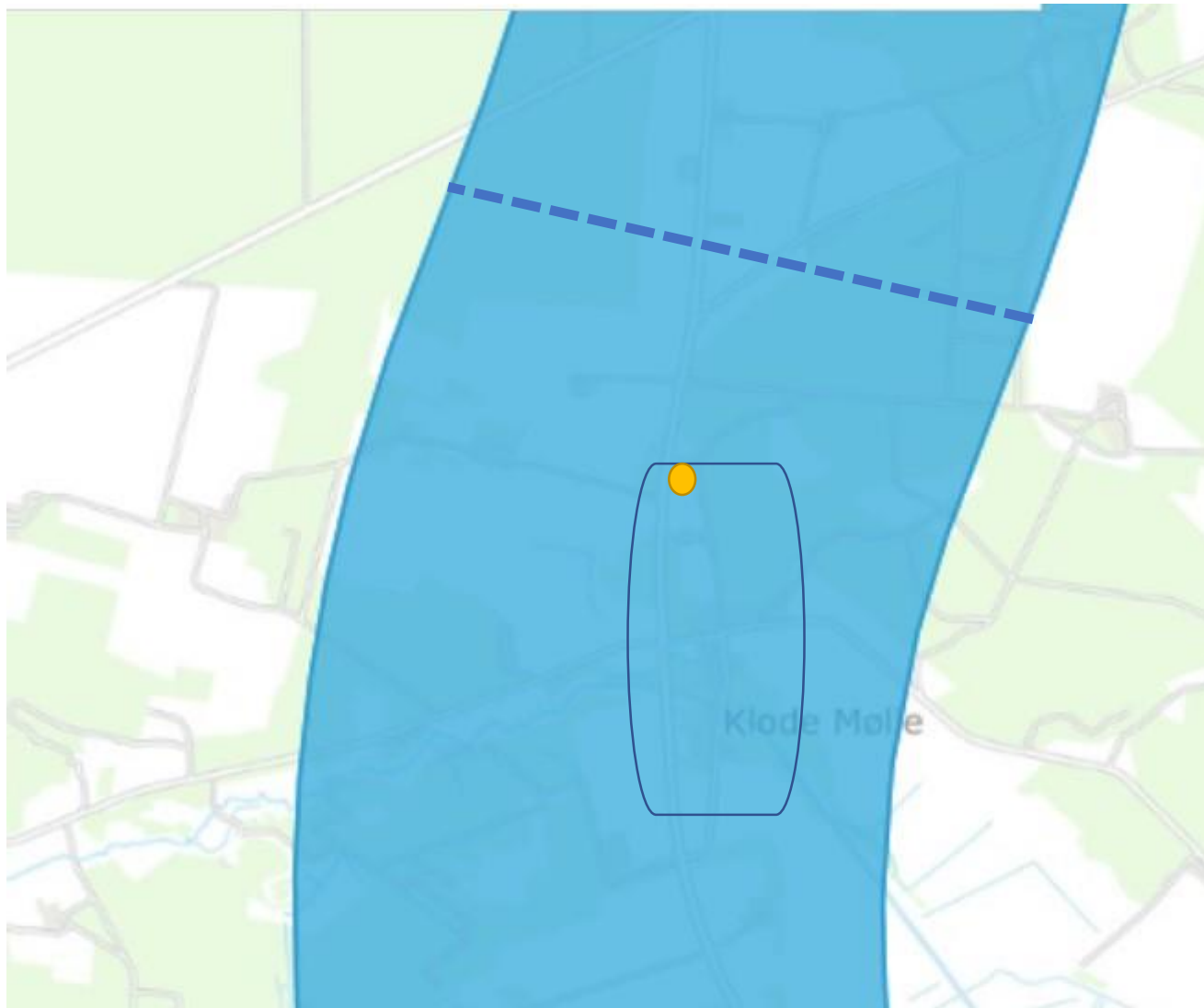




Karup-Linjen en logisk del af Den Midtjyske Motorvej

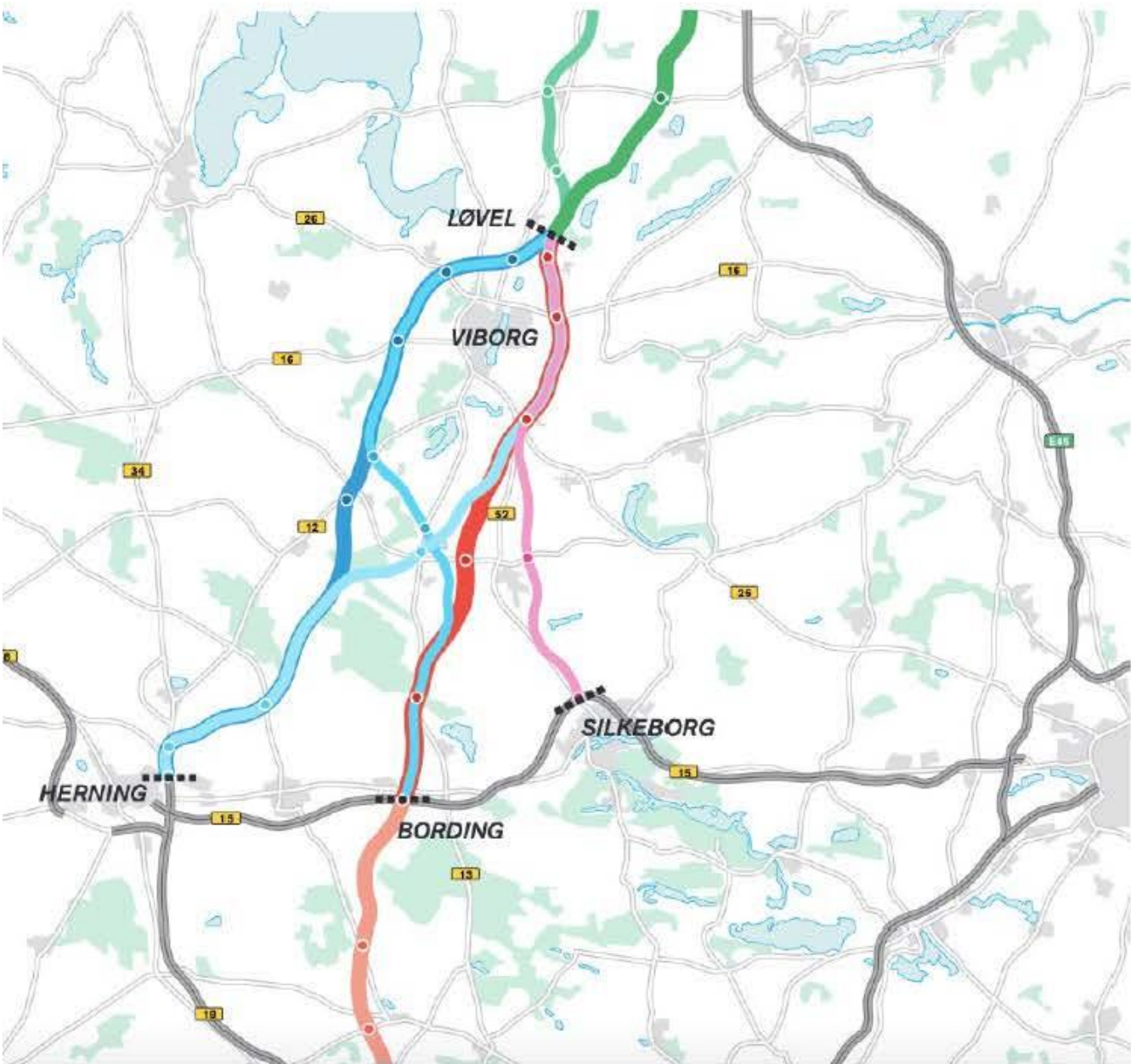


Karup-linjen og folkene bag

Ideen til en alternativ ruteføring udspringer fra landsbyen Klode Mølle, der ligger midt i den foreslåede linjeføring.

I kraft af vores lokal-kendskab undrede vi os over ruteføringen og satte gang i en proces med at gennemgå argumenterne.

Undervejs er vores "backing-gruppe" vokset fra 20 til over 900, der følger en Facebook-gruppe, og som også har været aktive med forslag til og indspark i idéhørings-fasen. Gruppen er vokset blandt andet i kraft af lokal, regional og national medie-interesse for argumenterne.



Den Midtjyske Motorvej

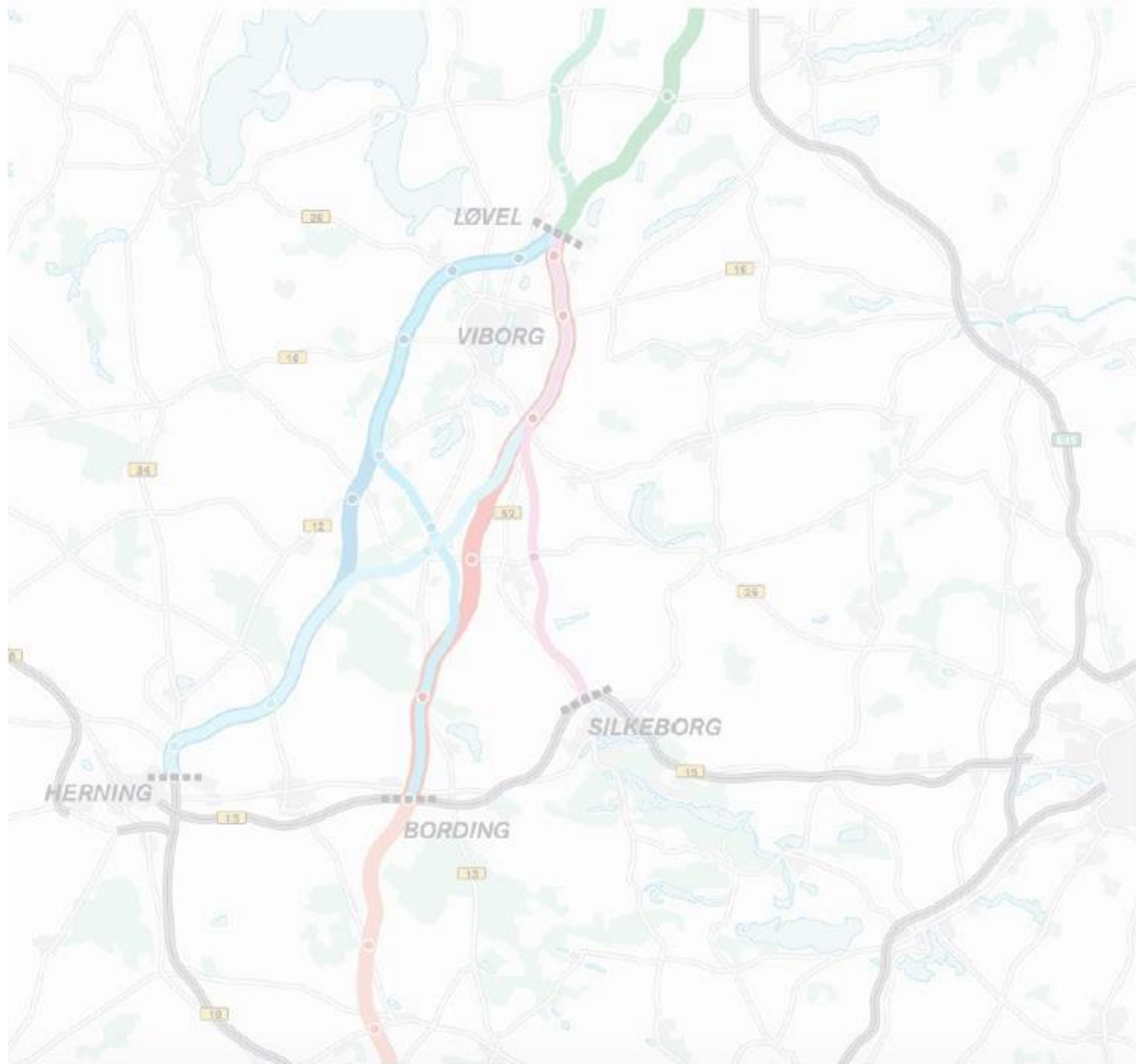
Vores forslag, Karup-Linjen, er et langsigtet og alternativt forslag til delstrækningen af motorvejen mellem Viborg og Give.

Det lever op til de overordnede formål, at:

1. Forbedre vejforbindelser i Midtjylland og aflaste E45 og rute 13 for trafik.
2. Forbedre forholdene for erhvervslivet i området.

Ruteføring skal tage hensyn til :

1. Trafikale forhold
2. Miljøet
3. Hensyn til vejens naboer
4. Økonomi



Fordele ved Karup-linjen

Forbedrer vejforbindelser i Midtjylland og aflaster E45 og rute 13 for trafik.

Lever op til de overordnede formål.
Karup-Linjen er desuden 2 kilometer kortere.

Forbedrer forholdene for erhvervslivet i området.

Tager udgangspunkt i ruteføring vest om Viborg og forbedrer dermed erhvervslivets direkte adgang til motorvejsnettet, hvor en rute øst om Viborg vil give meget erhverstrafik gennem byen

Mulige vejudfletninger giver let adgang til:

- Flyvestation Karup med 3500 ansatte.
- Andre transporttunge virksomheder.
- Karup Lufthavn
- Skive-området

Fordele trafikalt og økonomisk

Karup-Linjen adskiller sig fra de to forslag mellem Finderup og Over Isen, hvor den møder de oprindelige forslag.

Også økonomisk er den kortere strækning en fordel.

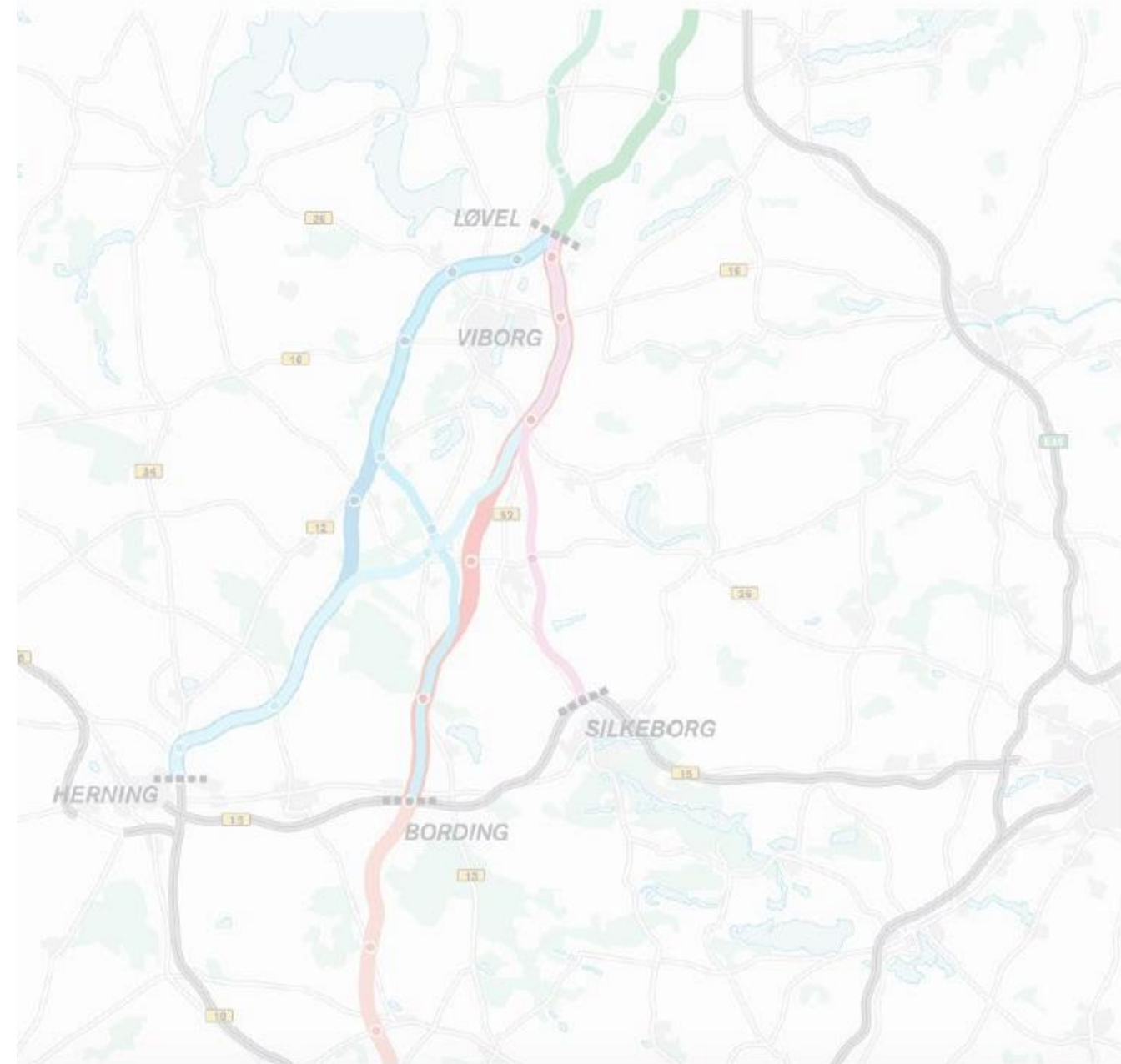
Karup-Linjen griber mindre negativt ind i lokal infrastruktur :

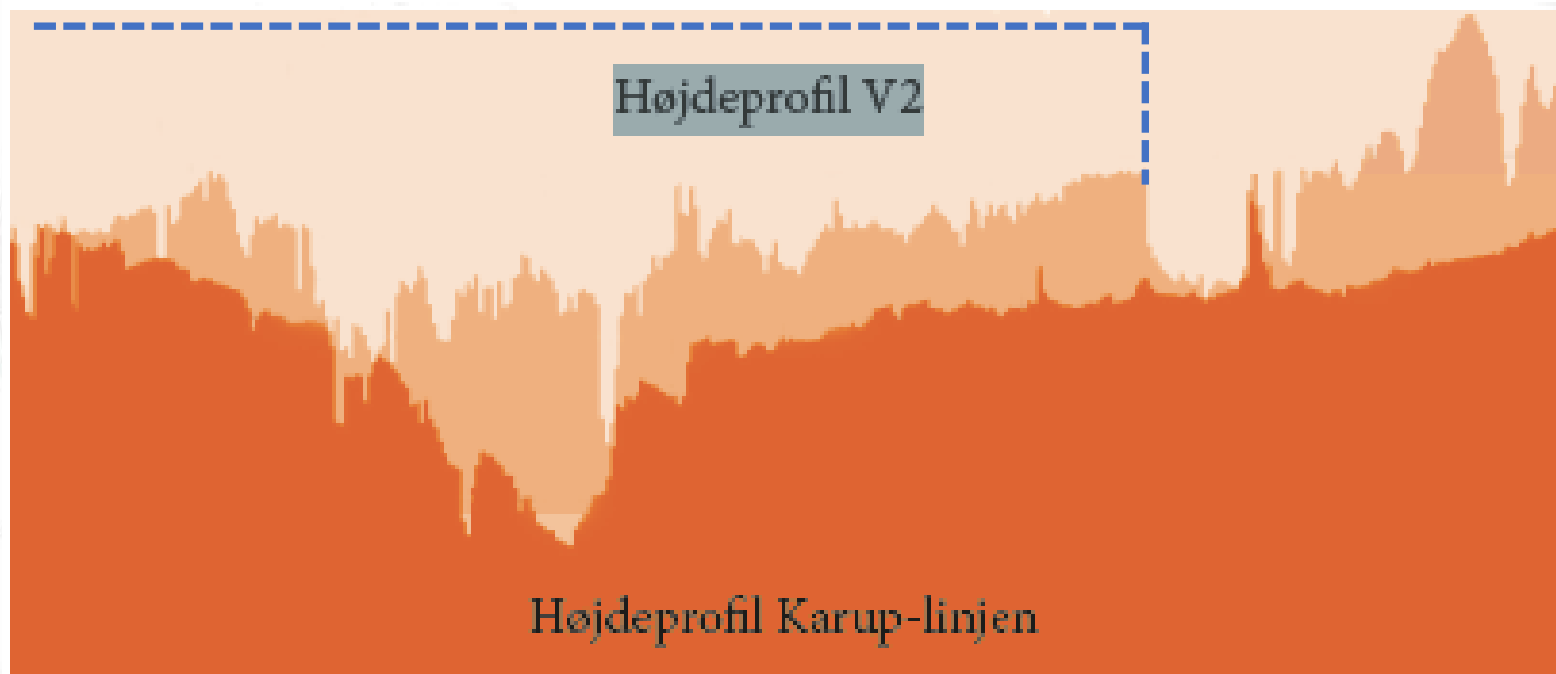
V2 krydser 26 lokale veje.

Karup-Linjen krydser 16.

V2 krydser hovedveje 4 steder.

Karup-Linjen krydser 2 hovedveje



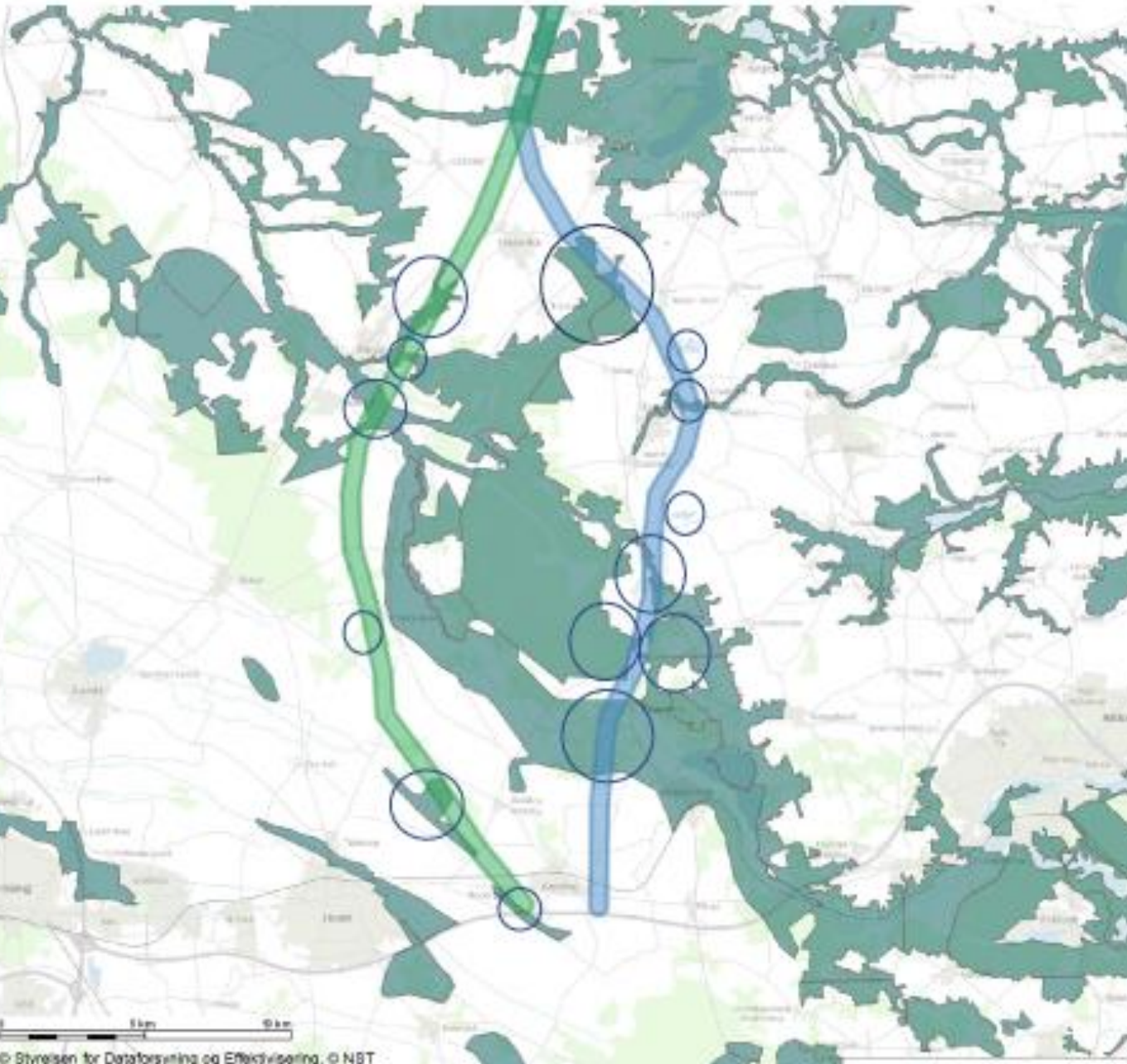


Fordele trafikalt og økonomisk

Højdeprofiler for de to ruter

Terrænet på Karup-linjen er væsentligt mindre kuperet end V2

Eventuel færdiggørelse af V2 fra Klode Mølle går gennem meget kuperet landskab, hvorfor der her blandt andet skal etableres minimum yderligere to dalbroer. (Den stiplede linje indikerer, hvor projektet slutter ved Klode Mølle) Karup-linjen største landskabelige udfordring er Karup Ådal.



Påvirkning af miljø

V2 rammer natur på en strækning over 7 kilometer.

Karup-Linjen omkring **3,6** kilometer

Karup-Linjen går generelt gennem landsbrugsland af begrænset rekreativ værdi.

Hensyn til naboer

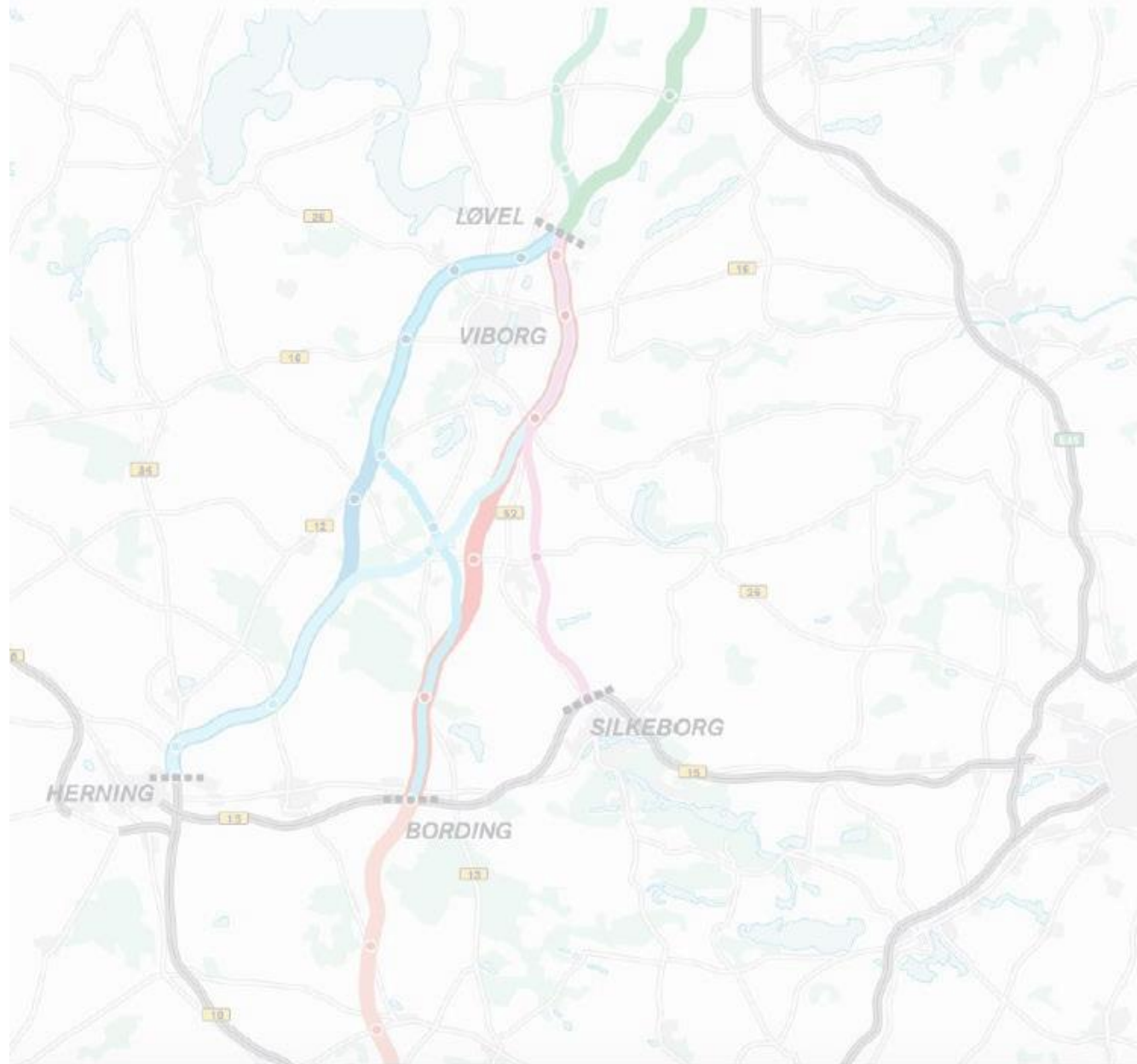
Antallet af bygninger, der ligger inden for en radius på 350 meter fra centerlinjen af hver af de to ruter.

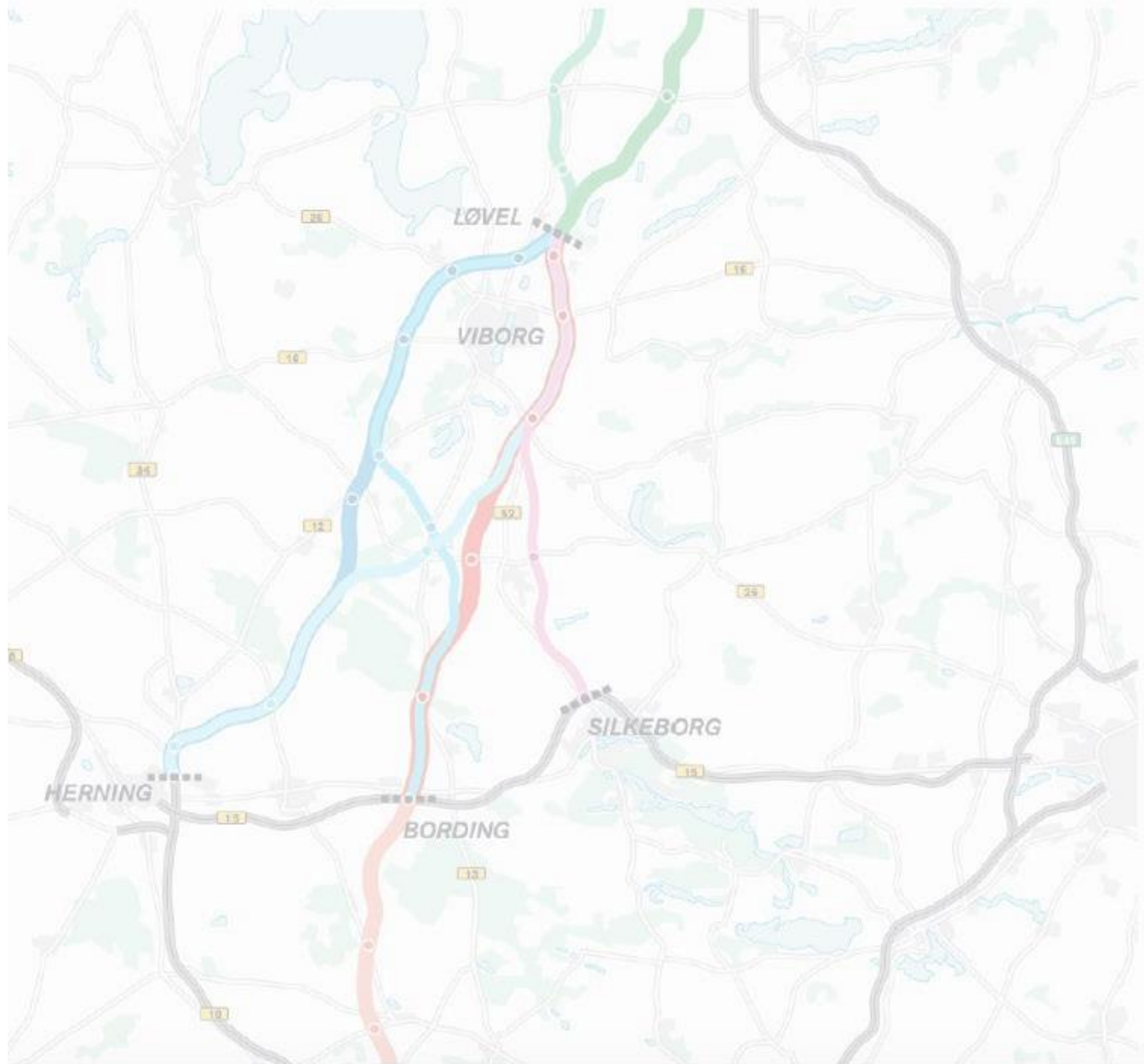
V2: 169 ejendomme

Karup-Linjen: 94 ejendomme

Karup-Linjen vil således give gener for færre, ligesom der må forventes færre ekspropriationer og også færre udgifter til opkøb/erstatninger.

En stor del af Karup-Linjen går gennem landbrugsland, hvor der er god tradition for/erfaring med jordfordeling.





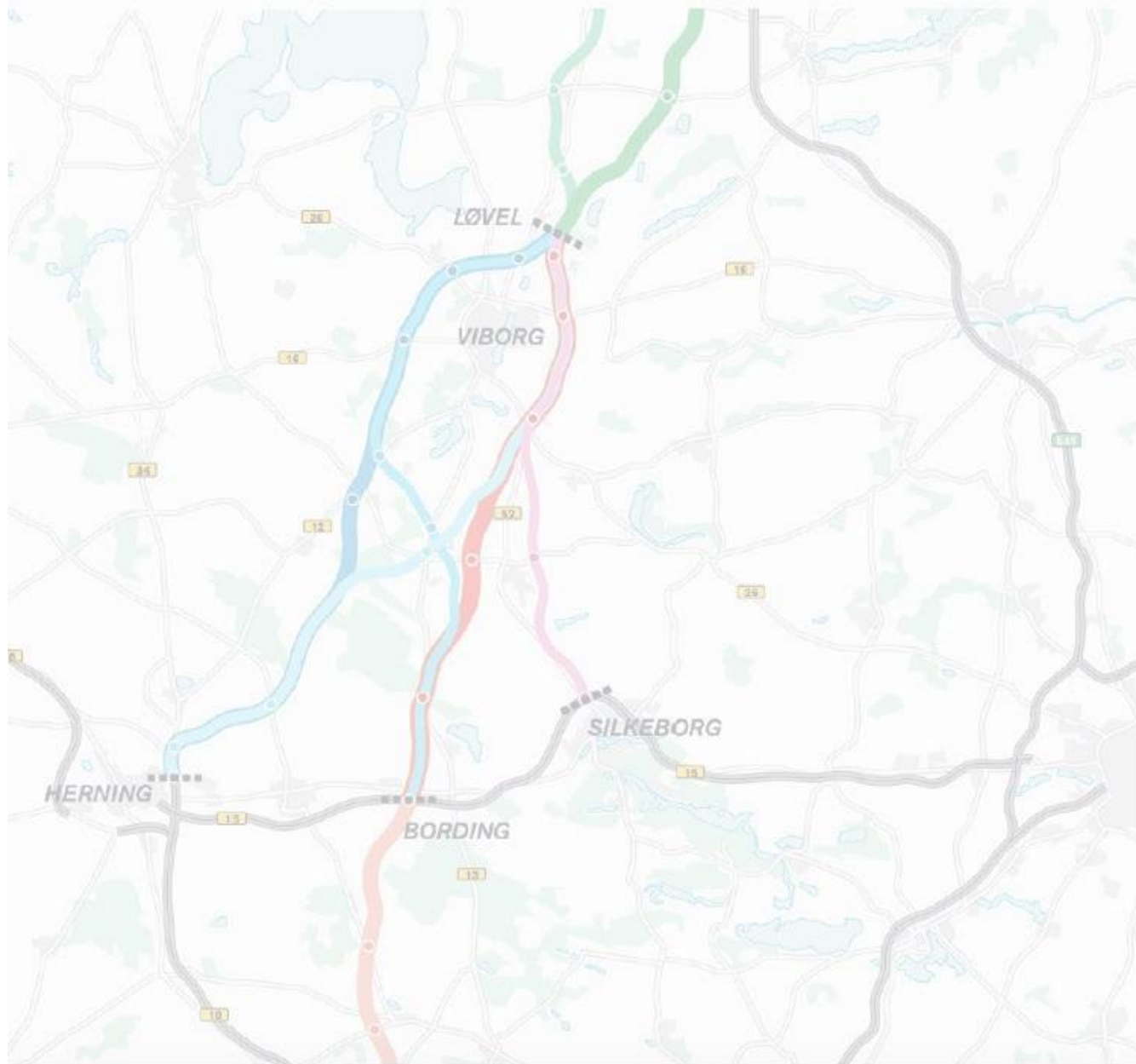
Øvrige fordele

Med en vestlig linjeføring ved Viborg ligger størstedelen af den samlede skitserede rute mellem Viborg og Give i forvejen op til 14 km vestligere end A13. (Hærvejsforløbet)

Det er kun umiddelbart syd for Viborg, at V2 slår et sving 8-9 km mod øst og siden tilbage mod vest. Dermed krydses A13 to gange. Udfletningerne her ligger, så de ikke i nævneværdig grad servicerer erhvervs- eller byområder.

Karup-linjen følger en mere direkte vestlig linje mellem Viborg og Give.

Endelig løber en stor del af ruten mellem Karup og Ikast desuden gennem landskab, der af både Ikast og Viborg kommuner er udset til at kunne anvendes til solcelleparker. Områder nær motorveje vil oftest ikke være attraktive som boligområder/rekreativ natur, og kan dermed være ideelle til eksempelvis netop solcelleparker.

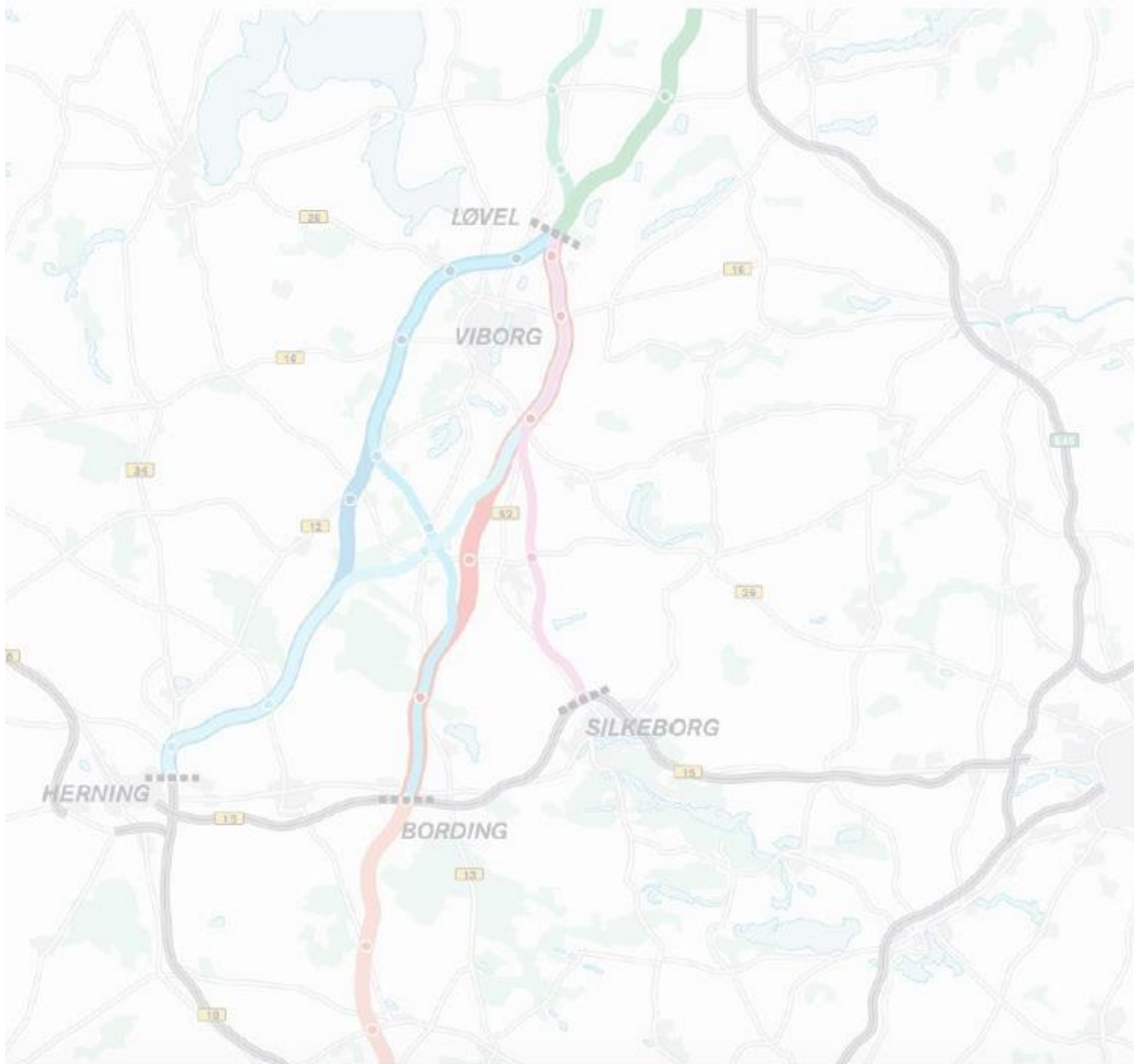


Bør inddrages i Miljøkonsekvensvurdering

Vi mener, at der er så mange indlysende argumenter, at Karup-Linjen som minimum bør miljøkonsekvensvurderes på lige fod med de to øvrige forslag.

Ikke mindst i lyset af de ekstra omkostninger, der kommer med videreførelsen mod syd fra Klode Mølle.

En del af vores forslag til Karup-Linjen indgår i øvrigt allerede i for-undersøgelser af de oprindelige ruteforslag.



Spørgsmål?

Kontakt-oplysninger:

Steen Ancher

Tlf. 2055 4399

Mail: friland@post9.tele.dk

Uddybning af materiale:

Med udgangspunkt i den langsigtede og overordnede planlægning af en midtjysk motorvej mellem Haderslev og Hobro, er der indgået en infrastrukturaftale mellem et bredt flertal af Folketingets partier.

Som en del af denne aftale foreligger nu et forslag for en delstrækning mellem Løvel og Klode Mølle, hvortil der er afsat 3,9 mia. kr.

Vores forslag, Karup-linjen, er et langsigtet og alternativt forslag til delstrækningen af motorvejen mellem Viborg og Give. (Se vedhæftede kort, hvor vores forslag er indtegnet med grønt). Det er gjort med de forudsætninger, vi har, og vi tager som udgangspunkt, at Vejdirektoratet finder den teknisk set mest rigtige løsning som oplæg til den politiske behandling/beslutning, som det kræver at ændre på de to korridorer, der er foreslået som henholdsvis V2 og Ø1 på strækningen Løvel – Klode Mølle.

Vi er af den opfattelse, at når motorvejen SKAL anlægges, bør den gennemføres fra Løvel til Rute 15 (Herning-motorvejen) i forbindelse med etableringen, så ruten bliver funktionel fra dag ét

Vi mener, at Karup-linjen bør undersøges, da vi ud fra vores lokal-kendskab finder, at løsningen både kan blive billigere og bedre og samtidig leve op til formålet med projektet, nemlig at

1. forbedre vejforbindelser i Midtjylland og aflaste E45 og rute 13 for trafik.
2. Forbedre forholdene for erhvervslivet i området.

Vi vil desuden argumentere for, at vores forslag kan have store fordele

3. trafikalt
4. miljømæssigt og med hensyn til vejens naboer
5. økonomisk.

Desuden er det vores opfattelse, at vores alternativ lettere kan tilpasses omgivelserne, så miljøet og naboer til motorvejen påvirkes mindst muligt.

Ad. 1

Forbedring af vejforbindelser i Midtjylland og aflastning af E45 og rute 13 for trafik.

Karup-linjen og Vejdirektoratets forslag V2 følges fra Løvel til Finderup, hvor de deler sig. Karup-linjen går vest om Kompedal Plantage, tæt forbi Karup til Herning Motorvejen mellem Ikast og Bording.

V2 går øst om Kompedal Plantage og Thorning og slutter i første omgang nord for Klode Mølle, men er skitseret til at fortsætte de sidste syv kilometer til Herning Motorvejen.

Syd for Herning Motorvejen mødes begge linjer i skitserne igen ved Over Isen.

Dermed vil Karup-linjen, når hele linjen mellem Haderslev og Give er etableret fuldt ud aflaste E45 og A13.

Karup-linjen vil desuden være to kilometer kortere målt fra Finderup til Over Isen, end V2 på samme strækning.

Ad. 2

Forbedring af forholdene for erhvervslivet i området.

Karup-linjen tager udgangspunkt i en ruteføring vest om Viborg, hvilket vil tilgodese erhvervslivets 2.000 virksomheder og 10.000 arbejdspladser samt den erhvervsrelaterede trafik. Desuden vil erhvervslivet i både Karup og Ikast tilgodeses af en ruteføring tættere herpå, herunder Flyvestation Karup med 3500 arbejdspladser og flere transporttunge virksomheder. Samlet vil Karup-linjen betyde at et område, der ligger vestligere, herunder også Skive og området syd herfor, tilgodeses af lettere adgang til bedre infrastruktur. Det vil gøre også gøre et trængt område mere attraktivt, hvad angår tiltrækning af arbejdskraft.

Ydermere vil Midtjyllands Lufthavn have gavn af motorvej tæt ved.

Der vil således med fordel kunne etableres afkørsel mellem Karup og Kølvrå for at tilgodese både lufthavn, flyvestation og kartoffelmelcentral.

Det er for øjeblikket uvist, om NATOs aktiviteter på flyvestationens område vil øges. En motorvej tæt ved vil under alle omstændigheder dog tilgodese eventuelle transporttunge opgaver af militært udstyr.

Føres motorvejen igennem til Herning-Motorvejen, vil den desuden munde ud tæt ved det store erhvervsområde syd for Ikast.

Desuden kan en afkørsel i Ikast Nord med fordel etableres.

Ad. 3 og 5

Fordele trafikalt og økonomisk

Ovenfor er beskrevet fordele for den erhvervsrelaterede trafik.

A: Vi har desuden ved en enkel optælling af større og mindre lokale veje konstateret, at Karup-linjen i mindre grad griber negativt ind i lokal infrastruktur. Karup-linjen krydser efter vores optælling 16 lokale veje mod V2s 26.

Hver krydsning vil enten betyde omlægning af det lokale vejnet og/eller etablering af langt flere passager/broer. Flere vej-krydsninger er dermed dyrere.

B: Vi hæfter os ved, at terrænet på Karup-linjen er væsentligt mindre kuperet end V2. Vi følger den logik, at det - alt andet lige – må være økonomisk mere attraktivt, at anlægge vej i et mindre kuperet terræn.

C: Strækningen Finderup til Over Isen er som nævnt ovenfor 2 kilometer kortere, og dermed billigere at anlægge. Hertil skal anføres, at V2-strækningen, når den på sigt skal videreføres fra Klode Mølle til Over Isen er meget kuperet, hvorfor der her blandt andet skal etableres minimum yderligere to dalbroer.

D: V2 rammer ydermere den nationale Hærvejs-rutes cykel- og vandre-forløb i alt 6 steder, mens Karup-linjen alene krydser Alhede-stien.

Ad. 4

Påvirkning af miljø

Vi har opgjort, at Karup-linjen (når den er udbygget til Over Isen) vil gå igennem/ramme tæt ved omkring 3,6 kilometer naturområder, herunder Karup Ådal, Aarestrup Å og et plantage-parti sydvest for Frederiks. Ravnholt Sø, Storåen og til dels Ulkær Mose.

V2 rammer i vores opgørelse natur på en strækning over syv kilometer, herunder Stendal Plantage, Nipgårde Sø, Tange Ådal; Hauge Sø, Stenrøgel Mose og Kompedal Plantage. Udbygget til Over Isen vil V2 desuden ramme Buchwald Plantage, Skygge Ådal, Elbæk og ramme tæt på Klode Mølle-fredningen, den fredede Stenholt Skov og Bøllingsø.

I øvrigt

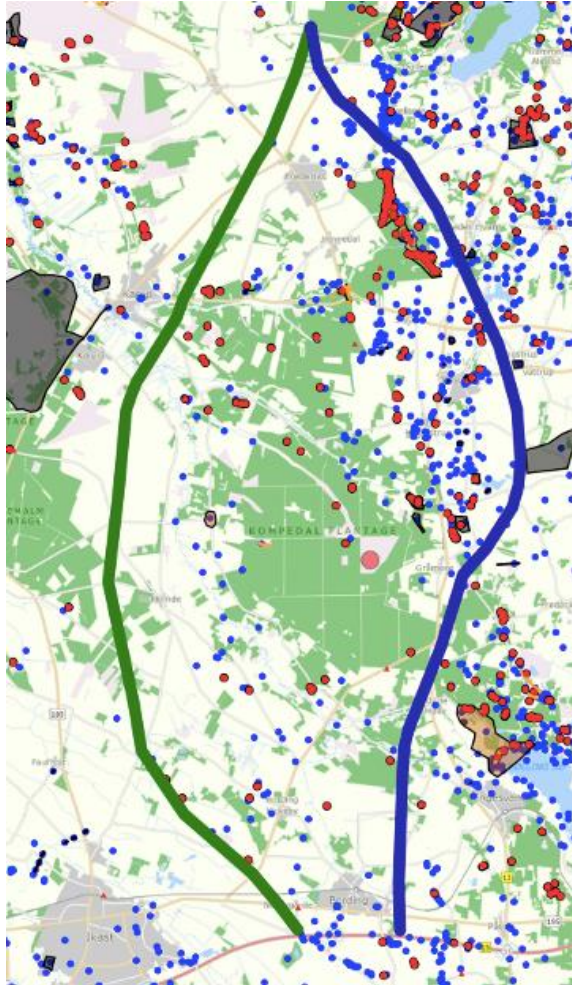
Med en vestlig linjeføring ved Viborg ligger størstedelen af den **samlede** skitserede ruteføring op til 14 km vest for A13 (Hærvejs-forløbet) Det er kun umiddelbart syd for Viborg, at V2 slår et sving 8-9 km mod øst og siden tilbage mod vest. Dermed krydses A13 to steder. Udfletningerne her vil ikke servicere større erhvervs- eller byområder.

Karup-linjen følger mere direkte den samlede mere vestlige ruteføring mellem Viborg og Give.

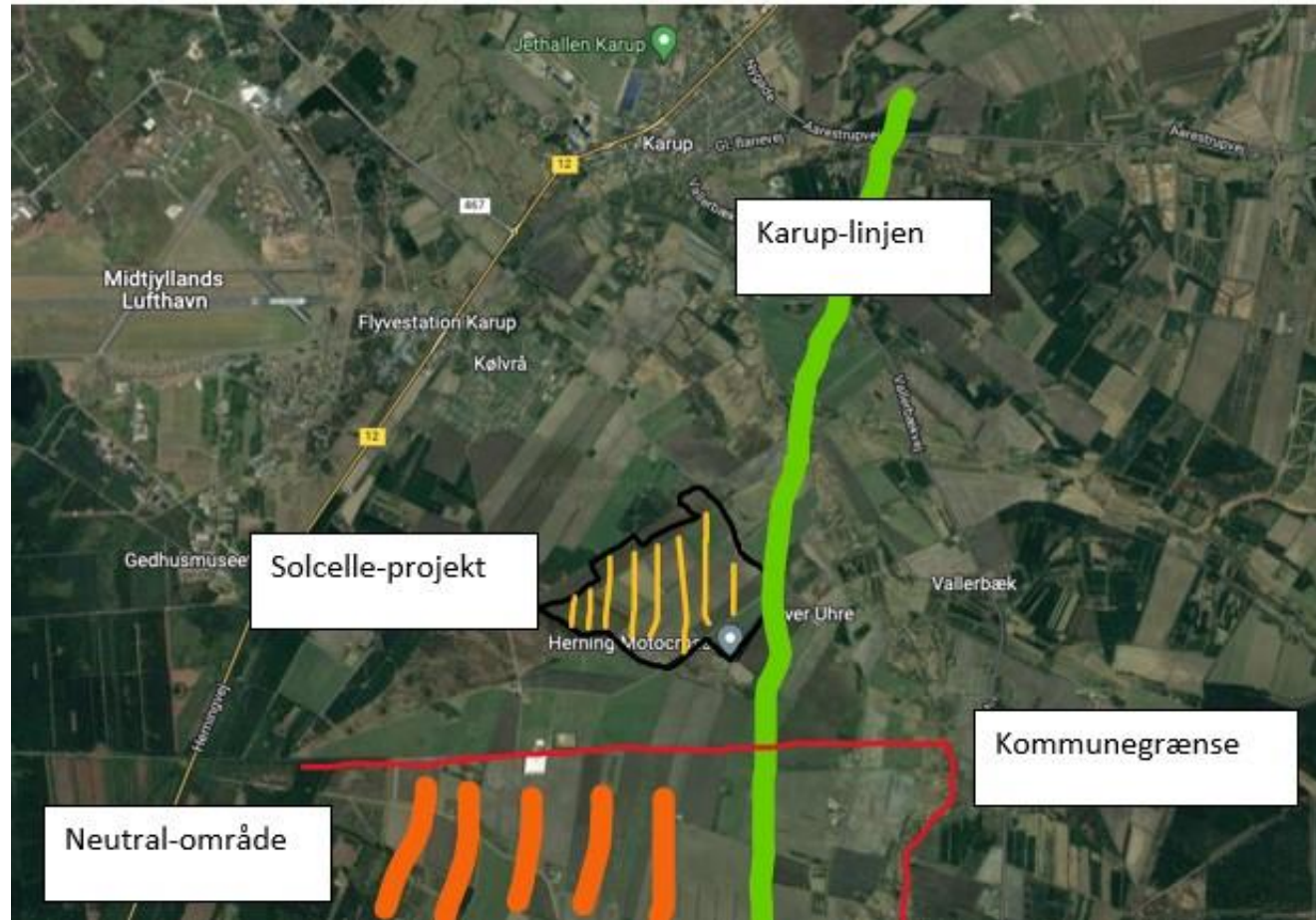
Endelig løber en stor del af ruten mellem Karup og Ikast løber desuden gennem landskab, der af både Ikast og Viborg kommuner er udset til at kunne anvendes til solcelleparker. Disse vil således kunne anlægges i områder, som i forvejen belastes af motorvejsstrækningen og dermed oftest ikke vil være attraktive som boligområder/rekreativ natur.



- **Naturområder der rammes af henholdsvis V2 og Karup-Linjen**



Fortidsminder og kulturhistoriske steder, der rammes af henholdsvis V2 og Karup-Linjen.



Områder udlagt til mulige solceller og område med allerede planlagte langs Karup-Linjen

Højdeprofiler for terrænet for de to ruter mellem Finderup og Herning Motorvejen



Karup-linjens eneste større landskabelige udfordring er Karup Å-dal. Resten af ruten er fladt land.

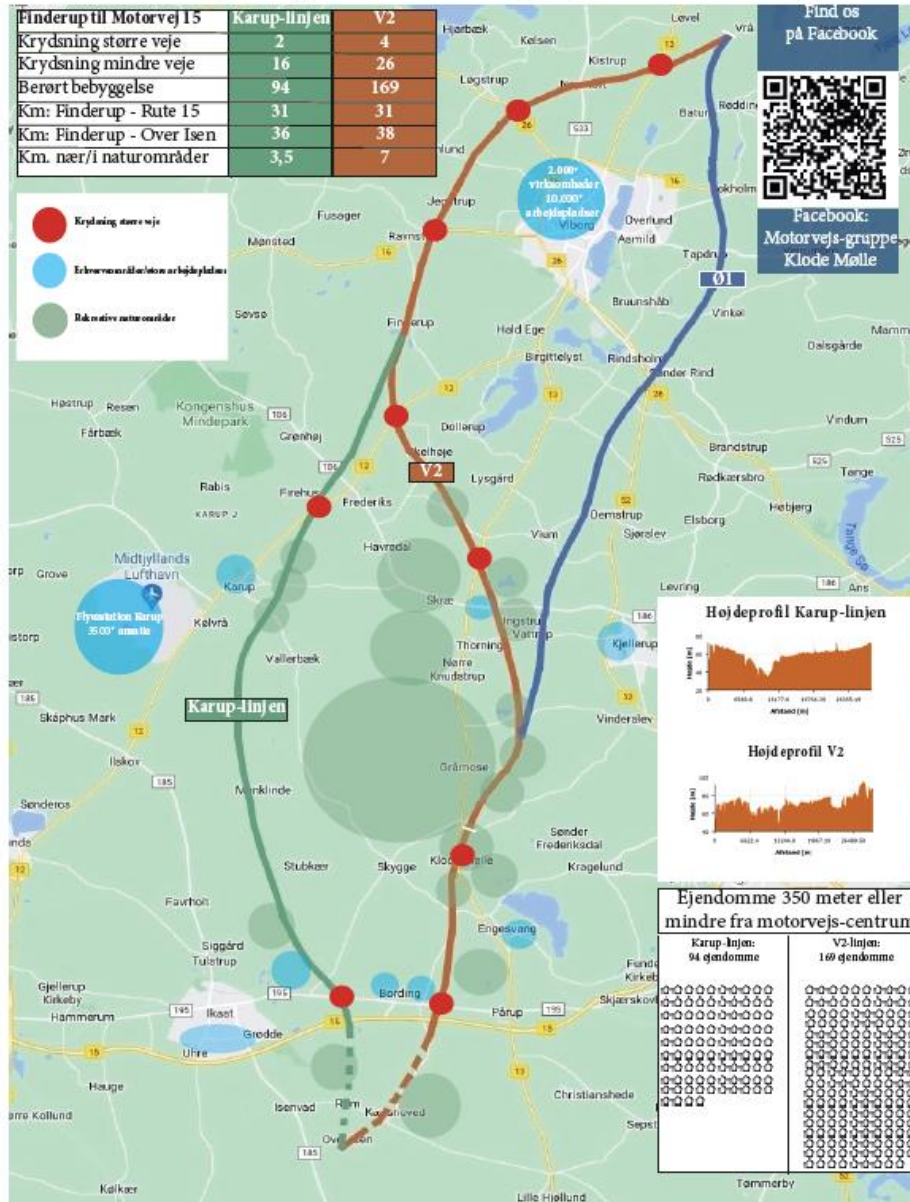
Øvrige fordele

V2 går gennem meget kuperet terræn med mange dale og lavbundsområder, hvilket medfører store anlægsarbejder og flere dalbroer.

Den stiplede linje angiver, hvor projektet PT slutter.

Der er således ikke sat penge af til videreførelse i et meget kuperet terræn med behov for adskillige dalbroer.

Karup-linjen - den langsigtede løsning



Find motorvejsgruppen på Facebook og del gerne herfra relevante opslag. Det er en forudsætning, at der er politisk opmærksomhed og opbakning bag forslaget, for at det kan gennemføres.