

Referat fra medlemsmøde i *Grønne veje til Viborg* 10. marts 2022 på Friskolen i Viborg

Godt 50 deltagere. Referent Hugo Alrøe. Indlæg i debatten fra mødedeltagerne står i *kursiv*.

Introduktion ved Ellen Frydendal

Aktiviteter siden opstartsmødet i august 2021

Vi har lavet pjecen "Grønne veje til Viborg", der blev brugt flittigt i kommunalvalgkampen, hvor motorvejen var et tema. Gruppen var også med til klimamarchen i Viborg den 6. november 2021, hvor en række politikere deltog.

Ellen har haft møde med Ulrik Wilbek. Han bakker op om at alle kan bidrage til at finde en løsning uanset om de er med i infrastrukturforliget eller ej. Wilbek fokuserede meget på transittrafikken ad A13. Han var ked af at udvidelsen af A26 ikke var blevet til noget endnu. Endvidere har der været møder med Kathrine Olldag fra Radikale Venstre og Signe Munk fra SF.

Ellen har også været til møde med den tidligere transportminister, Benny Engelbrecht, om Viborg motorvejen og kommissoriet for den kommende VVM-undersøgelse, for at opfordre til at der også ses på alternativer til en motorvej. Senere har der været opfølgende kontakt til den nye transportminister, Trine Bramsen, om det samme.

Kommissoriet for VVM-undersøgelsen af motorvejen omkring Viborg er netop kommet. Og kommissoriet skriver sort på hvidt at de vil undersøge både de to forslåede motorvejsstrækninger øst og vest om Viborg og en 0+ løsning, dvs. en løsning der bygger på en udvidelse af de eksisterende veje. Det er et rigtig godt skridt i kampen mod motorvejen.

I regi af foreningen *Hærvejsmotorvej Nej Tak* har vi været i dialog med vejdirektoratet om miljøkonsekvensvurderinger (VVM-udredninger). De ændringer vi foreslår, generelt for VVM, vil stille Hærvejsmotorvejen i et dårligere lys.

Der er stadig mulighed for at påvirke beslutningerne, og det skal vi arbejde for. Motorvejen over Egholm ved Ålborg var længere fremme end Hærvejsmotorvejen, men er nu udsat for at lave yderligere miljøundersøgelser.

Grønne veje til Viborgs forslag til et alternativ til motorvejen

Den 0+ løsning vi foreslår, er at ringvejen om Viborg udvides og rundkørslerne laves om til tilkørsler og frakørsler. Der laves yderligere støjdæmpning, så ingen af de omkringboende stilles værre end i dag. Med denne løsning vil indre ringvej også blive aflastet, da trafikken kommer til at glide jævnt af ydre ringvej.

A 13'eren udvides for lettere overhaling og mere jævn trafik. Der er flere muligheder: a) etablering af kortere strækninger hvor det er muligt at overhale, b) en 2+1 vej, med to spor i den ene retning og 1 i den anden, c) en 2+2 vej med to spor i hver retning.

Dette vil gøre det muligt at køre med en højere gennemsnitshastighed end i dag, og det vil afhjælpe de køer der dannes efter landbrugskøretøjer. Vi har fået at vide at der er servitutter på mange ejendomme langs A13, som vil lette en udvidelse. Dette er ved at blive undersøgt.

2+1 veje kan i dag laves sådan at der skiftevis er to spor i den ene retning og den anden, morgen og aften, efter trafikmængden.

På 2+1 vejen fra Odden må man køre 100 km/t.

Der er gode muligheder for at udvide 13'eren, da den går uden om de fleste byer.

Er der lavet undersøgelser for om der faktisk er et behov for en motorvej? Der kører ikke så mange biler på 13'eren nu.

Problemet med trafik er omkring Viborg og Vejle, ikke på vejen imellem.

Den foreslåede stykke motorvej vil give trafikpropper i begge ender, hvor det går fra motorvej til landevej.

I sidste ende vil hele Hærvejsmotorvejen blive etableret, hvis de to foreslåede stykker omkring Billund og Viborg bygges. Det er den omvendte salami-metode.

Vil motorvejen spare tid og penge?

Vi har undersøgt hvad det vil give i sparet tid og øgede omkostninger ved at benytte en 0+ løsning med en ombygget ringvej omkring Viborg og udvidet A13 på strækningen fra Løvel til Klode Mølle, sammenlignet med de foreslåede motorvejsløsninger. Se tabellen (egne beregninger):

Sparet tid og merudgifter ved at anvende 0+ løsninger eller motorvej fra Løvel til Klode Mølle

| BILER | Sparet tid i min. | Øgede omkostn. i kr * | Timepris kr/time ** |
|---------------------------------------------------------------------|-------------------|-----------------------|---------------------|
| 2+1 eller 2+2 vejudvidelse med 80 km/t hele vejen. *** | 0 | 0 | 0 |
| 2+1 eller 2+2 vejudvidelse med 90 km/t hele vejen. | 3,33 | 7 | 131 |
| 2+2 vejudvidelse med 90 km/t ved Viborg og 110 km/t udenfor Viborg. | 5,76 | 14 | 141 |
| Udvidelse til motorvej med 110 km/t hele vejen. | 5,83 | 20 | 203 |
| Anlæg af ny motorvej vest om Viborg med 110 km/t hele vejen. | 3,82 | 34 | 536 |

For lastbiler er konsekvenserne:

| LASTBILER | EKSTRA tid i min. | Øgede omkostn. i kr | Tab pr time |
|----------------------------------------|-------------------|---------------------|-----------------------------|
| 0+ vejudvidelse 80 km/t | 0 | 0 | 0 |
| Motorvej – vest om Viborg 80 km/t **** | 6 | 80 | Et stort tal: Mindst 800 kr |

*) De øgede omkostninger er øgede benzin-/eludgifter, øgede reparationsomkostninger og hyppigere bilskift pga. øget slid.

**) Timeprisen er det beløb, som husholdninger / virksomheder skal betale for at spare en times kørsel.

***) Der er tale om en forbedring af den eksisterende Ydre Ringvej. Altså en 0+ løsning. Trafikken forventes at komme til at køre mere glidende, idet og alle 5 rundkørsler på Ringvejen erstattes af til- og afkørsler til de tværgående veje. Denne løsning er basisløsningen, dvs. sammenligningsgrundlag for de øvrige løsninger.

****) Denne løsning er 8 km længere, hvorved der tabes både i tid og driftsomkostninger.

Der forudsættes en benzinpris på 13 kr/ liter.

Der forudsættes også, at det koster det samme at køre på el som på benzin.

Der er ikke indregnet ekstra timeløn for lastbilchaufførerne i tabellen.

Lastbiler vil skulle køre længere ad motorvejen, men vil ikke komme hurtigere frem end på en 0+ vejløsning, da de kun må køre 80 km i timen. Der er ikke nogen af fortalene for motorvejen der har kommenteret på at lastbiler ikke vil opnå en tidsbesparelse.

Det er rigtig godt, men I bør også medregne timeløn for lastbilchaufførerne i tabellen.

Hvad med elbiler, vil det ikke ændre regnestykket, og give mindre støj?

Elbiler skal jo også have energi. Vi har ikke lavet separate beregninger for elbiler.

Vejstøjen fra el- og benzin og dieslbiler er den samme, når man når over 40 km/t.

Vi ønsker at VVM-undersøgelsen undersøger en 0+ løsning (dette er nu besluttet i kommissoriet), og inddrager ekstra omkostninger til privat og erhverv.

Arbejdet fremover

Det kun de to stumper motorvej omkring Billund og Viborg der vil blive lavet VVM-undersøgelse af, selv om de lovede fordele ved en motorvej først vil udmøntes ved en fuld motorvej. Ulemperne ved en fuld Hærvejsmotorvej vil derfor ikke blive tilgængelig for den beslutning der skal træffes om at etablere de to stumper, selv om denne beslutning med stor sikkerhed vil føre til at hele motorvejen etableres – det er et stort demokratisk problem.

Ved Billund er der allerede nu lavet VVM undersøgelse. For vejen omkring Viborg skal der først laves en sådan. I begge tilfælde er der stadig mulighed for at påvirke beslutningen, som sagen med Egholm-motorvejen viser. Og for motorvejen omkring Viborg er der lang vej til en endelig beslutning. Der er stadig meget at gøre.

Der er en række fremtidige opgaver (se listen). I må meget gerne hjælpe ☺

Fremtidige opgaver (fra Ellens præsentation)

Beregne ekstra omkostninger for private og erhverv ved Billund.

Søge aktindsigt i kommunernes bidrag til Hærvejskomiteen.

Prisen for en bred aftale er symbolpolitik, som ingen ønsker – hvordan får vi udbredt det?

Kontakte:

Byrådsmedlemmer – slingrende

De radikale –

Klaus Bondam

Radikale Partiforening i Viborg Kommune

Dansk Industri Skive-Viborg

FOA (Forbundet af Offentligt Ansatte) – Reinar Burgwald:

”FOA har en forpligtigelse på trafikområdet”

Oplyse om ønsker og krav inden borgermøderne i juni.

Vi vil gerne klæde jer på til de kommende borgermøder om motorvejen.

I den kommende tid skal vi gå politikerne på klingen med de synspunkter og beregninger der ikke har været fremme hidtil.

Der er fx kommet nye tal for CO₂-udledning ved etablering af motorveje der opererer med besparelse som følge af den ’kommende teknologiske udvikling’. Det er fugle på taget.

Ud over kørselsøkonomi og negative konsekvenser af motorvejen for naboer og lokalområder er der også spørgsmål om ekspropriering. De endelige udgifter for ekspropriation kommer først ved anlægsloven. Det er rigtig mange penge.

Der er flere mennesker, som det vil være interessante at kontakte og fortælle om de nyeste tal.

Debat om Ellens introduktion

Pihl Lorentzen har lovet en motorvej, derfor bliver han ved at kæmpe, uanset hvilke fakta der bliver præsenteret.

Vi bør også kontakte socialdemokratiet og regeringen. De har ikke ønsket hærvejsmotorvejen, men indgået et forlig om det.

SFerne i Viborg er ikke for motorvejen – det bør vi bidrage til. De ønskede en togfond, og gik med til hele pakken.

Tag fat i Dansk industri i Viborgområdet med de nye tal, det skal udbredes til dem der går ind for motorvejen.

De borgerlige partier kan ikke rykkes.

Det vil være godt at høre direkte fra de interessenter, erhverv, virksomheder osv., som fortalernes for motorvejen bruger som løftestang til en fuldt udbygget motorvej. Hvilket behov er det egentlig de vil have dækket ?

Erhvervet siger de holder i kø, og det er med til at fordyre transporten. Men det er ved Vejle og Ålborg der er kø. De mange små biler der fragter varer som er købt på nettet, fylder også på vejene. Jeg tror det kommer til at ændre sig fremover pga. brændstofudgifter og klimakrise.

Fortalernes kan måske skyde gennemsnitsberegninger ved at sige at det er kødannelser de ønsker at undgå.

Vigtigt at fortælle at en 0+ løsning vil give mindre kø til og fra Viborg og i Viborg.

Når vi alligevel skal arbejde for mindre forbrug og affald, vil behovet for nye veje også ændre sig.

Det eneste sted der reelt er kødannelse, er på A26 ind og ud af Aarhus, den går gennem mange småbyer, og den er ofret for at få Hærvejsmotorvejen.

Det er vigtigt at understrege at 0+ løsningen vil køre noget ved de kødannelser der er ifm. rundkørslerne.

Tak for det, det er et fantastisk stykke arbejde, det giver håb. En lokalpolitiker har sagt: Se hvad erhvervslivet i Silkeborg har fået ud af motorvejen. Kan vi hente nogle argumenter fra det eksempel?

For meget har lastbilerne reelt holdt i kø? Det vil være godt at få undersøgt.

Industriens argumenter om kø skal ses i forhold til E45 – det er der de holder i kø, og derfor vil de have lavet en alternativ vej.

Man holder også i kø morgen og aften ind og ud af Viborg, det er især rundkørslerne.

Dem i Sydbyen vil ikke have en motorvej hen over hovedet, men det er vel heller ikke det I vil. I skal tænke i vejstøj for dem. Der bør laves støjskærme i Sydbyen.

I stedet for rundkørslerne skal der være tilkørsler som dem man laver til motorveje.

Alle byerne vil være storbyer, og det er den ide, der er grund til trafikproblemerne. Det skal vi også snakke om.

Er der egentlig behov for en motorvej? Ja, det er der, ud fra den sædvanlige tankegang. Men en motorvej er et 25 års projekt, og om 25 år vil det være klart at vi ikke kan køre så meget som vi gør i dag.

Organisering af Grønne veje til Viborg.

Oplæg til organisering ved Tina Petersen, formand for *Hærvejsmotorvej Nej tak*

Jeg bor med udsigt over Vejle ådal, der hvor motorvejen skal komme. Der var 45 til det første møde. Først var der 9 mulige vejføringer, så 3, og de to af dem tæt på hvor jeg bor. Det er en lige så stor katastrofe som at lave motorvej her omkring Viborg med Hald Sø osv.

Det er vigtigt med lokale kræfter. I ved hvor skoen trykker, I kender virksomhederne, vejene, trafikken. Det er vigtigt at der er lokale der bidrager. Der bor ikke så mange i naturområderne, og derfor er det vigtigt at vi er flere der kæmper.

Man skal være en forening med 100 betalende medlemmer for at kunne lave en klage til miljøministeriet. Det koster 100 kr. at være medlem af *Hærvejsmotorvej Nej tak*.

Det er vigtigt også at arbejde med offentlig transport, den skal være bedre.

Der har været så store problemer ved Vejlebro-vejen at der er opstået et behov for en parallel motorvej. Over et vist antal spor ophører der at være en effekt ved at udvide en motorvej, det er erfaringer fra USA. Der er dog ikke så mange problemer ved Vejle som der har været, efter at der er kommet tre spor. Nu er det mere oppe omkring Horsens der er problemer. Og det er der hvor der er trængsel, at der sker ulykker.

Motorvejen omkring de store byer bliver brugt som omfartsveje af de lokale, og det er med til at give trængsel.

Vi må fokusere på alternative løsninger, Corona har givet flere online muligheder for at mødes, vi må tænke på klima og støj, og energi, og trængsel. Hvem fanden gider køre til Give på en motorvej?

Dem i Vejle og Kolding, de er mere interesseret i klima og natur, der er ikke så mange lokale hos os, da der ikke bor så mange. Men I bor jo mange i og omkring Viborg.

Motorvejen kommer til at gå hele vejen, det er naivt at tro andet.

Ellen har rigtig godt styr på de økonomiske spørgsmål. Det har vi haft meget gavn af.

Jeg tror godt man kan presse politikerne på ekspropriation. Hvis man bor 225 meter væk, kan man max få 130.000 kr, tror jeg det er, i kompensation, og folk skal selv lægge lige så meget til bare for at støjdampe deres hus. Folk der bor længere væk, i en slugt fx, kan have større gener. Det er ikke mange ejendomme der bliver eksproprieret, men støjen generer mange flere.

Mange politikere ved ikke hvad det handler om, de stemmer med deres parti. SF har arbejdet for at der bliver mindst muligt motorvej, og det er derfor de gik med i forliget. Søren Pape har udtalt: Er der noget man ikke vil vide hvordan bliver lavet, er det pølser og transporttrafik.

Vi skal vække modstand i hele landet. Det er ikke godt at argumentere for at motorvejen blot skal ligge et andet sted.

Vi hedder *Hærvejsmotorvej Nej tak*, et navn der dækker hele strækningen fra syd til nord, fordi vi er nødt til at arbejde sammen.

Der ligger meget ekspertise i *Borgerbevægelsen.DK for en demokratisk motorvejsproces* – der er en Facebookside, og en hjemmeside.

Debat om Tinas oplæg om organisering

Ellen foretrækker at *Grønne veje til Viborg* bliver en selvstændig arbejdsgruppe under *Hærvejsmotorvej Nej tak*. I arbejdet hidtil har hun også brugt denne forening. Hun clearer med bestyrelsen og skriver på bestyrelsens vegne, så er det formelle i orden.

Det er vigtigt at det juridisk er muligt at klage, men det skulle være i orden.

Tina understreger at det ER et stort arbejde at drive en forening.

Men der er så behov for at folk melder sig ind i *Hærvejsmotorvej Nej tak*. Og det vil være godt, og rimeligt, at der er flere med i bestyrelsen end bare Ellen.

Ellen pointerer at det er lettere at få folk til at melde sig til en konkret arbejdsopgave, end til at melde sig til en bestyrelse.

Og det vil ikke forhindre at man senere laver en egentlig forening hvis der er behov.

Der var blandt deltagerne opbakning til at Grønne veje til Viborg bliver en arbejdsgruppe under Hærvejsmotorvej Nej tak.

Man kan melde sig ind i *Hærvejsmotorvej Nej tak* via hjemmesiden, siger Tina. Det koster 100 k pr person.

Kan vi mærke vores medlemskab på en eller anden måde, så man kan se at der er lokale kræfter.

Tina: Det kan vi nok finde ud af.

Ellen: Hvis der er nogen der har kontakter til dansk industri, virksomheder mv., er I meget velkomne til at melde jer.

Der er ikke mange unge her i dag.

De unge var meget engagerede da *Grønne veje til Viborg* var med til studiestartsdag. De var også med til at arrangere klimamarchen.

Unge vil gerne lave noget, men de gider ikke gå til møder.

Folk der vil deltage i arbejdsgruppen, uden at binde sig til bestemte arbejdsopgaver er også velkomne til at melde sig på banen.

Lars Bak vil gerne deltage i arbejdsgruppen. Også et par andre skrev sig op til at deltage.

Advokatfirmaet HjulmandKaptain har påtaget sig den opgave at samle lodsejere langs den kommende motorvej der vil søge erstatning hvis den kommer. Det er gratis, og de vil varsle hvornår der evt. bliver nødvendigt at lægge nogle penge. Det kan måske også skræmme beslutningstagerne lidt hvis de ved at der er en stor gruppe mennesker repræsenteret af en professionel advokat som vil søge erstatning. Der er ikke lagt en fast linjeføring endnu, men advokaterne har brug for allerede nu at danne sig overblik over hvem der kan blive ramt af gener som støj og visuelt, og de arbejder også med dem der evt. bliver eksproprieret.

Usikkerheden alene giver værditab, som de også kan hjælpe med. De rådgiver også om hvad man bør gøre ift. at investere i huset – det vil ikke give erstatning for, hvis af nye investeringer, når man allerede nu kender risikoen for, at der kan komme en motorvej.

Vejdirektoratet opkøber allerede nu ejendomme fordi staten har erkendt de ikke kan være bekendt at stavnsbinde folk, ikke fordi linjeføringen er lagt helt fast.

Jens Frydendal understregede at Danmarks Naturfredningsforening bakker fuldt ud op om kampen mod motorvejen, og at han også selv arbejder for sagen med basis i Naturfredningsforeningens store medlemsskare.

Ordstyrer: Poul Engholm

Referent: Hugo Alrøe