

Online debatmøde på Viborg Folkeblad den 6. november 2020

Ordstyrer:

Redaktør Lars Norup

Deltagere: Trafikminister Benny Engelbrecht, Borgmester Ulrik Wilbek, Formand Viborg Erhvervsråd Martin Pedersen.

Indledningsrunde:

Ulrik Wilbek:

(Tekniske vanskeligheder gjorde, at start manglede) ...Vækst i antallet af borgere er ikke som i Silkeborg og andre steder ...

Man skal dog se Hærvejsmotorvejen som en helhed og ikke bare indenfor Viborg Kommune:

Som alternativ til østlige motorvej E45

Som hurtigere forbindelse for trafikken mellem Norge – Tyskland. He

Som middel til en vækstzone i det midtjyske

Vi skal medregne synergieffekten med motorvejen Give - Haderslev.

Tidsperspektivet er det mest udfordrende.

Martin Pedersen

Mobiliteten sydpå er det mest påtrængende for os.

Jeg er ejer af en virksomhed, der laver reservedele til biler. 99% af vores varer går til eksport. Vi er nødt til at have en satellit i Tyskland pga trængselen ved Vejlefjordbroen og udfremkommelige steder i Tyskland.

Derudover vil en Hærvejsmotorvej kunne tiltrække kvalificeret arbejdskraft til virksomheden.

Benny Engelbrecht

Jeg har mange gange prøvet at køre til Viborg (har en bror i Viborg) og har også haft naturoplevelser i langsomt tempo bag traktorer og lignende.

Hvis Hærvejsmotorvej skulle være tænkt forfra, så ville jeg have for det første genoverveje hvilken etape man skulle have taget først. Det ville nok have været klogere at starte i omvendt rækkefølge.

For det andet burde der være bragt færre linieføringer i spil på den sydlige del. Der er i dag for mange mennesker, som lever i uvished om fremtiden for deres ejendom. Jeg har selv prøvet det en gang, og det var ikke rart, men bagefter endte alting godt.

Aktørerne på den sydlige del må få lagt sig fast på en placering, ellers kommer Hærvejsmotorvejen ned i køen over mulige vejprojekter.

Tilsvarende kan jeg se af debatspalterne, at der ikke er enighed om en Hærvejsmotorvej i den nordlige del. Kan der måske findes andre veje? Jeg vil ikke konkludere for jer. Hvis man ikke kan komme til enighed i Viborg, så vil man heller ikke blive bragt frem i køen.

Jeg forstår jeres utålmodighed.

Nøgt set giver VVM redegørelsen en samfundsøkonomi der med lodder og trisser kan forsvares blot een linieføring. Samfundsøkonomien skal sammenlignes med andre projekter i Danmark og herunder også andre projekter på jeres egn.

Dvs det vil være uklogt af mig at lægge Hærvejsmotorvej længst frem i køen. Har dog ikke opgivet

Hærvejsmotorvejen.

Der er udfordringer med fremkommelighed mange steder i landet.

Debatrunde

Ulrik Wilbek

Jeg vil altid kæmpe for en Hærvejsmotorvej.

A26 mellem Viborg og Århus er også værd at se på. Der skal ske en forbedring efter Rødkørsbro. Strækningen Viborg – Rødkørsbro er god nok i dag.

Jeg ser 2 tidsplaner for mig:

Den ene plan med start snart drejer sig om A26 til ca. 1,5 mia. Forbedring fra Mundelstrup til Søbyvad. Den skal være 4 spors, så man kan køre 100 km/t. Det projekt skal prioriteres op. Det er en fugl på hånden.

Den anden plan er en Hærvejsmotorvej, som er en fugl på taget. Vi er forberedt på, at det er en langsigtet plan, hvis bare vi ved, at motorvejen kommer på et tidspunkt.

Martin Pedersen

Den nordlige del giver en somfundsmaessig forrentning på 3,8%. Med synergieffekten med den sydlige del, giver den en forrentning på 5,4%. Det skal sammenlignes med en udvidelse af den østlige motorvej E45, som giver en forrentning på 6,5% eller 4,7 % afhængig af hvilken strækning, man ser på. Dvs Hærvejsmotorvej kan følge trop med E45. Hærvejsmotorvejen skal ikke prioriteres over E45 på de strækninger, hvor det er nødvendigt at udvide.

Bare der tages en beslutning! Det behøver ikke nødvendigvis at være en hurtigt effektivering. A26 er også vigtig.

Benny Engelbrecht

A26 mellem Viborg og Århus er blevet beskåret professionelt af jer lokalt. Så den er med i bunken med grønne investeringsplaner. Det er så op til partierne at prioritere fra bunken.

2 fugle giver god mening.

Hærvejsmotorvejen er et meget onfangsrigt projekt, så det er nødvendigt at etapeopdele det.

Hvilken etaperækkefølge skal så vælges ? Der er ikke så mange udfordringer mod nord som mod syd. Mod syd er der politisk uenighed om placering. Hvis den sydlige del skal prioriteres, så find ud af placering inden for kort tid. Ikke inden for et halvt år.

Wilbek

Der er nighed i byrådet om enighed om placering, når byrådet bliver afæsket en beslutning.

Norup

Andre har foreslået andre løsninger nord for Vejle.

Benny

Mener du miljøfolk ? fx. 2+1 veje ?

Norup

Ja.

Benny

På 2+1 veje kan man køre 100 km/t.

Der er god økonomi i 2+1 veje. Der er ikke lavet undersøgelser på 2+1 veje. Hvis de politiske

partier ønsker den slags veje, så er jeg parat til at gå i gang med undersøgelser af det.

Martin Pedersen

Men så er Vejlefjord problemet ikke løst. Broen vil blive overbelastet fra næste år allerede.

Benny Engelbrecht

Der er et forstudie lavet før min tid på udvidelse af Vejlefjordbroen. Der er to muligheder.

Enten kan man udvide broen med vinger eller bygge en ny parallel bro. Begge dele vil koste 2 mia.

Men er vingeløsning overhovedet mulig med trængsel undervejs ? Jeg tænker på udvidelsen af Køgebugtmotorvejen, som kostede mange trafikale kvaler under byggeriet.

Ulrik Wilbek

En 2+1 vej frygter jeg vil betyde et farvel til Hærvejsmotorvejen ...

En 2+1 vej vil være godt for Viborg isoleret set, men ser man bredere på projektet, så vil trafikken fra Norge stadig benytte den østlige motorvej E45, når der ikke er en Hærvejsmotorvej. Desuden vil det heller ikke hjælpe på trafikken i Kolding i myldretiderne.

Afslutning til Benny Engelbrecht

Dilemmaerne er blevet ridset godt op.

Natur og Miljøhensyn skal også indgå i den nordre del.

PS: På et eller andet tidspunkt blev det nævnt, at den ekstra Limfjordsforbindelse også skulle medregnes i bestræbelserne på at få trafikken fra Norge til Tyskland hurtigere gennem landet.

Referet af Ellen Frydendal, Hærvejsmotorvej Nejtak