

Drop planerne om en ny midtjysk motorvej!

Vi i Hærvejsgruppen mener, at en lang række forhold taler imod, at motorvejen overhovedet anlægges:

- De økonomiske fordele ved anlæg af motorvejen er såre begrænsede. Ved ikke at bygge vejen spares samfundet for en anslået anlægsudgift på mellem 6,6 og 7,9 milliarder kr., som kan bruges langt bedre til andre formål.
- 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.
- Vejlefjordbroen vil i 2030 kun aflastes med mellem 3100 og 5000 køretøjer på et hverdagsdøgn, afhængigt af vejforbindelse. Trængslen på broen er i øvrigt ikke så kritisk, som det gerne fremstilles, når antal køretøjer på broen opgøres time for time frem for som årsdøgntrafik. Broen kan desuden i givet fald udvides med ekstra spor.
- Ønsket om en motorvej til Billund Lufthavn må mest af alt ses som et ønske om lokalt at opnå den prestige, der for nogle er forbundet med en motorvej, da der allerede er veje, der fører til lufthavnen, herunder en motortrafikvej.
- At en ny motorvej altid fører til økonomisk vækst og giver flere arbejdspladser overalt i et stort område, er en sejlivet påstand, som aldrig er undersøgt til bunds og derfor heller aldrig bevist. Nogle få danske undersøgelser peger dog tydeligt i retning af, at der ingen sammenhæng er mellem anlæg af en motorvej og økonomisk vækst.
- De samfundsøkonomiske standardmetoder, der anvendes til beregning af infrastrukturprojekters rentabilitet, er behæftet med en række mangler og usikkerheder, der gør dem uegnede som beslutningsværktøj. 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.
- 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.
- 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.
- En forventning om, at en videreføring af motorvejen nord for Give ved synergi vil føre til en højere samlet samfundsøkonomisk forrentning, kan man i betragtning af de samfundsøkonomiske analysers mangler og usikkerheder næppe fæste lid til.
- Ved anlæg af en ny motorvej vil endnu flere mennesker i byer, landsbyer og enligt beliggende ejendomme end i dag blive udsat for generende vejstøj med forringet livskvalitet til følge. Vejstøj kan i værste fald have en række helbredsmæssige effekter, som samtidig har betydelige samfundsøkonomiske omkostninger.
- I VVM-rapporten undervurderes den reelle effekt af vejstøjen, da støjniveauer angives som gennemsnit over døgnnet og året, mens de maksimale støjniveauer, der tidvis forekommer, og som er særligt generende for beboere ved vejen, ikke angives.
- Vejstøj er også generende for mennesker, der med forskelligt formål opholder sig i naturen og sætter pris på kun at kunne høre naturens egne lyde. En stor del af de særligt støjfølsomme friluftsområder er Natura 2000-områder.

- Den visuelle oplevelse af hidtil relativt uforstyrrede landskaber forringes markant, når de gennemskæres af en motorvej. Landskabsbroer over ådale tillader, at dyr kan passere under dem, men er og bliver skæmmende fremmedelementer i ådalslandskaberne.
- Motorvejen vil desuden være til gene, hvor den krydser eller forløber tæt på vandre- og cykelruter.
- Det kan ikke udelukkes, at der vil blive færre af de turister, der kommer på grund af naturen, når naturområder lokalt er blevet visuelt forringede og belastede af støj på grund af den ny motorvej.
- Indvinding af meget store mængder råstoffer - som der i øvrigt er knaphed på - til anlæg af motorvejen medfører store indgreb i landskaber, og beboere omkring indvindingsområderne kan over længere tid være udsat for gener i forbindelse med aktiviteter knyttet til indvindingen af råstoffer.
- Yderligere negative konsekvenser ved anlæg af motorvejen vil være tab af ejendomsværdi, stavnsbinding af beboere, lukning af mindre, lokale veje samt tab af oplevelsen af mørke.
- I flere tilfælde vil motorvejen passere inden for beskyttelseszonen for fortidsminder, og vejen vil gå gennem kulturarvsarealer og kulturmiljøer og herved fragmentere disse, eller passere tæt forbi dem.
- Vejen vil også i nogle tilfælde indvirke negativt på kirkebyggelinjer og kirkeomgivelser.
- I geologiske interesseområder kan arbejdet med anlæg af motorvejen ødelægge spor efter geologiske processer.
- Motorvejen går ikke direkte gennem Natura 2000-områder, men kommer betænkelig tæt på flere.
- Værdien af økologiske forbindelseslinjer og områder udlagt til ny natur vil elimineres eller forringes drastisk, når den ny motorvej krydser disse.
- Motorvejen vil gå gennem forskellige naturtyper og vil herved ødelægge eller forringe levesteder for adskillige dyrearter. Flere af arterne såsom løgfrø, løvfrø, spidssnudet frø, stor vandsalamander, markfirben, samtlige danske flagermusarter, birkemus, odder og forskellige insekter er sjældne og truede og strengt beskyttede efter EU-lovgivningen eller er opført på den danske rødliste.
- Motorvejen vil trods afværgeforanstaltninger have en barrierevirkning på dyrelivets spredning i landskabet i forhold til et landskab uden motorvej.
- Motorvejen vil også gå gennem eller passere nær værdifulde botaniske lokaliteter.
- Anlæg af en motorvej, der går gennem så mange levesteder for så mange dyrearter samt gennem værdifulde voksesteder for plantearter, rimer uendelig dårligt med ønsket i samfundet om mere natur, større sammenhængende naturområder og større biodiversitet!
- Trafikken på den ny motorvej, hvor der vil kunne køres med op til 130 km i timen, vil medføre øget udledning af CO₂. Deposition i omgivelserne af kvælstof fra køretøjernes udstødningsgasser vil kunne føre til eutrofiering af kvælstoffølsomme områder, og der vil afslides mikroplast fra køretøjernes dæk.