

Til Klima-, Energi- og Forsyningsudvalget, kef@ft.dk.

Til Transportudvalget

Til Ministeriet for Grøn Trepert

Klage over Motorvej Klode Mølle – Løvel

Vi havde anmodet om foretræde for diverse udvalg i Folketinget, men dette blev desværre ikke imødekommet, herfor fremsender vi supplerende materiale, og klager.

1. EU lovgivningen er ikke overholdt i fht. EU's vandrammedirektiv. Der er en mangelfuld Miljøkonsekvensvurdering af grundvandsområderne ved etablering af motorvej, idet der sker påvirkning grundvandet af miljøfarlige forurenende stoffer (MFS). Der er ikke på bedste videnskabelige vis påvist *fravær* af skader på grundvandet. Se særskilt PDF fil Motorvej – vandmiljø.
2. Vejdirektoratets Resumé af miljøkonsekvensvurdering er mangelfuld og misinformerende. Den er misinformerende og vildledende ikke kun for den almindelige borger, men også for de politiske beslutningstagere der vedtager linjeføringen, samt vedtager anlægsloven. Der er ikke reelle og faktuelle oplysninger i Resuméet, hverken for miljø, klima og støj.

Forholdet mellem linjeføringerne, herunder sammenlignet mellem den foreslåede vestlige linjeføring og 0+ løsningen.

Vejdirektoratet oplyser om projektet fra start i resuméet, at vest om Viborg er 43,6 km lang og udbygning af rute 13 (0+ løsning) er 41,5 km hvilket sandsynligvis danner udgangspunkt for flere af deres beregninger og konklusioner. Der nævnes hele tiden en motorvej fra Klode Mølle – Løvel, men i sparerunden er vest motorvejen om Viborg afkortet ca. 2,5 km så den starter i princippet tættere på Viborg end ved Løvel, som 0+ løsningen gør. Derfor er vest om Viborg motorvejen reelt 4,7 km længere end 0+ løsningen, når vi opmåler på målekort vi har modtaget fra vejdirektoratet. 0+ løsningen er jo ligeledes gjort 0,6 km kortere nord for Viborg med en omlagt linjeføring.

Trafikken – i fremtiden

Ved vest motorvejen forventer vejdirektorat en vis aflastning af A13, men den 4,7 km længere vest vej i mente, så tvivler vi på at den aflastning helt bliver som forventet. Også taget i betragtning, der ikke spares i køretid, tværtimod, med udgangspunkt fra Viborg. Se PDF-fil, Sammenligning af nøgledata.

Natur og miljø

Her opgør vejdirektoratet forbavsende at der inddrages nøjagtig det samme areal for de 2 linjeføringer, 15 ha beskyttede naturtyper, overdrev, mose, hede, sø og eng, til trods for at den vestlige motorvej beslaglægger permanent 435 ha mod 185 ha for 0+ løsningen, det virker total forkert for os der kender områderne? Kan disse arealer bekræftes?

Vejdirektoratet anfører ved begge linjeføringer, at anlægsfasen vil have en væsentlig klimatisk påvirkning, til trods at den vestlige motorvej vil have ca. 270.000 ton CO₂ i udledning imod kun 134.000 ton for 0+ løsningen, altså misvisende ordlyd.

Viborg kommunes økonomiudvalg referat fra juni 2024, kan man læse om flg. følgeudgifter ved vestlig motorvej: **Økonomiske forhold og konsekvenser**

Der vil være følgeudgifter til nye kommunale vejanlæg og ændringer af eksisterende kryds på kommuneveje. Med det nuværende vidensniveau kan de afskårne kommuneveje give følgeudgifter på ca. 23-31 mio. kr. for den vestlige linjeføring, ca. 7 mio. kr. for den østlige linjeføring, mens der ikke umiddelbart forventes udgifter til vejanlæg i 0+ løsningen. Følgeudgiften til den vestlige linjeføring skyldes primært den manglede tilslutning af Løgstørvej til motorvejsnettet. Krydsombygninger og øvrige tilpasninger på kommunale veje er ikke muligt at beregne med nuværende vidensniveau.

Hvis alle de foreslåede vejanlæg udføres, vil merudgifterne til skolebuskørsel være på ca. 100.000 kr. pr. år ved motorvejsstrækningerne, mens der ikke forventes ekstra udgifter på 0+ løsningen for skolebuskørslen. Vurderingen er foretaget ud fra nuværende elevers bopæl og skoledistrikter.

Der kan være strækninger af nuværende statsveje, der nedklassificeres til kommunevej. Erfaringen viser, at de midler, der typisk overføres i forbindelse med en nedklassificering, ikke står mål med de fremtidige driftsudgifter.

Disse følgeudgifter til omlægning af veje etc. og ændringer i skolebuskørsel, må formodes at være tilsvarende i andre kommuner, hvor motorvejen anlægges. Når disse større udgifter – og omlægninger skal udføres vil det ligeledes medføre større udledninger af CO₂ i såvel anlægsfasen og i fremtidig drift. I Viborg kommune lukkes f.eks. Gårdsdalsvej en vigtig skole – og fritidsvej, med over 136.000 årlige trafikanter, der tvinges ud på en ca. 7 km omvej, hvorved de skal køre næsten 1 million ekstra kilometer om året. De store CO₂ - klima og miljøbelastninger, og alle disse følgevirkninger lokalt hvor vest motorvejen anlægges er heller ikke medregnet i vejdirektoratets MKV miljøkonsekvensberegninger. Viborg kommune forventer ikke umiddelbare følgeudgifter til vejanlæg eller til skolebuskørsel i forbindelse med 0+ løsningen: så den må formodes at være CO₂ neutral – eller være medregnet i Vejdirektoratets beregninger.

Vejdirektoratet skriver ligeledes, *at ved den vestlige linjeføring kun vil ske en minimal merudledning på 0,2 % i udledningen af CO₂, ift. Referencesituationen i 2040, hvis motorvejen ikke blev bygget, at det skyldes at der flyttes trafik fra det øvrige vejnet over på motorvejen.* Det må være en direkte forkert beregning? at de 4,7 km som den vestlige motorvej er længere, ikke er indregnet. De 4,7 ekstra km vil ud fra trafikvurderinger give 17,8 mio. flere km om året og udlede 10.800 flere ton CO₂ om året ift. 0+ løsningen.

Vejdirektoratet må heller ikke have med i deres beregninger, at den vestlige motorvej ikke kun er længere, men også med en hastighed på 130 km/t imod kun 100 km/t på 0+ løsningen. Iflg. Altinget Klima: *Den direkte effekt som følge af hastighedsreduktionerne til 100 km/t er beregnet til at være i størrelsesordenen 1,4 pct. af vejtrafikens CO₂-udledning i 2023.* Ergo, når man forventer at trafikken flyttes fra 80-100 km/t veje til motorvejen med 130 km/t så vil man altså få en øget CO₂ udledning på ca. 1,5%. Hvordan vejdirektoratet kan komme frem til at der kun sker en minimal merudledning på 0,2%, må kræve en nærmere redegørelse?

Derudover er der ikke regnet CO₂ ved tab af skove, natur, læbælter og landbrugsjord, arealer som optager og binder store mængder CO₂. Her omlægges altså 320 flere hektar ved vest motorvejen i anlægsfasen og permanent anlæg end ved 0+ løsningen, store arealer hvorfra der i stedet frigives store mængder CO₂. Det kan Klima – og miljø – og Grøn Treparts udvalg vel ikke sidde overhørig i denne grønne klimaomstilling. Det bør der laves nærmere konsekvensberegninger på!

Ydermere skriver de at vestlig linjeføring krydser ingen Natura-2000 områder, men det skriver de ikke ved 0+ løsningen selvom den heller ingen Natura-2000 områder krydser, misvisende ordlyd.

Under overfladevand i resuméet er der intet nævnt om forurenede vejvand, ej heller intet nævnt om at den vestlige motorvejs linjeføring anlægges ovenpå Viborgs 2 største OSD drikkevandsmagasiner. Se særskilt PDF fil: Motorvej – vandmiljø.

Støj

Her er vejdirektoratets støjsammenligninger i resuméet også vildledende, *idet støjberegningerne som følge af projektet i forhold til 0+ løsningen. Opgørelsen omfatter kun boliger, som er påvirket af støjniveauer på 53dB eller derover i projektsituationen eller referencesituationen.*

Der er ingen boliger der for nuværende ved den vestlige linjeføring som har vejstøj, hverken under eller over 53 dB(A), så alle boliger indenfor op til mindst 1 km afstand vil få ny vejstøj de aldrig har haft før. Der er ikke lavet beregninger på hvor mange boliger det drejer sig om?

For 0+ løsningen vil opsætning af nye støjskærme ved 11 boligområder langs strækningen reducere støjen i mere eller mindre grad i forhold til en fremtidig situation hvor vejen ikke udbygges, skriver vejdirektoratet. De skriver også at udbygningen af A13 vil generelt medføre mere støj pga. mere trafik og højere hastighed, som medfører at de boliger der ikke får støjskærme vil få øget støjpåvirkning i mindre eller større grad. Men de skriver ikke hvor meget? sandsynligvis for at disse boliger jo i forvejen har vejstøj og vil blive ved med at have det. **Motorvej vest om Viborg.** F.eks. medfører det at 159 boliger langs linjeføringen vest om Viborg får øget støjen markant til ekstremt med mere end 6 dB(A), herudover vil over 100 boliger få hævet støjen med over 3 dB(A) altså dem der iflg. beregningerne vil få over 53 dB(A), men flere hundreder af boliger vil få ny vejstøj de ikke har haft før. Vejdirektoratets beregninger er et døgngennemsnit, men i de mest trafikbelastede tidspunkter om dagen vil være over 7dB(A) større - svarende til at støjkorridoren bliver 4 gange bredder: se vedhæftede PDF-fil. Støjbelastning.

Arealbehov og Ekspropriation

Arealforskellen er nævnt tidligere. Vedrørende ekspropriation af boliger, så vil der iflg. vejdirektorats oplysninger blive eksproprieret ca. 5 færre boliger ved 0+ løsningen end ved vest motorvejen. Nu er det sådan at 0+ løsningen jo er 1,434 mia. under den økonomiske budgetramme – billigere end den vestlige motorvej. Her er der så rigelig økonomisk råderum til at ekspropriere flere af de forladte og misligholdt i forvejen trafikstøjplagede huse langs A13, som ville pynte på Danmark. Samt der yderligere kan forbedres med støjskærme ved de mest støjudsatte boliger. Herunder i de bynære områder f.eks. i Viborg kunne der laves innovative nytænkende 100% støj reducerende solcelleoverdækninger, se PDF fil. Domkirkebyen Viborg, Innovativt motorvejsdesign.

Konklusion

Den vestlige motorvejslinjeføring er en forhastet beslutning som vi er dybt forundret over at Transportudvalget kan stå inde for? der foreligger ingen faglige beregninger for at den vil give mere vækst og trafikaflastning i Midtjylland end 0+ løsningen.

Tværtimod så er det absolut den dårligste samfundsøkonomiske med et minus på 2,145 mio. kroner og en meget lav intern forrentning på kun 1,5 %. Vejdirektoratet har ligeledes beregnet, at drifts-og vedligeholdelsesomkostninger for vest motorvejen vil for en årrække blive på 681 mio. kroner mod 91 mio. for 0+ løsningen.

Vores drikkevand, natur/biodiversitet og folkesundheden er i alvorlig fare ved anlæg af Vest motorvejen.

Brug forsigtighedsprincippet ellers ender det med en ny Ceminova forureningssag og vi står uden rent drikkevand, allerede i vores børn levetid.

Alternativt

0+ løsningen udvidelsen af A13 udgør ingen og kun ringe risiko for forurening af grundvand, idet den ikke er placeret over OSD-områder, udover i det nordøstlige hjørne af Viborgs nordlige grundvandsmagasin. Her er det enkelt og sikkert at lede det forurenede vejvand udenfor OSD-området, enten til recipienter eller til nedsivning.

0+ løsningen er et reelt alternativ, mere samfundsøkonomisk ansvarlig, grønnere og mere bynært som vil give udvikling, løser alle trafikale behov, minimerer støj og beskytter drikkevandet – samtidig med at der skabes økonomisk plads til vejforbedringer i hele Midtjylland, se vedhæftet PDF-fil, Forhandlingsoplæg.

Med venlig hilsen

Søren Riis Vester

Fallevej 46
8800 Viborg
s.vester@mail.dk
tlf 40377457

Flemming Munk

Fallevej 34
8800 Viborg
flemmingmunk@gmail.com
tlf. 25601362