

Vejdirektoratet
Niels Juels Gade 13
Postboks 9018
1022 København K

Hammel, 26. april 2012

Høringssvar fra beboerne syd for Voldby **(Birkemosevej, Sjellevej, Voldbyvej, Mosevej, Byagervej, Voldby Hedevej, Farre Hedevej, Begtrupvej og Tindbakslundvej)**

I alt 114 medunderskrivere af høringssvaret.

I forbindelse med den igangværende VVM-undersøgelse af rute 26 (Århus-Viborg) er det med stor glæde, at borgerne syd for Voldby har kunnet læse den fremlagte VVM-rapport. Mange af de indsigelser og argumenter vi har fremført er understøttet af rapporten.

Imidlertid er der forsat en række forhold, som vi mener Vejdirektoratet bør tage i betragtning. Desuden mener vi, at mange af konklusionerne i VVM-rapportens delrapporter ikke er blevet summeret tilstrækkeligt tydeligt op i konklusioner og tabeller i hovedrapporten. Nedenfor følger derfor dels nye forhold, og dels forhold som bør trækkes mere tydeligt frem og indgå i den videre proces. – herunder i forhold til videre beslutningsproces.

Afvanding fra Birkemosen ned mod den planlagte sydlige linjeføring.

Området syd for Birkemosen afvander de to store moseområder på to måder. For det første sker afvandingen på naturlig måde via de lavtliggende områder fra Birkemosevej ned mod Voldby Hedevej – dette er et område, hvor den sydlige linjeføring af motorvejen går igennem. Jorden i området er sumpet og består af tung lerjord, og derfor er store områder dækket af vand i perioder i efterår, vinter og forår på trods af omfattende dræning. For det andet afvandes moserne via en nedgravet rørledning, der vil blive skåret over af den foreslåede motorvej ved matriklen Birkemosevej 21. Afskæring af rørledningen vil betyde endnu større oversvømmelser. Rørledningen løber ud i Begtrup Bæk og er på nuværende tidspunkt ikke indtegnet på VVM'ens kort og indgår ikke i beskrivelserne.

Den sydlige linjeføring udgør en ny og betydelig barriere i relativ uberørt natur.

Alle linjeføringer medfører landskabelige påvirkninger, men de vurderes ifølge VVM-rapporten at være mest omfattende ved etablering af linjeføring syd, og linjeføring syd går gennem de mest sårbare naturområder – eksempelvis vil linjeføring syd som den eneste linjeføring føre til nedlæggelser af flere vandhuller med forekomst af bilag IV padder.

Endvidere beskrives det, i delrapport 404 at *'linjeføring syd tager fat på nye områder, der i dag ikke er præget af infrastrukturelle anlæg, og spreder anlæggene i en bred korridor. Visuelt vil en meget bred del af Gjern Å og hele systemet af ådale blive påvirket af vejanlæg. Ådalene med Gjern Å, Gelbæk og Begtrup Bæk er sårbare overfor ændringer. Høje landskabsbroer og dæmninger vil tilføre områderne visuelt markante anlæg ude af skala med landskabsrummene..... Birkemosen og det åbne landskab syd for Lyngballe Skov tilføres ligeledes et tekniske præg. Samlet set påvirkes det teknisk uforstyrrede område et visuelt dominerende anlæg.'* Borgerne syd for Voldby er helt enige i disse betragtninger – det hidtil relativt uberørte og naturskønne område syd for Voldby (hvor

blandt andet Begtrup Bæk og Birkemosen ligger) og Skivholme Skove vil blive fuldstændig ødelagt af en motorvej med et forløb som den sydlige linjeføring.

Linjeføring syd berører flest boliger og mest natur.

Ifølge VVM rapporten side 80, er linjeføring syd den linjeføring, der berører flest borgere (målt på antallet af støjberørte boliger). Ved linjeføring syd skabes samtidig en altødelæggende støjkorridor på op til 5 kilometers bredde mellem motorvejen og den meget larmende Viborgvej. Korridoren vil komme til at inddrage et meget stort areal i et støjinferno med tilhørende problematikker for mennesker og dyr. Det vil være logisk, at man samler støjen i en smal korridor langs Viborgvej, som linjeføring midt gør – én linjeføring, der samtidig rammer betydeligt færre ejendomme, og som set i forhold til arealerhvervelsen vil '*Linjeføring Midt [vil] påvirke færrest ejendomme og medføre det mindste antal totalekspropriationer.*' (VVM p. 88).

VVM-rapportens støjberegner er nominelle beregninger – ikke relative.

Den sydlige linjeføring er den linjeføring, der giver flest støjbelastede boliger, men for at gøre sagen værre er der tale om nominelle beregninger - ikke relative. Det må antages, at de boliger der ligger omkring den påtænkte linjeføring midt allerede i dag (i kraft af Viborgvej) har støjbelastning tæt på 58 og 68 db. De uberørte områder ved den sydlige og nordlige linjeføring har imidlertid en støjbelastning tæt på 0. Den relative støjstigning er derfor markant større ved den sydlige linjeføring og den nordlige linjeføring. Faktisk viser tallene i VVM-rapporten på side 80, at linjeføring midt vil nedbringe støjniveauet for borgerne sammenlignet med status quo. Det vil sige, at borgerne i eksempelvis Lading vil være bedre stillet med en linjeføring midt end med den nuværende Viborgvej. VVM-rapporten burde derfor indeholde en relativ støj beregning, der beskriver antallet af ejendomme, der får en markant øget støjbelastning set i forhold til i dag.

Linjeføring syd går gennem et fredet område.

Linjeføring syd går gennem et fredet område ved Lading sø. Dette er også fremhævet i VVM-rapporten. Interessant nok er denne krænkelse af det fredede område ikke dækket af overfredningsnævnets dispensation fra 1974 – dispensationen fra overfredningsnævnet taler kun om en dispensation til en motorvej mellem Lading sø og Lading – motorvej syd om søen er ikke omtalt eller indtegnet. Der er således ikke hjemmel i overfredningsnævnets kendelse til at lade den sydlige linjeføring gå gennem det fredede område.

Linjeføring syd påvirker området ved Borum Eshøj – herunder den kulturelle oplevelse

Kulturarvsområdet ved Borum Eshøj er med Kulturarvsstyrelsens ord et 'kulturarvsareal af national betydning'. Selvom den sydlige linjeføring er blevet flyttet i forhold til første høringsrunde, så går linjeføringen stadig ind over kulturarvsarealet. Borgerne syd for Voldby mener, at det er utilstedeligt, at man overhovedet overvejer en motorvej gennem et kulturarvsareal af national betydning.

VVM rapportens støjberegninger viser, at navnlig den sydlige linjeføring vil gøre, at natur- og kulturoplevelsen ved kulturarvsarealet vil være af begrænset omfang. Læst ud fra kortet på side 81 i VVM rapporten ser det ud til, at området ved Eshøjmassivet får støjniveauer over Miljøstyrelsens anbefalede 58 db – og støjniveauet ser ud til at nå helt op på 68 db flere steder.

Området ved Borum Eshøj er i dag et yndet udflugtsmål og en linjeføring syd om Lading Sø vil ødelægge denne perle – enten direkte eller indirekte via støj og synsgener.

Borgerne har indstillet sig på en linjeføring tæt på Viborgvej.

Borgerne langs Viborgvej – herunder borgerne i Lading, har kendt til de mulige motorvejsplaner de sidste i hvert fald 22 år (faktisk går planerne om forlægning af Viborgvej tilbage til 1960'erne). I de tilfælde hvor hushandler er indgået i området siden 1990, må man antage, at købet er sket med en betydelig rabat – motorvejsprojektet har med andre ord i Lading-området været indregnet i folks mentale og økonomiske dispositioner siden i hvert fald 1990. Dette har ikke været tilfældet for borgerne berørt af den sydlige linjeføring – mange har købt hus i berettiget forventning om, at motorvejen kom til at gå ved 1990 linjeføringen (ved Viborgvej).

Da linjeføring syd først er kommet sent på bordet, og da linjeføring syd i forbindelse med 1. høringsrunde rykkes længere syd på, har mange folk (specielt borgerne syd for Voldby samt på Herskind Hede) først sent haft mulighed for at give deres mening til kende sammenlignet med eksempelvis folk i Lading-området. Med andre ord har vi fået trukket en mulig motorvej ned over ørerne, og dette er sket på et meget sent tidspunkt i processen. Vejdirektoratet bør regne de ulige værditab på ejendomme ind i beregningerne (motorvejen er indkalkuleret i huspriserne på linjeføring midt – ikke på de andre). Og Vejdirektoratet bør inddrage de ulige muligheder for at gøre indsigelser – den nuværende linjeføring syd er kommet sent på bordet.

Opsummering

Med det nye forslag til den sydlige linjeføring er der en række forhold, som Vejdirektoratet bør tage i betragtning. Dels er der nye tekniske forhold i forhold til afvanding af Birkemosen, og dels nogle ulemper ved den Sydlige linjeføring som Vejdirektoratet bør vægte i VVM'en og indstillingen til Transportministeren. Den sydlige linjeføring udgør en ny og meget betydelig barriere i uberørt natur. Den sydlige linjeføring vil berøre flest boliger og mest natur. Vejdirektoratets støjberegninger bør fokusere på den relative støjbelastning dvs. hvor meget stiger støjen for de berørte borgere set i forhold til status quo. Ved Lading Sø går den sydlige linjeføring gennem et fredet område, der ikke er dækket af overfredningsnævnets dispensation, og den sydlige linjeføring vil være en meget alvorlig belastning for Borum Eshøj området blandet andet i form af et meget højt støjniveau for de besøgende.

Vi vil meget gerne, at Vejdirektoratet, Transportministeren og partierne bag en eventuel aftale inddrager ovennævnte og forholder sig til de fakta, der er lagt frem i VVM'en – beslutningen skal helst tages på et fyldestgørende, fagligt og sagligt grundlag.

Vi står naturligvis klar til at uddybe ovenstående, såfremt Vejdirektoratet eller andre interessenter har ønske om dette.

Med venlig hilsen

Beboerne syd for Voldby

Kontaktpersoner:

- Jesper Norre Holm
Tindbakslundvej 21, 8450 Hammel
Tlf.: 40303875 Mail: jnh@teknologisk.dk
- Erik Bligaard
Birkemosevej 8, 8450 Hammel
Tlf.: 8696 5251 Mail: bang.bligaard@gefiber.dk
- Svend Henriksen
Birkemosevej 12, 8450 Hammel
Tlf.: 8696 5935 Mail: birkemosen@gefiber.dk
- Anne-Mette Pedersen
Sjellevej 76, 8450 Hammel
Tlf.: 8762 0302 Mail: getool@getool.dk
- Søren Schousboe Laursen
Birkemosevej 21, 8450 Hammel
Tlf.: 30293168 Mail: sschousboe@gmail.com