

Åbent brev til Trafikminister Benny Engelbrecht og  
Folketingets Trafikudvalg  
samt Miljø- og Fødevareminister Lea Wermelin og  
Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg

Herskind, den 18. marts 2021

### **Genanalyser og genovervej linjeføringen ved Lading Sø - Rute 26 Søbyvad – Aarhus.**

Motorvej eller motortrafikvej på rute 26 mellem Søbyvad og Aarhus - vi ønsker ingen af delene, da de begge vil ødelægge uvurderlig natur i vores område. Men mest af alt ønsker vi ikke, at en 7 år gammel transportaftale, der gik imod datidens anbefalinger og i dag er forældet, indgår i forhandlingsgrundlaget i de kommende forhandlinger ang. infrastrukturaftalen.

Der bør laves nye grundige analyser af behovet på rute 26 og nye analyser og vurderinger af, hvor en eventuel ny linjeføring skal ligge. Det ligger Landsbyrådet for Herskind, Skivholme og Herskind Hede på sinde, at der som minimum bliver lavet nye analyser og at prioritering af uerstattelige naturområder bliver tillagt den værdi, de fortjener, når projektet og linjeføringerne genvurdres. I det hele taget stiller vi spørgsmålstegn ved, om der fremadrettet er et egentligt behov for en ny motorvej på den påtænkte strækning og derfor modtager Transportministeren og Trafikudvalget dette skriv, hvor vi ønsker at påpege vigtige forhold, der som minimum bør tages højde for ved en ny behandling af sagen.

Meget er ændret siden sagen sidst blev undersøgt og politisk behandlet.

Vores opfordring til jer er, at analyserne af behovet bør vente, indtil linjeføringen Give - Viborg – Hobro er gennemført og effekterne heraf viser sig. Alternativet er en risiko for, at der bygges en motorvej/motortrafikvej, der kun reducerer transporttiden til Viborg minimalt i forhold til, hvis trafikanterne i stedet kører via den eksisterende motorvej til Silkeborg og videre af en af de tilsluttende veje mod Viborg.

[https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/sites/default/files/2020-02/Ny%20Midtjysk%20Motorvej\\_Forundersøgelse.pdf](https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/sites/default/files/2020-02/Ny%20Midtjysk%20Motorvej_Forundersøgelse.pdf).

Et sådan scenarie vil medføre ødelæggelse af værdifuld natur og lokalområder i udvikling, samt brug af borgernes skatte kroner på et projekt med meget lille udbytte.

Corona-pandemien har i høj grad påvirket transportvanerne og særligt reduceret antallet af pendlere, da mange arbejder hjemme. Forventeligt vil hjemmearbejde, også efter pandemien klinger af, være en mere integreret del af danskernes hverdag og bevirke færre bilister på vejene i myldretrafikken morgen og eftermiddag.

Det giver derfor ikke mening at vurdere behov for udvidelse på rute 26 på baggrund af transportmønstrene før coronapandemien, og det er forhastet at træffe beslutning om igangsættelse af en udvidelse af rute 26, før det er muligt at skabe et mere klart overblik over de fremadrettede transportmønstre. Beslutninger skal træffes på baggrund af nutidige forhold og fremtidige behov, og ikke på baggrund af forældede forhold og datidens behov.

## **Ændrede transportmønstre 2012 -> 2021**

### Den fulde effekt af Silkeborgmotorvejen er ukendt

VVM-undersøgelsen ang. motorvej på rute 26 blev publiceret i januar 2012 med publicering af supplerende materiale i juni 2013. VVM-undersøgelsen tager således ikke højde for den effekt, Silkeborgmotorvejen har på belastningen af rute 26, idet de tre midterste strækninger (Låsby-Hårup, Hårup-Funder og Funder Bording) af Silkeborgmotorvejen først er ibrugtaget i henholdsvis 2014, 2016 og 2012 og derfor ikke har været kendt på tidspunktet for udarbejdelsen af VVM-rapporterne.

De ændrede transportmønstre som Silkeborgmotorvejen i sin fulde længde har medført bør undersøges inden en evt. udbygning af rute 26 overvejes. Yderligere kunne forskellige andre tiltag gøre det mere attraktivt for flere at benytte Silkeborgmotorvejen og dermed aflaste rute 26.

### Samling af Aarhus Universitetshospital og E45 ved Søften:

Samlingen af Aarhus Universitetshospital i Skejby, samt den generelle udvikling af området nord for Aarhus med både erhverv og boliger, har ændret transport-mønstrene i og omkring Aarhus og på mange af indfaldsvejene til Aarhus.

I den sammenfattende VVM-rapport fra januar 2012 står der på side side 7, at det har været overvejet, at koble den nordlige linjeføring på rute 26 til E45 ved Søften.

Vurderingen i 2012 var, at det ikke ville aflaste rute 26 nok, men med de ændrede transportmønstre i og omkring Aarhus bør denne løsning genovervejes og undersøges nærmere.

### Flytning af færgelejet for Molslinjen

I sommeren 2020 blev færgelejet for Molslinjen flyttet fra Aarhus Docklands i centrum af Aarhus til det sydlige havneområde for at lede trafikken til færgen ind ad Sydmotorvejen. Denne flytning gør, at en del trafik nu ikke skal ind gennem Aarhus men syd om Aarhus, hvilket gør det tidsmæssigt attraktivt for bilister og godstransport, der skal fra f.eks. Viborg med færgen, at benytte Silkeborgmotorvejen og ikke rute 26.

### Kapacitetsforbedring på rute 26 i 2022:

Vi er undrende over, at der er afsat 800 mio. kr. på forbedringer af rute 26, uden at det umiddelbart er nærmere beskrevet hvilke forbedringer, der er påtænkt. Det ses i et faktaark fra Trafikministeriet fra 2019. Hvilke tanker ligger der bag her?

[FAKTAARK](#)

### **Hvis der skal anlægges en motorvej eller motortrafikvej på rute 26, så undlad at lægge den syd om Lading Sø.**

Viser det sig, at der er behov for en udvidelse af rute 26, og at den nuværende linjeføring ikke skal benyttes på hele eller dele af strækningen, bør de tidligere beslutninger ang. linjeføringerne revurderes. Den sydlige linjeføring syd om Lading Sø og gennem Skivholmeskoven er hverken miljømæssigt eller landskabeligt det bedste valg.

Linjeføring bør i stedet placeres mere nordligt, nemlig i Favrskov Kommune, der ønsker udvidelsen af rute 26, i stedet for at lægge linjeføringen i den nordlige del af Skanderborg Kommune, hvor borgerne hverken ønsker motorvejen eller får gavn af den.

#### Unik natur bør opretholdes

Naturområdet med Lading Sø og Skivholmeskoven har en helt unik dyrefauna med mange beskyttede småkryb og er en bevaringsværdig naturperle, der er kendetegnet ved stor

biodiversitet - hvilket allerede fremgik af VVM-rapporten tilbage i 2012. I årets kolde periode er der observeret gydeklar bækørred i bækken ved Præstbrovej, som har tilløb til Lyngbygaard. Herfra vandrer fiskene videre op i Borum Møllebækken og videre til Lading Sø. Dette sker fordi vandmiljøplanen virker. Sårbarheden er stor og vigtigheden af at værne om uerstattelige naturområder er kommet endnu mere i fokus siden 2012 og bør vægte særdeles højt i beslutningen ang. linjeføring. Og der er ingen tvivl om, at dyre- og plantelivet ved Lading Sø og de omkringliggende naturområder er uerstattelige. Meningshedsrådet ejer en stor del af Skivholme Præsteskov, se udgivet folder via link her <https://skanderborg.dn.dk/departments-media/27268/flyer-praesteskoven-5.pdf>

En linjeføring syd om Lading Sø vil bevirke at Skivholme Skov vil være afskåret fra omgivelserne af rute 26 mod nord og den nye linjeføring mod syd. Af miljørapporten fra 2012 fremgår det, at *“Skoven afgrænser området mod nord, men ellers ligger området eksponeret mod vest, syd og øst, og et vejanlæg vil tilføre området et dominerende og markant teknisk anlæg.”*

Vejanlægget vil ud over at ødelægge værdifuld natur skabe en markant fysisk og visuel barriere samt tilføre en væsentlig støjbelastning i det rekreative område. Oplevelsen i skovområderne vil blive præget af det tekniske anlæg lige udenfor skovbrynene, ligesom der vil blive tilført en støjkilde i alle rekreative områder”.

Notat fra RAPPORT 402 - 2012

”Alle linjeføringsforslag medfører landskabelige påvirkninger, men de vurderes at være mest omfattende ved etablering af linjeføring Syd.

Der er forskel på de enkelte områders naturværdi, og det er samlet set vurderet, at linjeføring Syd krydser gennem de mest sårbare naturområder.

Da linjeføring Syd ligger længst fra den eksisterende rute 26 og i uforstyrret landskab, vil dette forslag have den største barriere-effekt i forhold til linjeføring Nord og Midt”.

#### Borum Eshøj - uerstattelig kulturarv

Borum Eshøj med de 3 gravhøje fra bronzealderen vil blive negativt påvirket af en sydlig linjeføring, og fokus vil blive flyttet fra det kulturhistoriske anlæg til det tekniske anlæg, der vil overskygge oplevelsen.

Her oplyser Kulturarvsstyrelsen, i forbindelse med høringen om de oprindelige linjeføringer bl.a. følgende: *”Den sydlige linjeføring berører et kulturarvsareal af national betydning.*

*Det vil ikke alene være særdeles bekosteligt at udgrave, men også være et uvurderligt og umisteligt tab af kulturarv. Kulturarvsstyrelsen anbefaler, at man ikke berører det aktuelle kulturarvsareal eller fredede fortidsminder”.*

#### Oplevelsen af kulturmiljøet omkring Frijsenborg Gods:

På side 70 i den sammenfattende VVM-rapport fra 2012 står: "*Kulturmiljøet for herregårdsmiljøet og landbrugslandskabet omkring Frijsenborg gennemskæres af både linjeføring Nord og Midt. Begge forslag vil virke som en visuel barriere og vil få en væsentlig betydning for oplevelsen af kulturmiljøet og beskyttelsen af dets værdier.*". Siden 2012 har Frijsenborg Gods anlagt et biogasanlæg i samme område, som motorvejen med den nordlige linjeføring var tiltænkt. Derfor er der således på nuværende tidspunkt en visuel barriere og argumentet om, at motorvejen vil have væsentlig betydning for oplevelsen af kulturmiljøet og beskyttelse af dets værdier, er derfor undermineret, da kulturmiljøet allerede er skæmmet af biogasanlægget.

Argumentets tyngde i den samlede vurdering, må derfor være langt mindre end det var i 2012.

#### Den sydlige linjeføring vil kræve et stort broanlæg ved Borum Møllebæk:

Af VVM-rapporterne fremgår det, at hvis den sydlige linjeføring skal etableres er det nødvendigt at lave en landskabsbro, der skal bygges over Borum Møllebæk nord for Skivholme. Den er 225 meter lang og 17 meter høj. Broen vil være voldsom i det ellers smukke landskab, samt dyr at opføre og vil overskygge oplevelsen af Borum Eshøj, der ligger tæt ved. Denne problemstilling er også beskrevet i VVM rapporten ang. de landskabelige konsekvenser.

Favrskov Kommune brugte i sin tid, ved foretræde for folketingets transportudvalg samt i forsøg på at påvirke medlemmerne af Transportudvalget, følgende argument for en sydlig linjeføring: "Styrker ved linjeføring syd: Linjeføringen er fint indpasset i åbent landskab og påvirker derfor natur og miljø mindst muligt". Det er ikke korrekt, når der påtænkes opført en bro, der vil skæmme landskabet og kulturarvsområdet omkring Borum Eshøj.

Læs her Visualisering af landskabsbro over Borum Møllebæk – side 61

[Omslag rapport 352.indd \(vejdirektoratet.dk\)](#)

#### Skivholme - en usynlig landsby

I VVM-rapporten angående de landskabelige påvirkninger er kortet på s. 50 skåret således, at Skivholme By lige akkurat ikke fremgår og således giver det ikke det korrekte indtryk af, hvor tæt motorvejen kommer på et bebygget område beliggende i Skanderborg Kommune. Det er uheldigt, da afstanden til bebyggelse har betydning for overblikket og helhedsindtrykket af påvirkningerne af de forskellige linjeføringer.

#### En så vigtig beslutning bør bygge på en ordentlig og gennemskuelig politisk proces

Vi er glade for, at der i forbindelse med Investeringsplan 2030 er besluttet, at igangsætte en fornyet analyse af tiltag på strækningen rute 26.

Det er vores forhåbning, at Folketinget i denne behandling af sagen, i modsætning til i 2014, vil lytte til anbefalingerne i VVM-rapporterne og ikke lade sig påvirke af usaglige argumenter fra interessenter med store personlige interesser i denne sag.

Vi håber, I har læst vores henvendelse grundigt og vil tage højde for de forhold vi har påpeget. Vi ser frem til at modtage jeres respons og står gerne til rådighed for uddybende spørgsmål eller afklaring af uklarheder i vores brev.

På forhånd mange tak.

Venlige hilsner fra

Landsbyrådet for Herskind, Skivholme og Herskind Hede  
Kontakt [landsbyrad@gmail.com](mailto:landsbyrad@gmail.com) - mobil 22 93 54 69

Relevante links:

Økonomiundersøgelse:

[https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/publications/rute\\_26\\_rhusviborg.pdf](https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/publications/rute_26_rhusviborg.pdf)

VVM-redegørelse ang. miljøvurdering

[https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/publications/udbygning af rute 26 sbyvad\\_aarhus\\_0.pdf](https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/publications/udbygning_af_rute_26_sbyvad_aarhus_0.pdf)

VVM -redegørelse ang. landskab:

[https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/publications/udbygning af rute 26 sbyvad\\_aarhus\\_1.pdf](https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/publications/udbygning_af_rute_26_sbyvad_aarhus_1.pdf)

Sammenfattende VVM-

rapport: [https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/publications/udbygning af rute 26 sbyvad\\_aarhus.pdf](https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/publications/udbygning_af_rute_26_sbyvad_aarhus.pdf)

Supplerende materiale:

[https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/publications/udbygning af rute 26 sbyvad\\_aarhus\\_3.pdf](https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/publications/udbygning_af_rute_26_sbyvad_aarhus_3.pdf)