

Åbent brev til Trafikminister Benny Engelbrecht og Folketingets Trafikudvalg
samt Miljø- og Fødevareminister Lea Wermelin og Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg
fra Landsbyrådet Herskind, Skivholme og Herskind Hede

Herskind, den 4. maj 2021

Rute 26 nordvest for Aarhus

I udspillet til infrastrukturaftalen er et forslag om udbygning af Rute 26 nordvest for Aarhus (bilag for Region Midtjylland side 10). Forslaget indeholder kun én linjeføring — i VVM-undersøgelserne fra 2012 blev 3 undersøgt. Vi mener at en ny/opdateret VVM-undersøgelse bør undersøge øvrige relevante linjeføringer for at beslutningstagerne kan tage et valg på et oplyst grundlag.

Er linjeføringen allerede besluttet i tidligere forlig?

I transportforliget 2014 blev en linjeføring besluttet for en motorvej, nu drøftes en motortrafikvej. Forslaget i det nye udspil er et andet — bl.a. er linjeføringen i vestlig ende ændret væsentligt¹. Derfor bør forliget åbnes.

Forslag

I udspillet forslag nedgraderes vejen fra 130 km/t motorvej til 80-100 km/t motortrafikvej mellem Aarhus og Hammel. Linjeføring af en sådan er mere fleksibel.

Vejdirektoratet bør have passende frihed til at linjeføre den vej der er brug for på den bedst mulige måde.

Vedlagt finder du/I et forslag som udnytter den øgede fleksibilitet til at opnå både

- yderligere besparelser for mindst 100 mio. kr.²,
- mindre indgribning i natur, miljø, fredninger og kulturarealer, og
- mindre støjpåvirkning.

Eksterne forhold ændret

Væsentlige eksterne forhold er ændret siden beslutningen i 2014. Bl.a. er Silkeborgmotorvejen åbnet og der er anlagt erhverv, som giver yderligere tung trafik, og som ikke blev forudsat tidligere.

¹ Udspillet forslag ændrer linjeføringen så meget fra forligets linjeføring at forlods opkøb vil skulle sælges igen.

² Yderligere tekniske og økonomiske beregninger er igangsat hos Skanderborg Kommune.

Notat

Forslag til forbedringer ifm. Opgradering af Rute 26 til motortrafikvej mellem E45 og Søbyvad

Nærværende notat beskriver en forbedret opgradering af Rute 26 (Viborgvej) mellem E45 og Svenstrup.

Forbedringerne vil føre Rute 26 uden om små landsbyer, øge fremkommeligheden på Rute 26, bevare unikke natur- og kulturarvsarealer og binde Hammel og Århus bedre sammen.

Materialet tager udgangspunkt i oplysninger og anbefalinger fra VVM-rapporter³, VLAKE-regeringens forslag fra 2019⁴ samt Favrskov Kommunes forslag⁵, der er nævnt i Regeringens udspil til ny infrastrukturaftale.

Linjeføringer på Rute 26 har tidligere været undersøgt i 2011-2013 som forundersøgelser til et motorvejsprojekt. Anlæggelse af en motortrafikvej i stedet for en motorvej, vil reducere udgifterne væsentligt og med nærværende forslag forventes en yderligere besparelse på mindst 100 mio. kr. Ved etablering af højklasset vej med 90 km/t eller 100 km/t frem for motortrafikvej forventes en yderligere væsentlig reduktion af anlægsudgifterne.

Med dette forslag opnås følgende forbedringer:

- Færre støjpåvirkede boliger, mindre støjbelastningstal, og bedre støjmæssigt afværget
- Bedre visuelt afværget
- Besparelse pga. fravær af dalbro
- Besparelse pga. udnyttelse af eksisterende vejstrækning
- Minimal påvirkning af natur, dyreliv, herregårdsmiljø og kulturarvsarealer

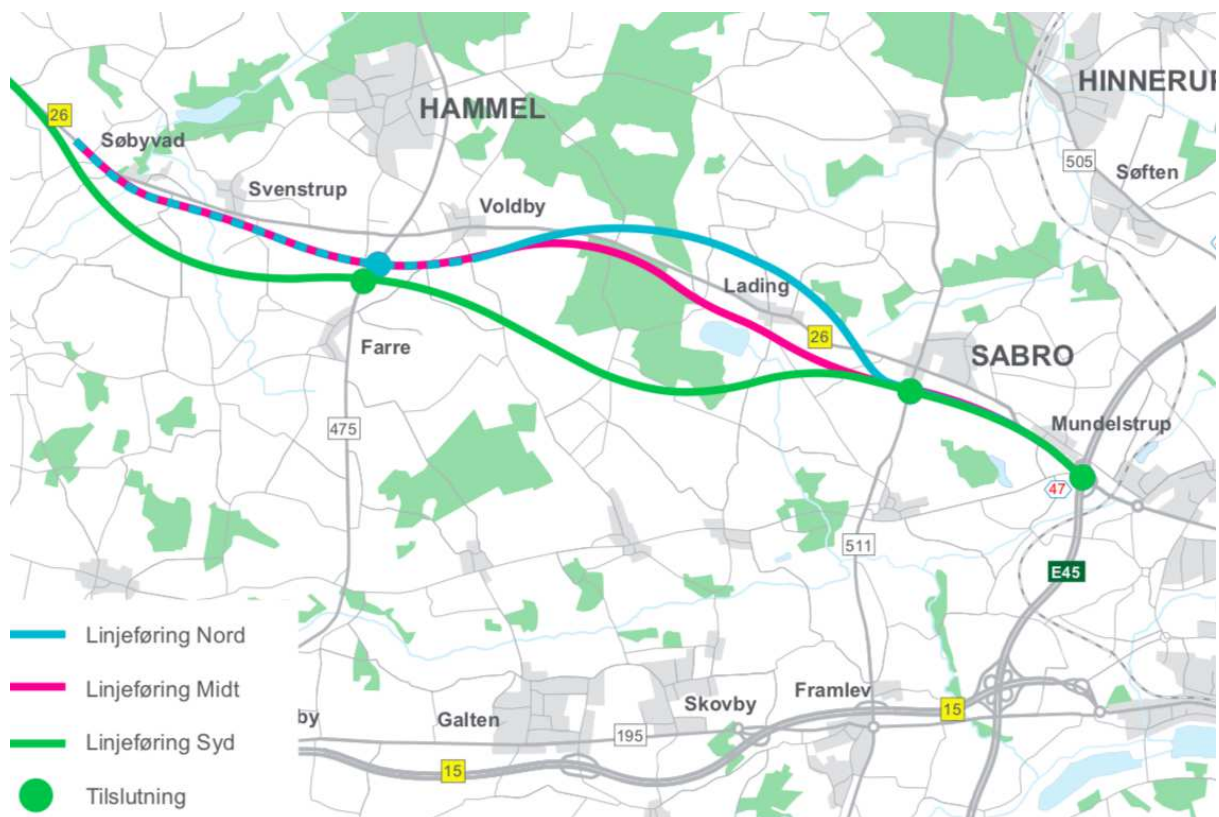
Forslaget er i tråd med tidligere behandlet forslag fra 2019 om at kapacitetsudvide Rute 26 for 800 mio. kr. Yderligere er forslaget i tråd med Vejdirektoratets indstilling fra 2014 som på baggrund af VVM-undersøgelserne anbefalede den nordlige linjeføring. Forslaget tager afsæt i Favrskov

³ Vejdirektoratets rapporter 364-2010, 402-2012, 403-2012, 403-2012, 404-2012, 405-2012.

⁴ <https://www.regeringen.dk/media/6531/aftale-om-et-sammenhaengende-danmark-investeringsplan-2030.pdf>

⁵ Forslaget som i bilaget til "Danmark fremad – Infrastrukturplan 2035" for Region Midtjylland nævnes på side 10.

Kommunes forslag i relation til både tilslutning og linjeføring fra Viborg frem til Anbæk samt videre fra Sabro til E45. Forslaget er tilpasset anbefalingen om at anlægge motortrafikvej frem for motorvej. Forslaget forudsætter udbygning af tilslutning ved E45.

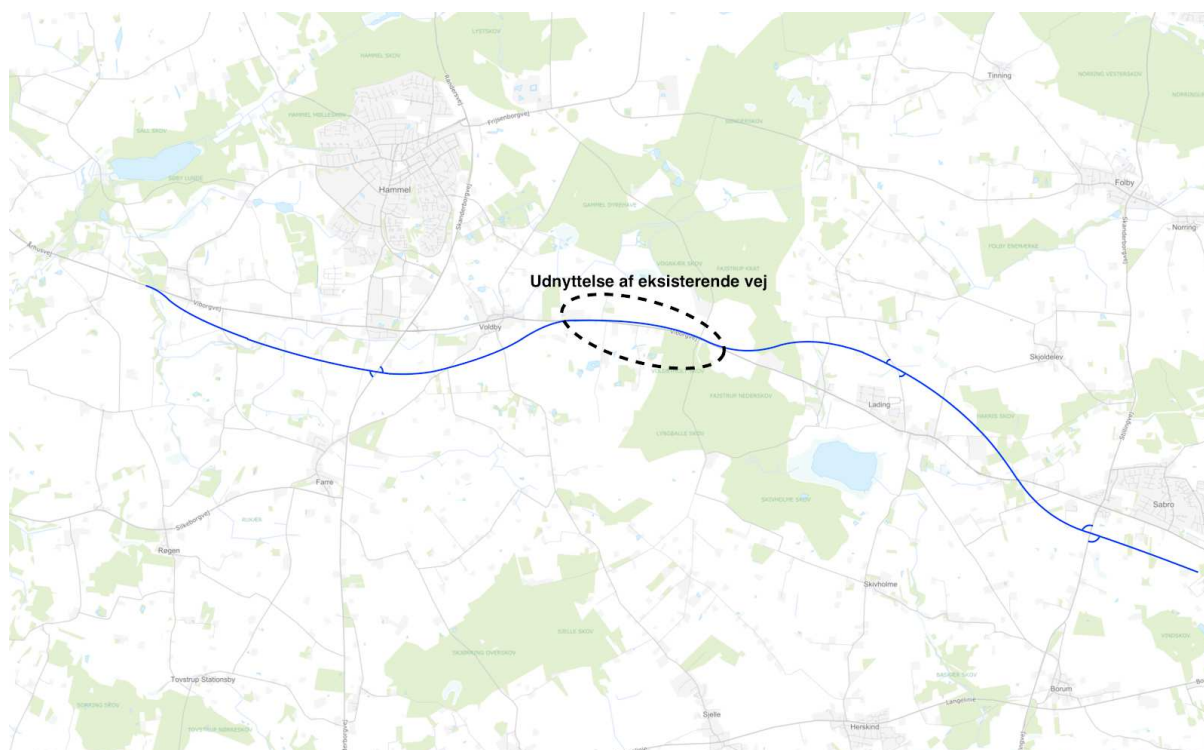


Vurdering af linjeføring

Grundet eksterne forhold er det nødvendigt at revurdere den nordlige linjeføring:

- Silkeborgmotorvejen er anlagt og ibrugtaget.
- Ændrede forhold ved linjeføring Nord: Biogasanlæg og øget trafik til anlægget, der aktualiserer tilstrækkelig vejkapacitet i området.
- Lastbilers hastighedsgrænse er øget fra 70 km/t til 80 km/t på landeveje.
- Udbedringer på rute 52 mellem Silkeborg og Viborg og hovedvej Rute 13 varsles undersøgt — realiseres det, kan trafik fra Viborg mod syd blive ledt via Rute 52 og videre af Silkeborgmotorvejen eller af Rute 52 og videre af Rute 13.

Forslag til linjeføring



Støjbelastning

Støjbelastningen i landsbyerne vil jf. VVM-rapporterne falde, når trafikken flyttes ud af landsbyerne.

VVM-rapporterne viser også, at antallet af støjbelastede boliger og det samlede støjbelastningstal er mindst ved linjeføring nord. De samme fordele forventes opnået ved de justerede linjeføringer.

Visse steder vil begge foreslåede linjeføringer gå forbi sammenhængende boligområder. Ved støjafskærmning er der fokus på, at det etableres ved samlede boligområder, fordi effekten af støjafskærmning kræver en vis udstrækning.

I undersøgelsen af sydlige linjeføring blev det påpeget, at der ikke er mulighed for at skærme mod den støjmæssige dominans ved det dyre broanlæg over Borum Møllebæk. Vælges derimod en linjeføring nord om Lading vil det jf. VVM-rapporterne være muligt at afværge mod de støjmæssige påvirkninger fra vejen.

Det foreslås derfor, at der etableres effektive støjmæssige afværgetiltag med hørbar effekt ved linjeføringen rundt om Lading.

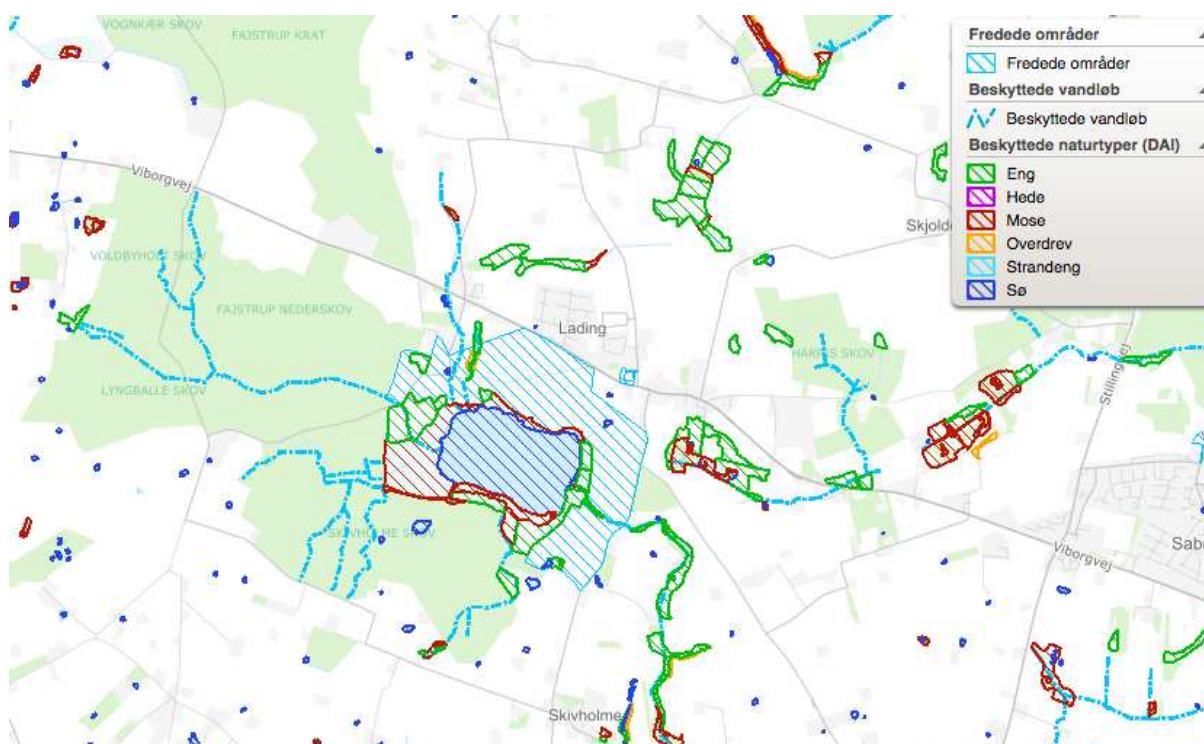
Bevarelse af naturområder og beskyttede dyrearter

Med forslaget forsøges påvirkningerne på naturen og dyrelivet minimeret.

Ved at lægge linjeføringen på eller så tæt ved den eksisterende Rute 26 som muligt minimeres antallet af nye barrierer for områdets hjortevildt.

Med den foreslåede linjeføring nord om Lading friholdes det fredede område ved Lading Sø, samtidig med at det sammenhængende skovområde, der omkranser søen mod vest og syd forbliver intakt. Også området omkring Borum Møllebæk, der har forbindelse til Lading Sø, og er udpeget til værdifuldt landskab vil blive bevaret i sin nuværende form.

Linjeføringen vil ikke påvirke vandhuller med bilag IV-padder ligesom der kun vil være behov for at inddrage ca. 230 m² mose mod 4.425 m² ved den sydlige linjeføring. Linjeføringen lægges, så den påvirker så få af områdets mange vandløb og søer som muligt.

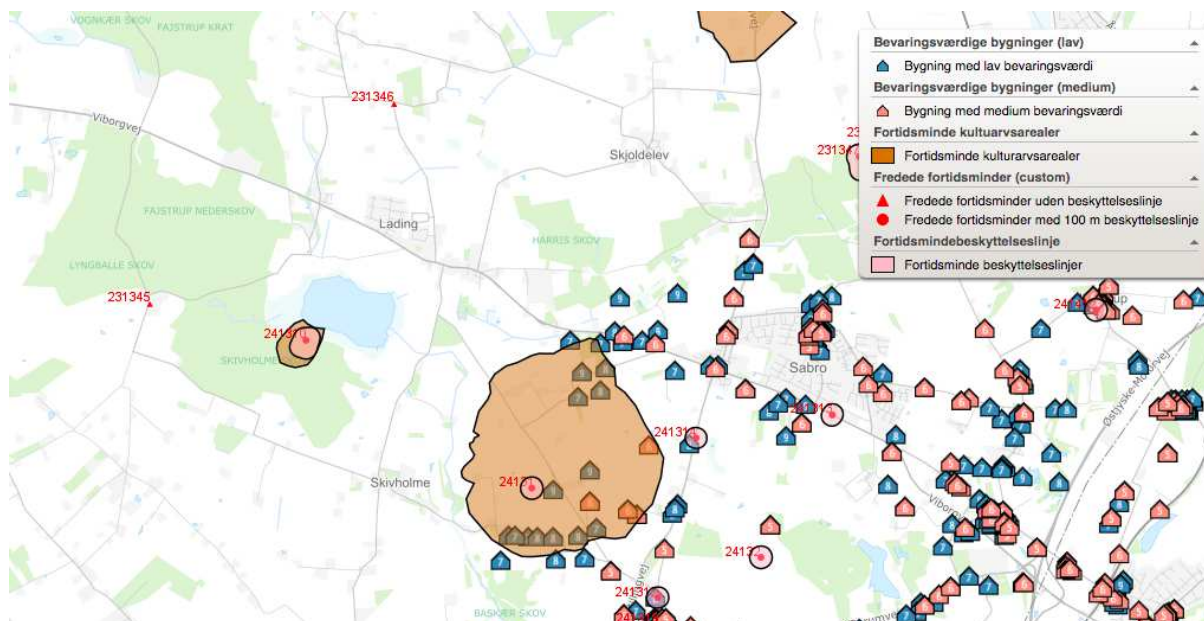


Hensyn til kulturarv og herregårdslandskab

Området omkring Lading og Skivholme er præget af flere historiske forhold idet området både huser bronzealder-gravhøjene Borum Eshøj, den sydlige indkørsel til Frijsenborg Gods' arealer og Lyngballegård herregård, der hører under Frijsenborg Gods.

Linjeføringen vil gå i yderkanten af Frijsenborg Gods' arealer og vil være placeret i nærheden af det biogasanlæg, der i forvejen skæmmes for oplevelsen af herregårdsmiljøet ved den sydlige indkørsel til området. Linjeføringen vil ikke påvirke Lyngballegård og således vil vejen ikke tilføre området anlæg, der i væsentlig grad skæmmes herregårdsmiljøet.

Linjeføringen vil blive ført udenom Borum Eshøj og det kulturarvsareal, der omkranser området. Der menes at have været ca. 40 gravhøje i området, og området ønskes således undgået til vejanlæg — både for at beskytte kulturarven og for at undgå unødige forsinkelser af vejprojektet grundet arkæologiske undersøgelser.



Økonomi

Der benyttes i højere grad eksisterende vejforløb, hvilket forventes at reducere både anlægskostninger og behovet for opkøb.

Ved den nordlige linjeføring undgås behovet for en dalbro på 225 m. Besparelsen estimeres at være 73 - 128 mio. kr.

Anbefaling

Det **anbefales** at Rute 26 anlægges på den foreslåede linjeføring for derved at opnå besparelse på forventet mindst 100 mio. kr. ved at udnytte eksisterende vej samt undgå etablering af dalbro.

Det **anbefales** at anlægge Rute 26 som 4-sporet motortrafikvej, 2+1-vej, højklasset 2-sporet vej, eller 2-sporet vej med en planlægnings hastighed på 80-100 km/t afhængigt af behovet.

Det **anbefales** at vurdere mulighederne for yderligere fleksibilitet in tracéringen (eksempelvis i form af mindre kurveradier) i det omfang vejens type, oversigtsforhold og planlægnings hastighed tillader det samt at etablere afværgning hvor tracéet gør det fordelagtigt (Svenstrup, Lading, Sabro).

Den rigtige, grønnere, nemmere og mere økonomiske løsning

Den rigtige

Linjeføringen på rute 26 bør revurderes, fordi vejprojekter skal gøres rigtigt og fordi det rigtige for rute 26 skal vurderes ud fra nutiden og ikke et 10 år gammelt motorvejsprojekt.

Forslaget til linjeføringen er et helt nyt projekt og ikke bare småjusteringer af et allerede besluttet projekt, derfor bør linjeføringerne revurderes:

- Nu er det motortrafikvej og ikke motorvej – derfor behov for ny VVM på alle muligheder for linjeføringer
- Ca. 40 % af linjeføringen er ændret – mod vest skal nye ejendomme opkøbes og forlods opkøb skal sælges og vejbyggelinjerne skal ændres
- Linjeføringen afkortet mod vest så hele vejprojektet er kortere
- Tilslutningen til E45 er taget ud af projektet og forudsættes finansieret ifm udvidelsen af E45 – derfor er projektet langt billigere end tidligere forslag

Den grønne

Ved at genvurdere linjeføringen er der mulighed for at redde:

- 4250 kvm mose
- Truede dyrearter bl.a bilag IV-padder
- Fredningen ved Lading Sø
- Kulturarvsarealet ved Borum Eshøj
- Den rekreativ skov Skivholme Præsteskov

Den nemme

En anden linjeføring kan være nemmere at anlægge og give større udbytte af vejen

- En rute tættere på biogasanlægget ved Fuglsang kan spare Lading by for 18.000 lastbiler gennem byen årligt
- En rute væk fra lavbundsområdet ved Borum Møllebæk vil spare en pælefunderet betonbro
- En rute væk fra Borum Eshøj vil mindske sandsynligheden for at anlægsarbejdet rammer kulturarvsskatte, der kan forsinke projektet
- En anden rute vil gøre det muligt for borgere fra Voldby, Lading og Fajstrup at benytte vejen

Den mere økonomiske

Veje er dyre, men de behøver ikke være dyrere end højest nødvendigt

- En anden linjeføring kan spare en bro til 100 mio. kr.
- En anden linjeføring kan i højere grad benytte eksisterende veje – også i forhold til tilkørselsveje
- En anden linjeføring kan mindske udgifter til arkæologiske udgravninger i forbindelse med anlægsarbejdet
- En anden linjeføring kan spare kilometer for rigtig mange lastbiler – det er økonomisk for erhvervslivet og en besparelse i klima- og miljøregnskabet

Der er bedre alternativer til det nuværende forslag til linjeføring. Man kan sagtens skærme unik natur, give erhvervslivet bedre infrastruktur, lede trafikken uden om landsbyerne og bevare kulturarv og fredede områder indenfor eller endda under den økonomiske rammer der p.t. er afsat til projektet.

Hjælp Danmark ved at træffe de rigtige beslutninger og finde de rigtige løsninger, som vi alle kan være stolte af i fremtiden.