



 **NEJ**

**TILEN NY MIDTJYSK MOTORVEJ**



# INDHOLD

PJECENS FORMÅL

5

TRÆNGSEL

5

ER MOTORVEJE LIG MED VÆKST?

11

NATUR

12

TURISME

14

VEJSTØJ

14

ALTERNATIVE LØSNINGSMODELLER

16

HÆRVEJSGRUPPEN

19

MEDUNDERSKRIVERE

19

LINKS TIL MOTORVEJSFORLØB

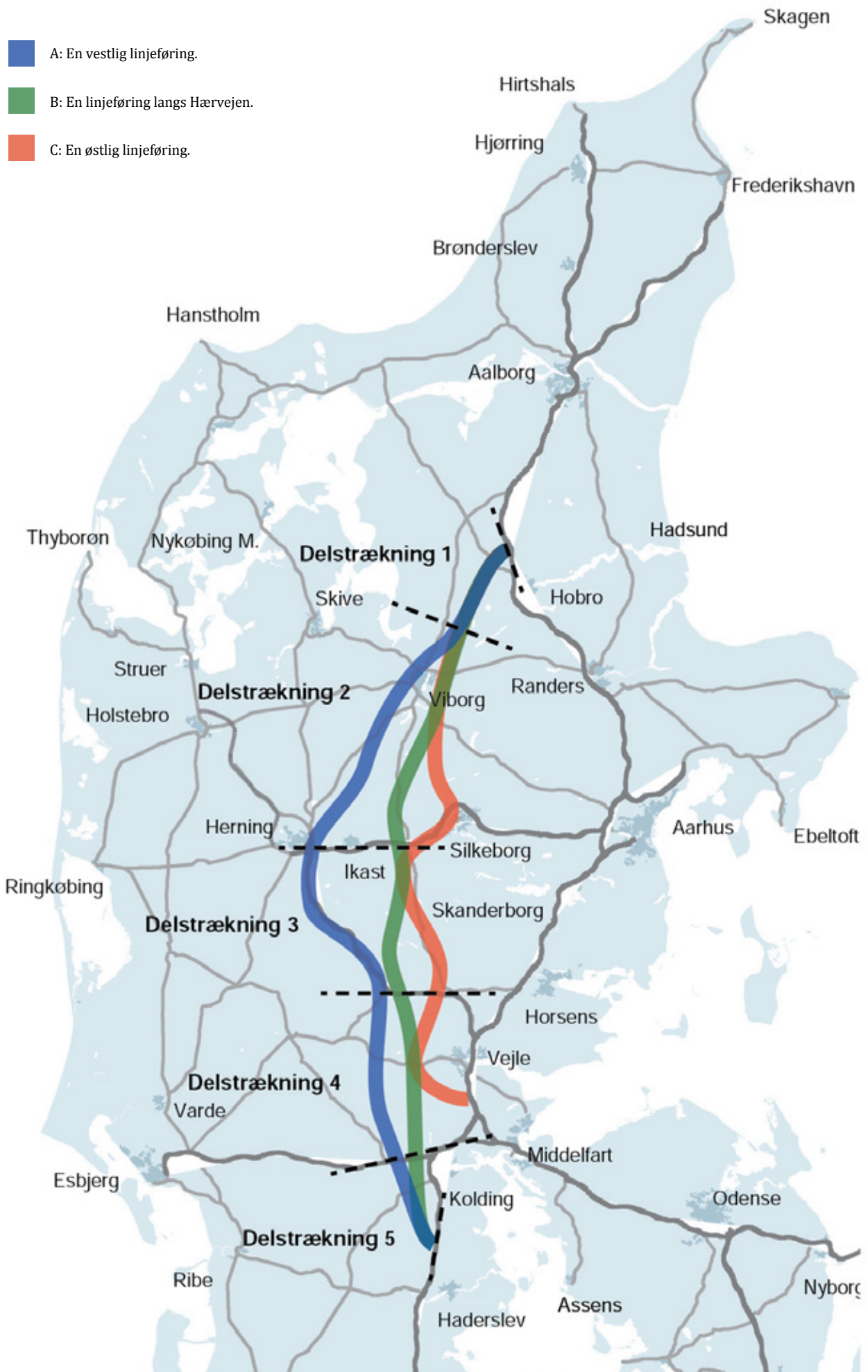
19











Kilde: Vejdirektoratet "Midtjysk Motorvejskorridor - en strategisk analyse" 2013.

## PJECENS FORMÅL

Over de sidste årtier er der bygget mere end 1.000 km. motorvej i Danmark. I øjeblikket arbejdes der ihærdigt på at etablere en tredje nord-sydgående motorvej i Jylland – Hærvejsmotorvejen. Når der ved planlægningen af en ny vej bliver slået streger på et kort, vil stregerne uundgåeligt gå hen over eller tæt forbi byer, skove, vandløb og andre naturtyper samt vandre-, cykel- og rideruter.

Vejdirektoratet har undersøgt tre mulige linjeføringer mht. forløbet af en ny midtjysk motorvej (Se illustration side 4). Ud fra grundigt analysearbejde har direktoratet konstateret, at **en Hærvejsmotorvej ikke vil aflaste E45, hvilket ellers var den oprindelige begrundelse for at etablere den.** Derimod vil der ved etableringen af en ny motorvej være en lang række negative konsekvenser, som ikke er taget i betragtning. Ud over økonomiske tab for mennesker i de berørte områder, vil der også være tab af en række bløde værdier.

Med denne pjece ønsker vi at skitsere disse negative konsekvenser og pege på, hvor omfattende de vil blive for naturen og for menneskers livskvalitet. Vi vil derudover komme med input til alternative og mere bæredygtige trafikløsninger.

## TRÆNGSEL

Det er et faktum, at der er trængsel på E45 på grund af øget personbiltrafik. Årsdøgntrafikken på strækningen mellem Vejle og Aarhus er eksempelvis på 49.000 bilister (se side 6). Persontransporten i Danmark har over en årrække været i betydelig vækst. Særligt hvad angår personbiler, men også transport med tog er øget, som det fremgår af nedenstående tabel:

Millioner personkilometer	1990	1995	2000	2005	2008	2010	2011	2012
Cykel/knallert	3.430	3.240	2.920	3.010	3.040	2.620	2.940	3.050
Motorcykel	369	408	533	530	568	544	542	538
Personbiler inkl. taxa	47.191	48.389	50.615	49.768	51.508	51.254	52.919	53.772
Varebiler under 3,5 tons	5.369	5.699	6.590	8.725	9.568	8.505	7.967	7.512
Busser	6.443	7.284	7.418	7.169	6.759	6.853	6.737	6.450
Tog	5.051	4.888	5.537	6.136	6.475	6.577	6.890	7.026
Skib	588	574	247	226	202	184	176	176
Fly	476	497	363	316	372	470	459	367
I alt	68.917	70.979	74.223	75.880	78.492	77.007	78.630	78.891

*Persontrafikkens udvikling angivet i millioner personkilometer.*

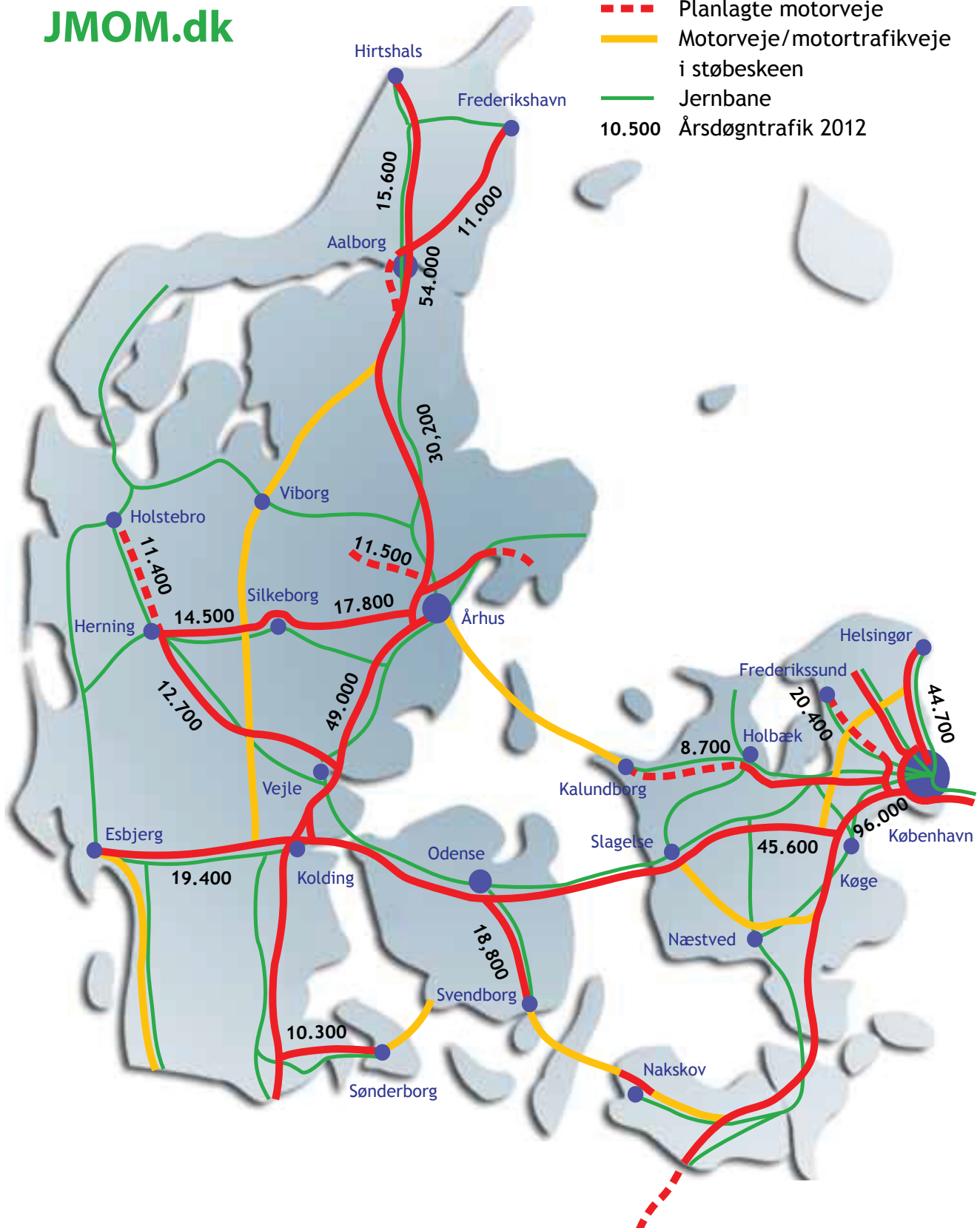
Kilde: Statistikbanken

# Transportveje 2014

Jyder Mod Overflødige Motorveje

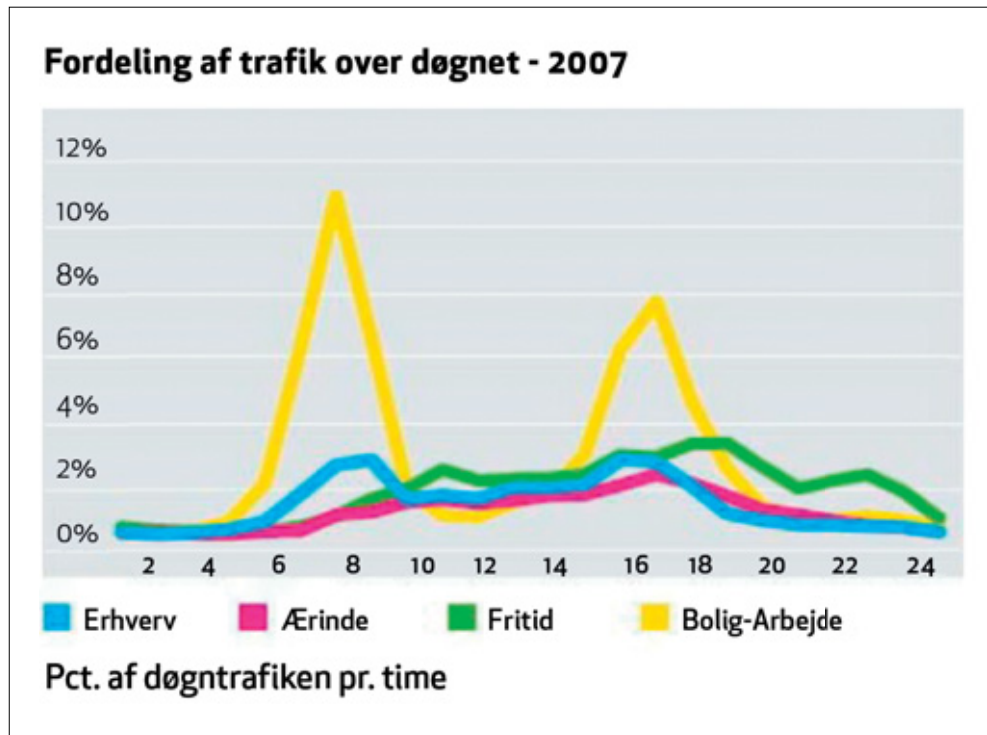
JMOM.dk

- Eksisterende motorveje
- - - Planlagte motorveje
- Motorveje/motortrafikveje i støbeskeen
- Jernbane
- 10.500 Årsdøgntrafik 2012

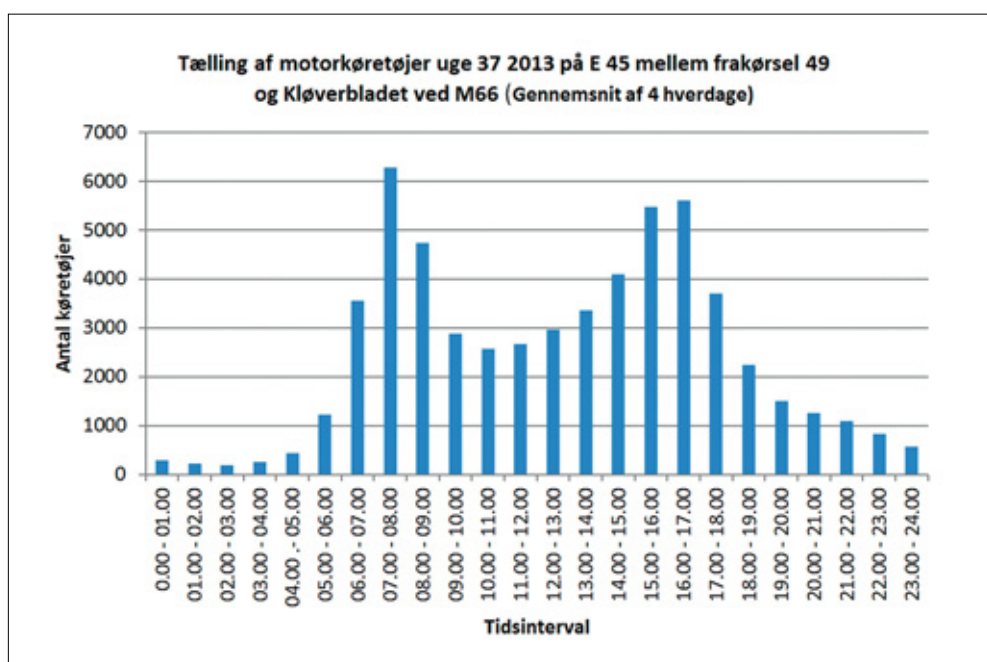


Kilde: Folketingets trafikafale og Vejdirektoratets trafikstrømkort

Personbiltrafikken fordeler sig dog meget ujævnt over døgnet (se nedenstående figurer). Trafikken er centreret omkring morgen- og eftermiddagstimerne og domineres af pendlere. Derfor er det pendlertrafikken, der udgør det største trængselsproblem. Da der i gennemsnit blot transporteres 1,1 person i hver personbil, fylder disse mennesker altså langt mere på vejene, end hvis de valgte alternative transportmidler som tog eller bus.



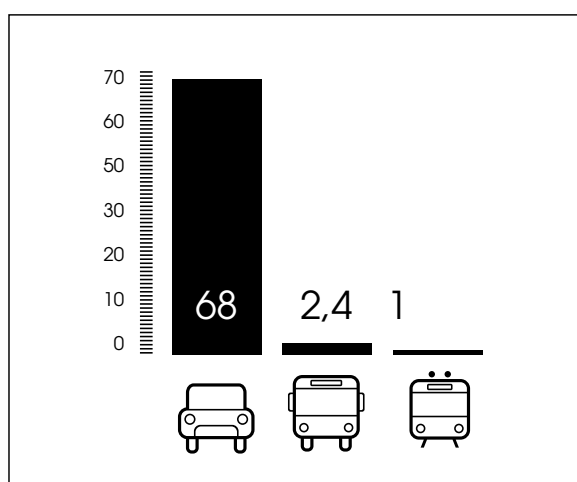
Kilde: Infrastrukturkommissionen / Trængselskommissionen



Kilde: Vejdirektoratet

Hvis man i stedet for at anlægge nye motorveje – for at rumme næsten tomme biler – bruger midlerne på at få nogle af pendlere over i kollektiv transport, vil man på den måde skabe mere plads på vejene.

**“EN PERSON I BIL BRUGER CA. 28 GANGE SÅ MEGEN VEJPLADS TIL KØRSEL SOM EN BUSPASSAGER – OG 68 GANGE MERE PLADS END EN (LET)BANEPASSAGER. DERTIL KOMMER ET PARKERINGSAREAL PÅ CA. 22 M<sup>2</sup> PR. BIL.”<sup>1</sup>**



*Arealforbrug til kørsel.*

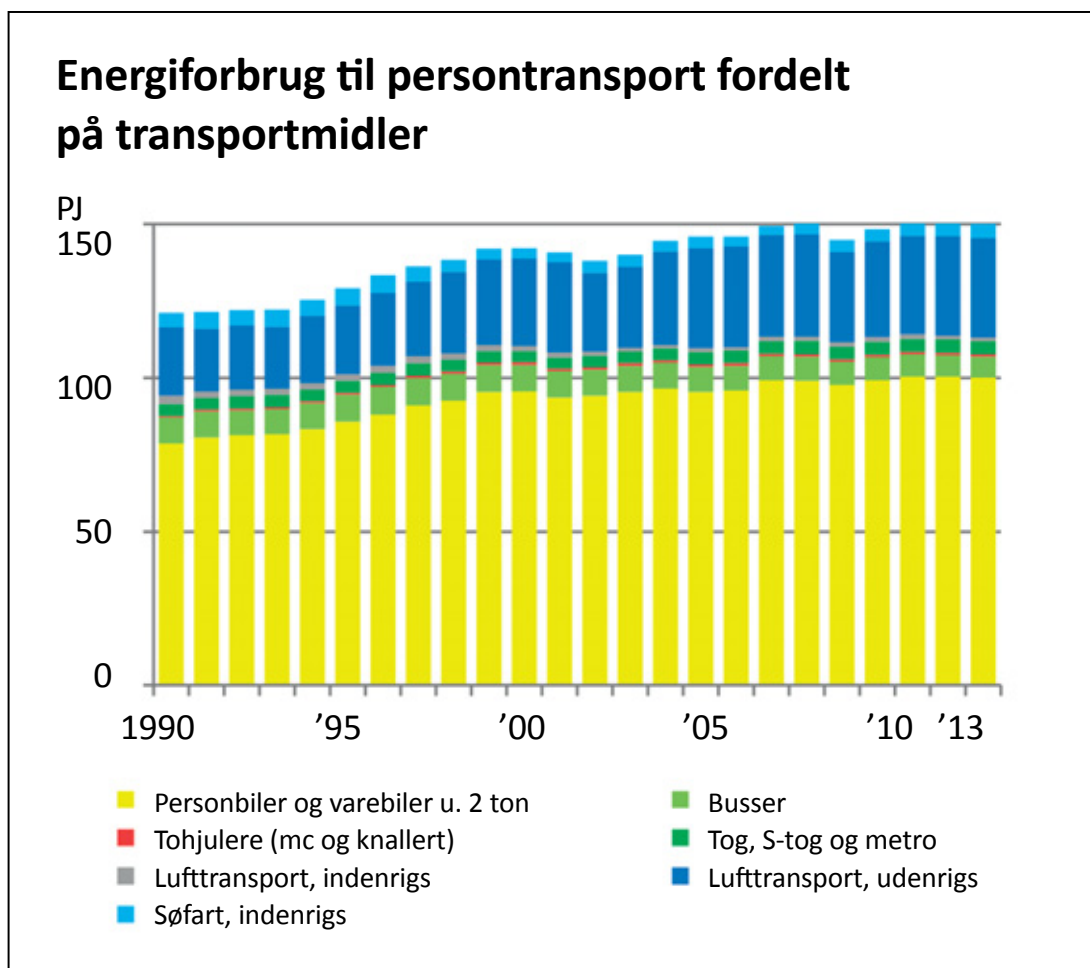
<sup>1</sup> Kilde: Wiens Kommune.

Et af argumenterne for at anlægge en ny motorvej er, at den vil løse et aktuelt trængselsproblem som eksempelvis på E45. Men **hidtidige erfaringer viser, at flere og bredere veje blot vil skabe endnu mere trafik og trængsel, da folk ganske enkelt vil køre mere og længere i bil.**<sup>2</sup> Ideen med at løse trængselsproblemer med udbygning af motorveje er dermed ikke langtidsholdbar. **Ifølge Vejdirektoratet vil en Hærvejsmotorvej højst aflaste E45 i 5-10 år, hvorefter trafikmængden igen vil være den samme som i dag.** Vi har brug for mere langsigtede transportløsninger!

<sup>2</sup> Kilde: Trafikforsker Petter Næss, Ålborg Universitet



Ud over en stigende trængsel skal der også medregnes øget energiforbrug og CO<sub>2</sub>-udledning, samtidig med at støj, lys og lugt har en negativ indvirkning på naturen og på vores generelle livskvalitet.

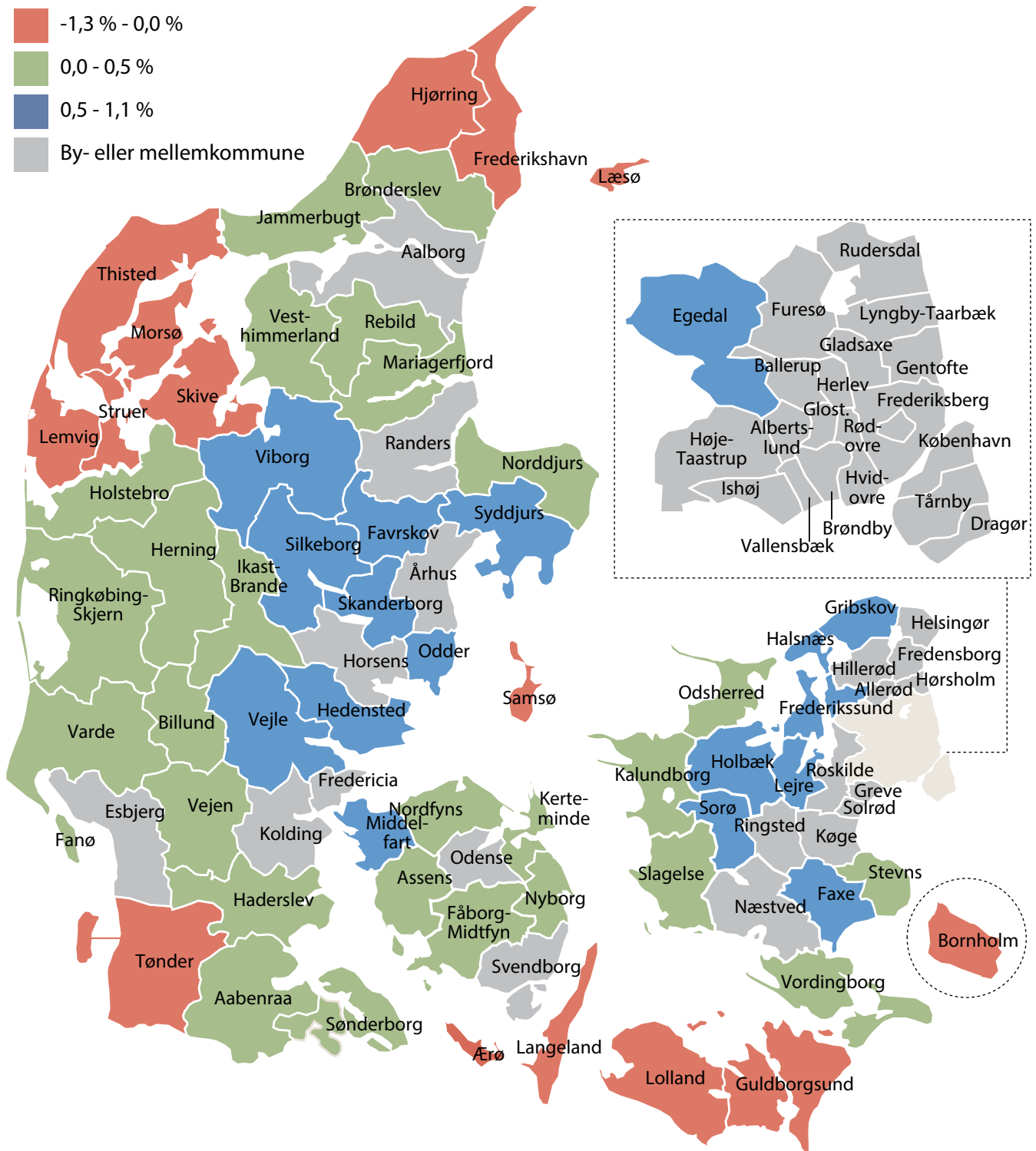


*Fra 1990 til 2013 voksede energiforbruget til personbiler og varebiler med 27,1%.*

Kilde: Energistatistik 2013.

*Ifølge en undersøgelse blandt 18.000 briter gør det os gladere at bruge offentlig transport til og fra arbejde frem for at køre bil. "Busser og tog giver folk tid til at slappe af, læse og være sociale. Og så er det ofte nødvendigt med en gåtur til stationen eller stoppestedet, som også gør folk i bedre humør," siger den ledende forsker bag undersøgelsen Adam Martin, Norwich Medical School.*

Landkommunernes årlige befolkningsvækst fra 1995 - 2012



Kilde: Momentum på baggrund af Statistikbanken

/ritzau grafik / CJ

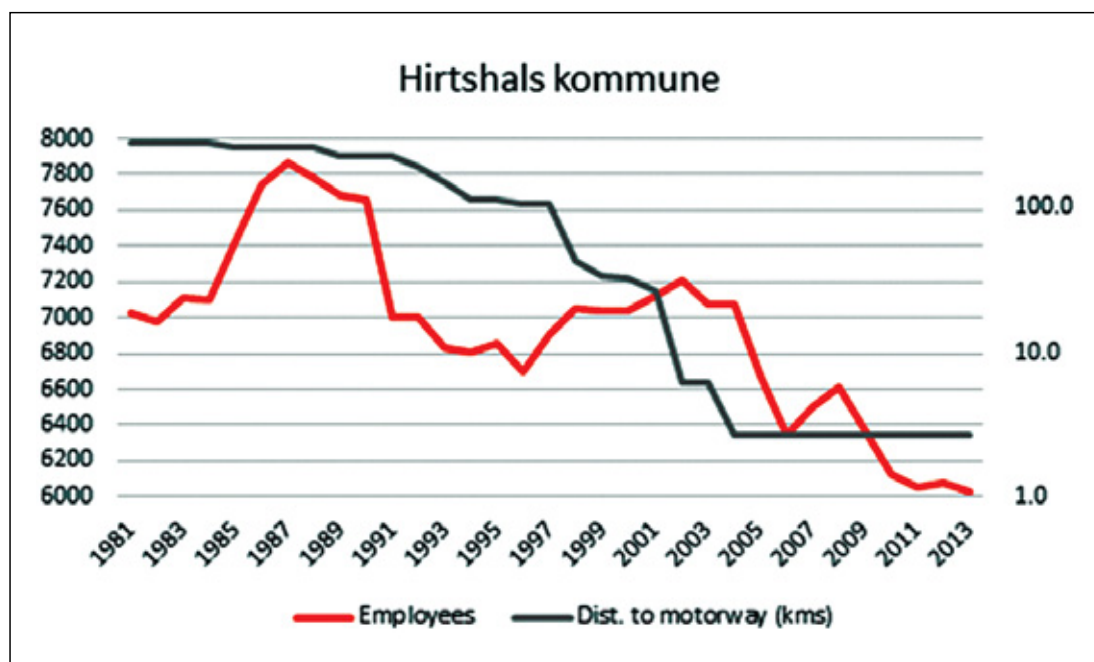


## ER MOTORVEJE LIG MED VÆKST?

Et argument, der ofte fremføres til fordel for anlæg af en ny motorvej, er, at motorveje giver vækst og arbejdspladser i de byer, de placeres ved. En ny motorvej vil dog med al sandsynlighed ikke fremme væksten i Midtjylland. **De større byer suger nemlig arbejdskraft til sig ved anlæg af en ny motorvej, mens der ikke skabes arbejdspladser i de mindre byer.** Fænomenet går under betegnelsen "sugerørseffekten".

Ifølge trafikforsker Per Homann Jespersen skal man tænke motorveje som omfordelere af væksten frem for som vækstmotorer. Og væksten kan både gå den ene og den anden vej. Mens Sydmotorvejen siden 1985 har sørget for, at det gamle Storstrøms Amt har gode forbindelser til Hovedstadsområdet, fik det gamle Ringkøbing Amt først en motorvej i 2002 og er kun i de seneste år blevet forsynet med en sammenhængende motorvejsforbindelse til det øvrige system. Tal fra Danmarks Statistik for perioden 1993-2006 viser ikke desto mindre, at det gamle Storstrøms Amt (**med** motorvej) har haft en betydeligt lavere vækst i BNP pr. indbygger end Ringkøbing Amt (**uden** motorvej).

Ligeledes viser et eksempel, at motorvejen i Hirtshals-området ikke har øget arbejdsudbuddet over tid (Se graf nedenfor). Heller ikke væksten i befolkningstallet viser sig at være afhængig af motorveje. Der er negativ vækst i Nordjylland og på Lolland, men positiv vækst i Midtjylland, fx. Viborg og Silkeborg kommuner (Se illustration side 10).



Kilde: P. Homann Jespersen 2014

En lignende tendens vil højst sandsynligt gøre sig gældende ved anlæg af en ny midtjysk motorvej, således at det i Jylland vil blive det østjyske bybånd, der tiltrækker ny arbejdskraft. **En ny motorvej vil dermed kun i meget begrænset omfang styrke udviklingen i Midt- og Vestjylland.**

## NATUR

En stor del af naturområderne i Danmark er gennemskåret af veje, og **anlæg af en Hærvejsmotorvej vil øge antallet af opsplittede naturområder markant.** Oplevelsen af landskabet forringes voldsomt, når fredelige og naturskønne områder gennemskæres af en motorvej. Det gælder fx området langs den jyske højderyg, der er et unikt landskab skabt af israndslinjen. Her ses de flade og sandede jorde mod vest og det bakkede morænelandskab mod øst. Derudover vil anlæg af en motorvej lægge beslag på arealer, der er levesteder for mange dyr, og øget trafik vil dræbe endnu flere dyr, end det er tilfældet i dag. I forvejen dræbes ifølge Naturstyrelsen flere millioner dyr hvert år på de danske veje.

Motorvejen vil desuden gå gennem eller tæt forbi mange skovområder, beskyttede naturtyper som søer, vandhuller, moser og enge med videre samt en række fredede områder. Alle tre mulige linjeføringer for Hærvejsmotorvejen vil berøre flere af de såkaldte Natura 2000-områder, der er betegnelsen for et netværk af beskyttede naturområder i EU. Områderne skal bevare og beskytte naturtyper og vilde dyre- og plantearter, som er sjældne, truede eller karakteristiske for de europæiske lande. Endvidere vil en midtjysk motorvej flere steder skulle føres over beskyttede vandløb og ådale på en højbro, der vil virke som et skæmmende fremmedelement i landskabet. De tre linjeføringer vil samlet berøre Gudenåen, Vejle Å, Skals Å og Karup Å samt adskillige andre vandløb.

Motorvejen vil gå gennem områder, som huser dyrearter, som er beskyttede ifølge EU-lovgivningen, både inden for og uden for Natura 2000-områderne. Således går én linjeføring (B/grøn, jvf. side 4) gennem områder i Vejle Kommune med kendte forekomster af løgfrø.<sup>4</sup> En anden linjeføring (C/rød) går gennem et område med forekomst af løvfrø<sup>4</sup> syd for Vejle. De to nævnte paddearters levesteder må ikke beskadiges eller ødelægges.

<sup>4</sup> Data oplyst af Vejle Kommune 2014.





## TANKER FRA VANDRING PÅ HÆRVEJEN

"At pakke sin rygsæk og vandre af sted er en mulighed for at slippe den daglige trummerum og lade tankerne komme og gå. At sætte det ene ben foran det andet, holde hvil på en brændestabel, mærke vinden, duftene, varmen, regnen. Lade landskaber, dyr, marker, skove og bygninger passere sit blik, og mærke at kroppen bare kan det her. Alt dette bliver tilsammen en art meditativ tilstand, som er helsebringende for sjæl og krop."

*Mette Obel Nielsen*

## TURISME

Den jyske højderyg, som Hærvejen ligger på, består for en stor del af øde og stille områder, som er meget attraktive for mennesker, der har brug for at koble af fra en fortravlet hverdag. **Den slags områder er der med tiden blevet markant færre af i vores lille land,** og en motorvej vil påføre områderne betydelig mere støj. Den vil desuden skabe forhindringer for færdslen på de mange vandre- og cykelruter i området.

De seneste år er der etableret 14 herberger langs Hærvejen som overnatningsmulighed for de mange mennesker, der hvert år henter ro og fornyet energi ved at vandre eller cykle på Hærvejen. Antallet af overnattende turister på herbergerne er støt stigende, ligesom der har været en øget interesse for pilgrimsvandringer på Hærvejen. Endvidere er lokale turistforeninger meget aktive for at udbygge turismen i området.

En af grundene til Hærvejens tiltagende betydning for turismen er, at vejforløbet via en forlængelse gennem Nordjylland er blevet forbundet med den norske vandrerute til Trondheim, og mod syd har den forbindelse til Italien og Spanien. **Den stilfærdige og rekreative turisme er uforenelig med anlæg af en støjende motorvej.** De fysiske påvirkninger fra støj og lys i det fredfyldte landskab vil uvægerligt medføre økonomiske tab for turisterhvervet, idet færre cyklister, vandrere og ryttere vil finde det attraktivt at færdes i det midtjyske område. Motorvejen vil også i sit forløb berøre andre cykel- og vandreruter end Hærvejen.

Endelig vil en midtjysk motorvej berøre en række kulturhistoriske seværdigheder samt landskaber af stor geologisk interesse. Fx vil linjeføring B passere Vejle Ådal, som er den største og mest markante af de østjyske tunneldale. Passage af ådalen vil ske ganske tæt på Ravingbroen fra vikingetiden. Broen indgår i formidlingen af verdenskulturarven i Jelling.

## VEJSTØJ

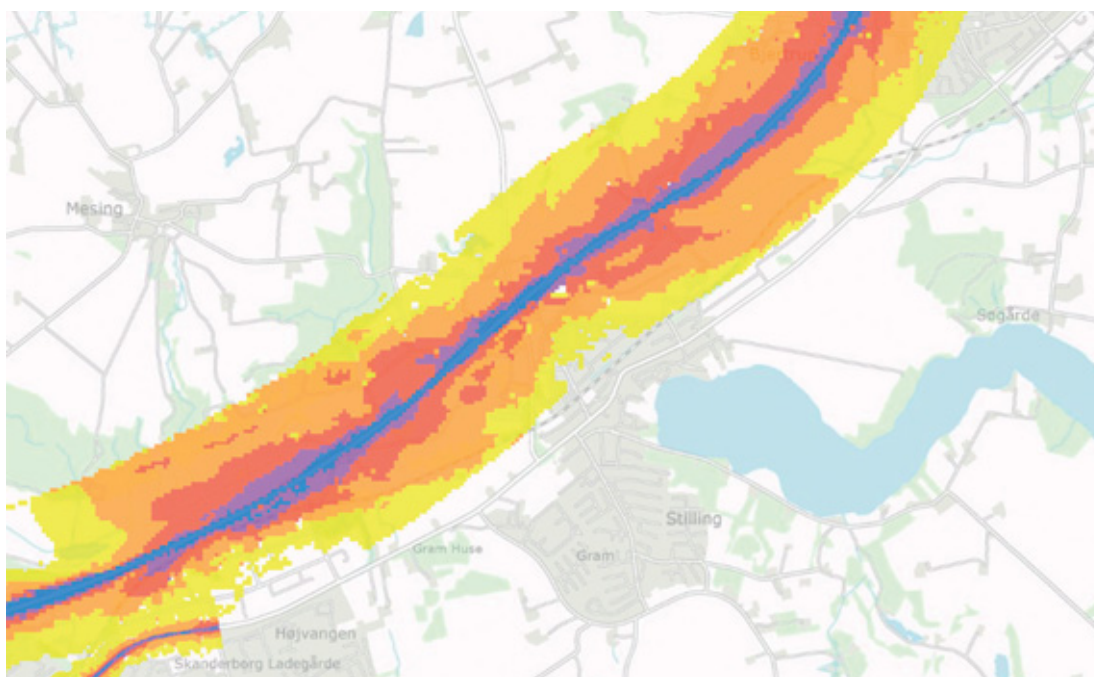
**Stilhed er i vores støjpåvirkede samfund et truet gode, som vi bør værne om.** Langs en ny midtjysk motorvej på ca. 150 km vil støjen fra trafikken brede sig over et betydeligt areal. Grænseværdien for, hvor meget støj der må være i omgivelserne, er sat til 53 dB for rekreative områder i det åbne land og til 58 dB for boligområder. Den seneste kortlægning af støj fra veje viser, at ca. 30 % af Danmarks boliger har støj over den vejledende grænseværdi, og at støjproblemerne er koncentreret i byerne og langs de større veje.

Trafikstøj kan medføre stress og søvnforstyrrelser og forøger risikoen for hjertekarsygdomme og forhøjet blodtryk. I 2003 blev det anslået, at der i Danmark årligt indlægges mellem 800 og 2.200 personer med forhøjet blodtryk eller hjertesygdom som følge af støj. Det er også anslået, at mellem 200 og 500 personer årligt dør tidligere end ellers som følge af vejstøj.<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Kilde: Vejdirektoratet.



*Eksempel på udbredelse af støj fra E45 i 1,5 m højde (2007).  
Bredden af det farvede areal er i størrelsesordenen 1,2 km.*



Kilde: Miljøstyrelsen

over 75 dB  70-75 dB  65-70 dB  60-65 dB  55-60 dB

Trafikstøjen fra en ny motorvej vil være til stor gene for mange fastboende i deres dagligdag. Nogle ejendomme vil blive eksproprieret, men beboere af ejendomme, der ikke eksproprieres, må dag ind og dag ud leve med den enerverende vedvarende susen fra motorvejstrafikken.

**Man kan forvente, at der vil ske en vis affolkning af de berørte områder, da det absolut ikke er attraktivt at bo nær en motorvej.** Det vil dog kun være de husejere, der er i stand til at få deres ejendom solgt, som kan flytte. De fleste husejere, der bor i nærheden af en kommende motorvej, vil være stavnsbundne, så snart der er slået streger på et kort. De vil ikke kunne sælge deres ejendom, fordi alle ved, at det er en pestilens at bo i nærheden af stærk og støjende trafik.

## ALTERNATIVE LØSNINGSMODELLER

**Hidtil har man forsøgt at løse de trafikale problemer ved at bygge nye veje eller gøre de eksisterende bredere. Det har imidlertid blot ført til mere trafik og ingen nævneværdig reduktion af CO<sub>2</sub>-udledning trods mere energivenlige biler** (jvf. figur side 17.) Det er derfor en løsningsmodel, som ikke er særlig fremtidssikret. Man lapper blot på problemet, men fjerner ikke dets årsag. Skal vi blot blive ved med disse lappeløsninger, indtil Danmark er helt asfalteret? Vi mener, det er mere konstruktivt at finde permanente løsninger.

I stedet for at anlægge endnu en motorvej skal vi have fat i problemets årsag: Hvordan får vi reduceret vejtrafikken og i særdeleshed pendlertrafikken, som udgør spidsbelastningen på vejene? Hvis en væsentlig del af den flyttes over i tog eller busser, vil der blive plads på vejene til den øvrige trafik. Det kræver hyppige og præcise afgangene samt billigere og bedre muligheder for kombinationsrejser med fx cykel og tog.

Dette har man gode erfaringer med på togstrækningen Aarhus-Silkeborg, hvor passager-tallet de senere år er steget<sup>6</sup>. Hvis man arbejder aktivt for at gøre kollektiv transport mere attraktiv for pendlerne, kan man skabe mere plads på f.eks. E45 til den øvrige trafik.

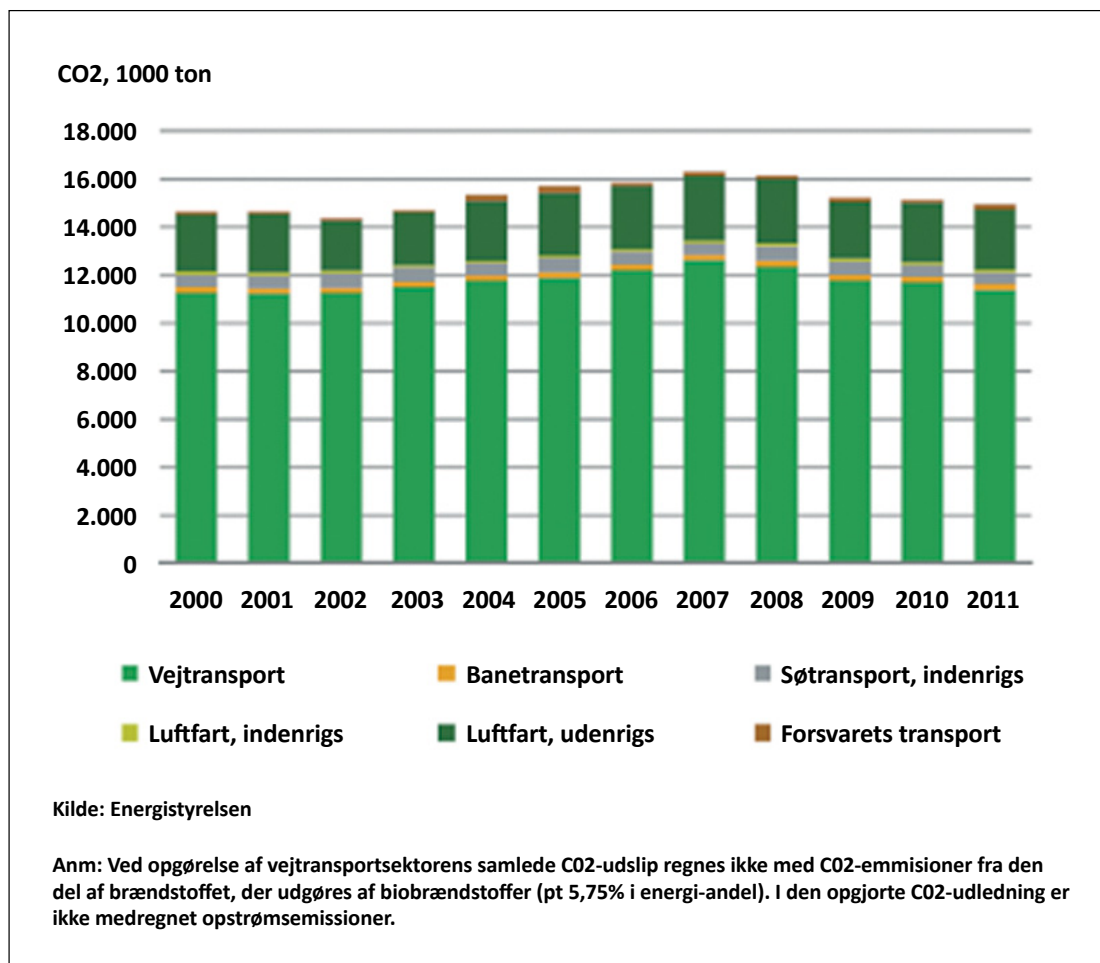
Der er allerede gode initiativer i gang på området. Med Folketingets vedtagelse af en udbygning af jernbanen parallelt med E45 (Togfonden) må man forvente en vis flytning af pendlertrafikken fra vej til bane. Bygningen af letbaner i Aarhus-området og forhåbentlig Aalborg vil ligeledes løse visse trængselsproblemer.

Det er disse spor, vi opfordrer til, at man tænker videre i frem for at lappe problemerne med asfalt. En aktiv og fremsynet trafikpolitisk strategi kan lette klimabelastningen ved at styrke kollektive transportformer og på den måde give pendlertrafikken reelle alternativer.

Ved overvejelserne om etablering af en ny midtjysk motorvej har man hidtil i altovervejende grad haft fokus på de samfundsøkonomiske og trafikale aspekter. Vi opfordrer på det kraftigste til, at de talrige negative konsekvenser for lokalområdet, borgerne, naturen, turismen og miljøet bliver afgørende i det store regnestykke. **Vi håber, at et flertal af beslutningstagerne vil nå til den erkendelse, at en mere bæredygtig og fremsynet strategi i højere grad kan løse de trafikale trængselsproblemer end etableringen af endnu en overflødig motorvej.**

<sup>6</sup> DSB Vesttælling 2013: Over et 10-årigt forløb er antallet af daglige påstigninger i Arrivas regionaltoget steget med 5.116.





CO2-udledning fra forskellige transportformer – bemærk vejtransportens store andel



Kilde: Carplus.org.uk









## HÆRVEJSGRUPPEN

[www.haervejsmotorvej-nej.dk](http://www.haervejsmotorvej-nej.dk)

Runa Sand, Langå

Henning Carlsen, Brædstrup

Ellen Odgaard, Ry

Per Delphin, Randbøl

Anne Birgitte Levisen, Ødsted

Finn Hansen, Kolding

Poul Ganer, Alken

## MEDUNDERSKRIVENDE ORGANISATIONER

- Danmarks Naturfredningsforening  
[www.dn.dk](http://www.dn.dk)
- Jyder Mod Overflødige Motorveje  
[www.jmom.dk](http://www.jmom.dk)
- Hærvejsmotorvej NEJTAK  
[www.haervejsmotorvejnejtak.dk](http://www.haervejsmotorvejnejtak.dk)
- Rådet for Bæredygtig Trafik  
[www.baeredygtigtrafik.dk](http://www.baeredygtigtrafik.dk)
- Miljøbevægelsen NOAH  
[www.noah.dk](http://www.noah.dk)
- Fod på Livet  
[www.fodpaalivet.dk](http://www.fodpaalivet.dk)
- Klimabevægelsen i Danmark  
[www.klimabevaegelsen.dk](http://www.klimabevaegelsen.dk)
- Skovlandets Lokalråd, Bryrup
- Vi Elsker Stilhed  
[www.vielskerstilhed.dk](http://www.vielskerstilhed.dk)

## LINKS TIL MOTORVEJSFORLØB

På Hærvejsgruppens hjemmeside er der links til en række GIS-kort, hvor forløbet af de tre motorvejskorridorer, der er undersøgt i Vejdirektoratets strategisk analyse, er indtegnet. Det er muligt at zoome ind på kortene og i stor detalje se, hvilke naturområder, byer, landsbyer, cykel- og vandreruter etc. de respektive motorvejskorridorer passerer hen over eller tæt forbi.



