

22. januar 2025

Kære medlem af Folketingets Transportudvalg.

Snart skal forligskredsen bag infrastrukturaftalen behandle den Midtjyske motorvej ved Viborg, dvs Løvel - Klode Mølle. Der er tale om 3 mulige linjeføringer, hvoraf de to er motorvejsløsninger. Den tredje linjeføring er en udvidelse af den eksisterende hovedvej 13 (0+ løsning).

Her er kommentarer, som er vigtige i forhold til forhandlingerne i forligskredsen. Det drejer sig om myter og påstande, EU's rammer for store infrastrukturprojekter samt 0+ løsningens opfyldelse af kriterierne for en kunne blive kaldt en motorvej. Det sidste er væsentligt for at kunne sige, at 0+ løsningen ligger indenfor infrastrukturforligets rammer.

Vejdirektoratets MKV-rapport analyserer blandt andet konsekvenserne af 0+ løsningen. Den vil kræve færre råstoffer, mindre CO2 udledning, give bedre anlægsøkonomi og mindre indgreb i landskab og natur end anlæg af en motorvej. Løsningen [udpeges som den bedste af styrelser i miljøministeriet og trepartsministeriet](#)

### **Myter og påstande.**

Vi er enige med de to styrelser. Det burde derfor være oplagt at vælge løsningen med at udvide eksisterende veje. Imidlertid føler vi os ikke overbeviste om, at Folketinget vælger denne løsning, fordi der findes nogle sejlivede myter og påstande, som stammer fra de ældste analyser af motorvejen.

Den første myte er, at en midtjysk motorvej vil give en væsentlig aflastning af E45. Imidlertid gælder det argument ikke længere. Beregninger fra Vejdirektoratets forundersøgelse fra 2020 viser, at en [ny motorvej højst vil aflaste 12%](#). Aflastningen vil endda i myldretiderne være mindre.

En anden myte er, at en motorvej altid er hurtigere end alle andre veje. Det passer bare ikke, hvis der er en alternativ vej, som er kortere og tilstrækkeligt fremkommelig. Det er netop tilfældet ved vejetafen ved Viborg. Vejdirektoratet har

beregnet, at det er [hurtigst at komme fra Viborg og sydpå ved at køre på en 4-sporet udvidet hovedvej 13](#) med en hastighed på 100 km/t uden for Viborg og 80 km/t ved Viborg.

En tredje påstand er, at en samlet motorvej fra Haderslev til Hobro vil give samfundsøkonomisk overskud. Det står ganske vist i forundersøgelsen fra 2020, men siden da har især prisstigninger på råstoffer gjort nye vejanlæg væsentligt dyrere. Vi kan derfor ikke stole på denne påstand.

### **EU's rammer.**

Hvis Folketinget vælger en af de to motorvejsløsninger, vil det ifølge EU's SMV-direktiv kræve, at hele strækningen Hobro – Haderslev vurderes for konsekvenser for miljøet. Direktivet siger nemlig, at store infrastrukturprojekter, der gennemføres i etaper, hvis samfundsværdier er afhængige af hinanden, skal analyseres samlet for alle etaperne, før en deletape kan vedtages og anlægges. Analysen skal være på et detaljeringsniveau f.eks. svarende til MKV-analysen for etappen ved Viborg.

Man må således gerne gennemføre et på alle måder dårligt projekt, men man skal gøre det på et oplyst grundlag for hele strækningen. Det er derfor nødvendigt i mere detaljeret grad end i dag at kende til de samlede konsekvenser af en motorvej op gennem Jylland, før man kan igangsætte anlægget af en deletape ved Viborg.

0+ løsningen kan man straks gennemføre uafhængigt af om, man vil forlænge etappen sydpå eller ej. Man kan argumentere for, at den giver mening i sig selv, og derfor behøver Vejdirektoratet ikke yderligere undersøgelser af hele strækningen til Haderslev, før udvidelsen af Hovedvej 13 ved Viborg kan vedtages og igangsættes.

### **0+ løsningen opfylder motorvejskriterierne.**

Endelig kan man argumentere for, at 0+ løsningen udenfor Viborg by opfylder kriterierne for en motorvej: Den har ikke skarpe kurver eller højdeforskelle, og den har lutter til- og afkørsler. Det eneste, den ikke har, er nødspor, men det er heller ikke nødvendigt. Det er der andre motorveje i Danmark, der heller ikke har, og ifølge den europæiske definition på en motorvej behøver den heller ikke at have det.

Forligskredsen omkring infrastrukturforliget må derfor kunne anerkende 0+ løsningen uden for Viborg som en motorvej. Det er den i følge EUs definition på en motorvej. Strækningen ved Viborg by kan man køre 80 km/t på og vil give den korteste og hurtigste vej fra Viborg og sydpå. Det på trods af, at der vil være 3 - 4 intelligente lyskryds ved Viborg. De kan laves til til- og frakørsler, hvis forligskredsen insisterer på at få en motorvej uden lyskryds. Alt i alt vil 0+ løsningen trafikalt være bedre end en motorvej øst eller vest for Viborg.

Vi håber derfor, at man fra politisk side vil frasige sig troen på myterne om en motorvej og vil se fordelene ved at udvide til en 4-sporet vej uden først at skulle vurdere hele strækningen Hobro – Haderslev. Vi håber også på, at man vil se med friske øjne på begrebet en motorvej og indse, at en udvidelse af hovedvej 13 vil være langt den bedste løsning for naturen, landskab, klima og samfundsøkonomi. En løsning, som alle parter i forligskredsen må kunne bifalde.

Venlig hilsen

Ellen Frydendal  
Formand for HærvejsmotorvejNEJTAK

Mobil 25671602,  
[ellenfrydendal@outlook.dk](mailto:ellenfrydendal@outlook.dk)  
[www.hærvejsmotorvejNEJTAK.dk](http://www.hærvejsmotorvejNEJTAK.dk)

Jens Frydendal  
Formand for Danmarks Naturfredningsforenings afdeling i Viborg.

Mobil 26449907,  
[mail@jensfrydendal.dk](mailto:mail@jensfrydendal.dk)