+ som en mulig løsning.  
<https://www.ellenfrydendal.dk/onewebmedia/Motorvej/Bilag%201%20Brev%20fra%20BE%2016%20sept%202021.pdf>

2. Referat af borgermøde den 13. marts 2023 om planstrategi 2040.  
<https://www.ellenfrydendal.dk/onewebmedia/Motorvej/Bilag%202%20Borgerm%C3%B8de%20om%20udkast%20til%20Planstrategi%202040.pdf>



3. Læserbrev af Jens Ove Nielsen i Viborg Folkeblad den 7. november 2024 om beskyttelse af drikkevandsområder.  
<https://viborg-folkeblad.dk/debat/laeserbrev-motorvej-risikerer-at-forurene-drikkevand>
4. HærvejsmotorvejNEJTAKs henvendelse til Ankestyrelsen den 13. november 2024.  
<https://www.ellenfrydendal.dk/onewebmedia/Motorvej/Anke%2020vedr%20Viborg%20Kommune%20som%20ber%C3%B8rt%20myndighed.pdf>
5. Udtalelse fra DI Silkeborg – Viborg til Viborg Folkeblad den 22. september 2024.  
<https://viborg-folkeblad.dk/samfund/43-6-kilometer-til-5-milliarder-kroner-hvad-skal-vi-egentlig-med-den-motorvej>

På bestyrelsens vegne,

Ellen Frydendal

Formand for foreningen HærvejsmotorvejNEJTAK

Batum Hedevej 3, 8830 Tjele  
mobil 2567 1602  
[ellenfrydendal@outlook.dk](mailto:ellenfrydendal@outlook.dk)

[www.hærvejsmotorvejNEJTAK.dk](http://www.hærvejsmotorvejNEJTAK.dk)