

Opsamling på bemærkninger - Ny Rute 26 mellem E45 og Svenstrup



Sags ID
EMN-2024-54201 / 6853166

Sagsbehandler

E-mail

Telefon

Dato
januar 2025



Indhold

0. Indledning	5
1. Overordnede kommentarer til projektet	7
<i>Vejdirektoratets bemærkninger</i>	7
2. Linjeføring og alternative projektforslag	8
<i>Vejdirektoratets bemærkninger</i>	10
3. Trafikforhold, fremkommelighed og trængsel	10
<i>Vejdirektoratets bemærkninger</i>	11
4. Offentlig transport	12
<i>Vejdirektoratets bemærkninger</i>	12
5. Trafiksikkerhed og bløde trafikanter	12
<i>Vejdirektoratets bemærkninger</i>	14
6. Strækningsspecifikke forhold	16
<i>Vejdirektoratets bemærkninger</i>	19
7. Miljø, klima, natur og rekreative interesser	22
<i>Vejdirektoratets bemærkninger</i>	23
8. Flora og fauna	24
<i>Vejdirektoratets bemærkninger</i>	25
9. Vand	26
<i>Vejdirektoratets bemærkninger</i>	27
10. Kultur-, landskabs- og visuelle forhold	27
<i>Vejdirektoratets bemærkninger</i>	29
11. Økonomi- og arealforhold	31
<i>Vejdirektoratets bemærkninger</i>	31
12. Ekspropriation, boligværdi og arealanvendelse	32
<i>Vejdirektoratets bemærkninger</i>	33
13. Støj og sundhed	33
<i>Generelle betragtninger</i>	33
<i>Vejdirektoratets bemærkninger</i>	34
14. Støjbekæmpelse	36
<i>Vejdirektoratets bemærkninger</i>	37
15. Andre emner	37
<i>Vejdirektoratets bemærkninger</i>	38



0. Indledning

I 2014 blev der i trafikaftalen om udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden truffet politisk aftale om, på baggrund af tidligere undersøgelser, at fastlægge en udbygning af Rute 26 på strækningen mellem E45 ved Aarhus og Søbyvad i den såkaldte sydlige "linjeføring syd".

Daværende anlægsoverslag på 2.714 mio. kr. omfattede en længere 2+1 motortrafikvejsstrækning i åbent land mellem Fårvang og Skanderborgvej syd for Hammel, og en motorvej i åbent land fra Skanderborgvej til Tilst Vestervej i Aarhus øst for E45 samt et motorvejskryds med direkte rampeforbindelser med E 45. Dette projektforslag har været sikret med vejbyggelinjer frem til Skanderborgvej syd for Hammel. Der er ligeledes overtaget flere ejendomme i vejkorridoren.

Favrskov Kommune fremlagde i 2020 et forslag om i stedet at anlægge et reduceret og kortere vejprojekt med udgangspunkt i den tidligere linjeføring syd, fra Svenstrup og til vest for E 45. I Favrskov Kommunes forslag indgik i hovedtræk følgende elementer:

- Anlæg af en 4-sporet motortrafikvej på hele strækningen med 100 km/t mellem Svenstrup og E45 ved Mundelstrup, i stedet for det besluttede forslag om 4-sporet motorvej frem til Hammel og 2+1 motortrafikvej mellem Hammel og Søbyvad
- Motortrafikvejen følger den nordlige linjeføring i den tidligere MKV umiddelbart vest for Svenstrup og, herved sker krydsningen af Gelbækken på den eksisterende Rute 26
- Vejanlægget foreslås afsluttet ved omfartsvejen ved Mundelstrup, hvorved den eksisterende motorvejestilslutning på E 45 ved Tilst ikke ombygges, hvilket sker med en forventning om at E45 og rampeanlægget er udbygget inden en ny motortrafikvej anlægges

I forbindelse med den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035 i 2021, blev det aftalt, at der skulle gennemføres en miljøkonsekvensvurdering og en opdateret og fornyet skitseprojektering af det forslag til en ny motortrafikvej (Rute 26) mellem Svenstrup og E45 som foreslået af Favrskov Kommune.

I den nu gennemførte undersøgelse har Vejdirektoratet således taget udgangspunkt i forslaget om, at en ny motortrafikvej kun anlægges vest for E45, forudsat ombygning af motorvejestilslutning til E45 i andet regi, samt et afkortet og ændret vejforløb mellem Skanderborgvej og Svenstrup.

Det undersøgte forslag indbefatter en 4-sporet motortrafikvej med en forudsat hastighedsbegrænsning på 100 km/t. og ikke en motorvej som tidligere besluttet. Det betyder, at der er andre krav til de vejtekniske forhold, herunder kurver på vejen m.m. Dette har også haft indflydelse på de justeringer, der er foretaget. Det gælder blandt andet:

- Vejen er foreslået gravet længere ned syd om Lading sø, primært af hensyn til at minimere den landskabelige påvirkning af vejen i området. Dette var et ønske i forlængelse af det vedtagne projektforslag fra Trafikaftale fra 2014 "Udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden".
- Der er foretaget en mindre justering af linjeføringen syd for Herskind Hede for at minimere påvirkning på et par ejendomme og minimere støjbredden i området.

Vejdirektoratet offentliggjorde den 29. maj 2024 projektforslag og miljøkonsekvensvurdering. Det har været muligt at indsende bemærkninger, synspunkter og forslag til Vejdirektoratet frem til den 13. september 2024. Der har 142 benyttet sig af.

Torsdag den 29. august 2024 afholdt Vejdirektoratet informationsmøde om forslaget til en ny rute 26 mellem Svenstrup og E45. Cirka 175 personer deltog i mødet i Hammel Idrætscenter.

Midlerne til at gennemføre projektet er i den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035 bevilliget fra 2031.

Herfra skal der foretages en detailprojektering, ekspropriation og udbud, som typisk tager ca. 2 år, inden selve anlægsarbejderne kan gå i gang. Det forventes, at selve anlægsarbejderne herfra vil tage 3-4 år.

I 2031 er der således gået cirka 7 år, efter at denne planlægningsundersøgelse er gennemført og det vurderes at være nødvendigt at opdatere grundlaget, inden der kan vedtages en anlægslov og anlægsprojektet igangsættes.

Dette arbejde bør igangsættes 1-2 år, før en anlægslov skal udarbejdes, så nødvendige ændringer og tilpasninger kan blive vurderet og tilpasset. Flere forhold kan have ændret sig på det tidspunkt. Det gælder de trafikale forhold, natur- og miljøforhold (herunder grundvand), lokalplaner, lovgivning m.m. Det vil således være muligt i den proces at følge nærmere op på flere af de bemærkninger, som er indkommet i denne høring.

Miljøkonsekvensvurderingen forventes således først endelig afsluttet i 2029/30, hvor der foretages en formel høring af offentligheden for det samlede projekt i forbindelse med en opdatering af miljøkonsekvensvurderingen.

Der er for eksempel flere, der påpeger udfordringer og bekymringer om trafiksikkerheden, lokale kryds, cykelstier m.v., hvor der forudses udfordringer, ligesom der er bekymringer i forhold til påvirkning af natur og miljø i området.

Vejdirektoratet vil generelt i den næste opdatering af projektet, i samarbejde med de lokale kommuner, drøfte eventuelle ændringer og tilpasninger, og med hensyn til de indkomne bemærkninger, som er behandlet i dette notat.

Der kan i den proces også vurderes mulige besparelsesforslag, så det undersøges, om projektet kan anlægges indenfor den afsatte bevilling. Projektets anlægsoverslag er pt. 244,5 mio. kr. dyrere end den bevilling, der er afsat på 1.761,9 mio. kr. (2024 – prisniveau).

I dette notat er de indkomne bemærkninger sammenfattet, ligesom Vejdirektoratets bemærkninger til disse er medtaget. Vejdirektoratets bemærkninger er skrevet med kursiv.

Notatet kan findes på projektets hjemmeside på dette link - [Indkomne bemærkninger](#)

Forslag til Ny Rute 26 ml. Svenstrup og E45 – Ny motortrafikvej



Projektets hjemmeside: [Ny rute 26 mellem E45 og Svenstrup | Vejdirektoratet](#)



1. Overordnede kommentarer til projektet

Hovedparten af de indkomne bemærkninger udtrykker utilfredshed med projektet, som det præsenteres nu. Flere mener, at anlæg af flere veje blot vil give mere biltrafik generelt, og mange påpeger, at projektet er i strid med det, der tidligere er politisk aftalt. Et stort antal bemærkninger afspejler en bekymring for, at projektet vil få ødelæggende konsekvenser for naturen, navnlig omkring Lading Sø og Borum Eshøj, samt medføre markant øgede støjgener i projektområdet.

Flere ønsker hverken en motortrafikvej i den nordlige del af Skanderborg Kommune eller syd om Lading Sø. Hertil lægger flere, at en linjeføring syd om Lading Sø vil være til større skade for naturen og kulturarven samt til større gene for lokale borgere end andre løsninger. Endvidere mener mange, at den foreslåede løsning vil være unødvendigt dyr og repræsentere begrænset værdi for pengene, også i form af nedbringelse af rejsetid. Flere mener, at de negative konsekvenser for natur, miljø, lokalsamfund, samfundsøkonomi og klima ikke harmonerer med de positive effekter af, at et mindre antal trafikanter kan komme hurtigere frem og tilbage mellem Aarhus og Viborg. Mange sætter i forlængelse heraf spørgsmålstejn ved, hvor stor en rejsetidsbesparelse projektet vil medføre.

Nogle mener, at projektet hviler på et mangelfuldt beslutningsgrundlag, og enkelte borgere spørger hertil, om der er lavet opdaterede undersøgelser af behovet for at anlægge mere vej, herunder nye målinger for behovet for en udvidelse af Viborgvej, også efter udbygningen af infrastrukturen i Aarhus Nord og Vest samt efter udvidelsen af Viborgvej fra motorvejstilkørslen og ind til Ringvejen i Århus.

Flere påpeger, at eksempelvis fremtidige arbejdsformer, øget grad af hjemmearbejde og potentielt højere kørselsfradrag for at benytte veje i perioder uden for myldretid kan være med til at nedbringe behovet for flere vejanlæg i Danmark.

Mange mener, at man burde holde fast i en vejføring nord om Lading, sådan som den fremgik af Vejdirektoratets tidligere VVM-undersøgelse fra 2014. Flere mener hertil, at det vil være et svigt af de tilladelser, der er givet, og vil påføre mange boligejere betydelige tab, hvis man ændrer ruten på nuværende tidspunkt. På den baggrund opfordrer disse borgere Vejdirektoratet og Folketinget til at genoverveje beslutningen. Enkelte borgere undrer sig endvidere over, at bl.a. Skanderborg og Favrskov kommuner tilsyneladende har ændret opfattelse af projektet, og at dette ikke fremmer den generelle tillid mellem befolkning og politikere.

Enkelte bemærkninger er positive over for det fremlagte projektforslag. Favrskov Kommunes byråd (FK) ser eksempelvis frem til en opgradering af rute 26, som man vurderer som den trafikale livsnerve mellem Aarhus og Viborg. FK forventer, at projektet vil medføre en reducere i transporttid og brændstofforbrug, også på rute 52 mellem Viborg og Silkeborg. Aarhus Kommune, Teknik og Miljø (AKTM) er tilsvarende helt grundlæggende enige i behovet for en udbygning af infrastrukturen i projektområdet og oplyser hertil, at Viborgvej er en trafikåre, der dagligt servicerer mange pendlere, samt at en udbygning af vejen er nødvendig i lyset af den forventede vækst i såvel arbejdspladser som borgere i den østjyske byregion. Enkelte andre bemærkninger fremhæver som fordele ved en ny Rute 26 mellem E45 og Svenstrup bedre balance i trafikken og mulig støjnedsettelse på Viborgvej. En enkelt borger mener, at man bør gå i gang med at opføre vejen på den aftalte linje så hurtigt som muligt for at løsne op for trafikken gennem blandt andre Sabro, Lading, Fajstrup, Voldby og Svenstrup.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet har noteret sig synspunkterne og bemærker, at undersøgelsen er et resultat af den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035. Her besluttede forligskredsen bag den politiske aftale, at Vejdirektoratet skulle gennemføre en miljøkonsekvensvurdering af det forslag til ændret vejforløb og udformning af en ny Rute 26, som Favrskov Kommune har foreslået. Derudover er det besluttet, at projektforslaget skal tage udgangspunkt i en 4 sporet motortrafikvej med 100 km/t. Den forløber i et nyt forløb fra Svenstrup via Skanderborgvej lige syd for Hammel og videre syd om Lading Sø til E45.



Forløbet mellem Skanderborgvej og E 45 er med mindre justeringer stort set identisk med det forløb, der blev vedtaget i forlængelse af den tidligere VVM-undersøgelse fra 2014.

2. Linjeføring og alternative projektforslag

Mange mener, at den nuværende rute 26 kan opgraderes og forbedres langt billigere end den foreslåede linjeføring syd om Lading Sø. Flere påpeger hertil, at en udbygning af den eksisterende Viborgvej på vejstrækningen bør kunne afhjælpe den trafik, der i myldretiderne er til gene for både bilister og beboere. En borger mener desuden, at man som alternativ til en opgradering af Viborgvej kan forbedre vejen fra Silkeborg til Viborg. Andre føjer til, at en udvidelse af den eksisterende vej eventuelt kan suppleres af lokale omfartsveje omkring mindre byer. En borger oplyser, at den pågældende ikke ønsker en motortrafikvej i den nordlige del af Skanderborg Kommune. En anden borger mener, at man hellere bør anlægge motorvej fra Silkeborg til Viborg.

Atter andre oplyser, at de ikke er imod en ny rute 26, men at de ønsker en alternativ løsning, som bedre tilgodeser Svenstrup og andre lokalsamfund end den foreslåede linjeføring. Mange ønsker at beholde Viborgvej, hvor den er nu.

Flere henviser til, at Vejdirektoratet tidligere har peget på, at en sydlig linjeføring ikke er optimal, og at denne løsning efter fleres mening kun er i spil grundet lokale interesser i Favrskov Kommune. Mange føjer til, at den foreslåede sydlige linjeføring vil komme i karambolage med mange natur- og rekreative interesser samt kulturarv.

Flere henviser til Danmarks Naturfredningsforenings (DN) brev til Transportministeriet af 6. maj 2021 samt et debatindlæg fra DN af 28. november 2010 og anbefaler på denne baggrund en nordlig linjeføring gennem landbrugsområder mellem den nuværende Viborgvej og biogasanlægget ved Fajstrup – og nedgravet for at reducere støj.

En borger spørger, om der virkelig er behov for motortrafikvej mellem Voldby og Mundelstrup, samt om der er lavet nye målinger for behovet for en udvidelse af Viborgvej, herunder efter udbygningen af infrastrukturen i Århus Nord og Århus Vest. Samme borger spørger, om der er gennemført målinger efter udvidelsen af Viborgvej fra motorvejstilkørslen og ind til Ringvejen og mener overordnet, at projektet ikke bør baseres på undersøgelser som er 10-15 år gamle, men bør tage højde for ny infrastruktur.

En anden borger mener, at Viborgvej kan forlægges langs den eksisterende linjeføring, så størstedelen af de fredede lokale naturområder bevares, men foretrækker, at man øger fremkommeligheden på den eksisterende rute 26, for eksempel ved at anlægge en 2+1-vej, der kan give flere overhalingsmuligheder.

En borger mener som udgangspunkt, når der bygges nye veje, at de bør tilsluttes der, hvor de krydser de betydelige eksisterende veje, og at vej 457 derfor bør tilsluttes som angivet syd for Hammel, mens vej 511 (Stillingvej) bør tilsluttes både mod øst og vest syd for Sabro.

Flere foretrækker en nordlig linjeføring. I denne forbindelse påpeger en borger, at det for biogasanlægget ved Fajstrup vil være smartere at anvende den nordlige linjeføring frem for at skulle køre store lastbiler ad den nuværende rute 26 gennem Lading, som ikke vil være en mulighed med den sydlige linjeføring. En anden borger mener, at hverken Lading eller Voldby kan være tjent med en sydlig linjeføring, da den ifølge den pågældende vil fratage borgere i de to byer adgang til og udsigt over unik natur og dermed medføre ejendomsværditab. I stedet mener samme borger, at man bør etablere en ny vej med støjafskærmning nord om byerne eller alternativt udbygge den eksisterende Viborgvej.

Flere foretrækker en ny vejforbindelse mellem Voldby og E45-afkørsel 46 ved Hinnerup for at forbinde Viborg og det nordvestlige Jylland med Skejby og Aarhus. Hertil påpeger nogle, at Molslinjen er flyttet syd for Aarhus, og at mange fra Viborg og omegn nu kører over Kjellerup og på Silkeborgmotorvejen for at



komme til færgen eller den sydlige del af Aarhus. Andre supplerer med, at der er et øget behov for adgang mod Lisbjerg/Skejby, og at dette behov kun vil stige i fremtiden. Enkelte mener, at en forbindelse mellem Voldby og E45 ved Hinnerup vil løse dette bedre end den foreslåede nye rute 26, ligesom en kobling fra Viborg/Kjellerup til Silkeborgmotorvejen ifølge flere vil give en væsentligt bedre adgang til Aarhus Syd.

Svenstrup Borgerforening (SB) foreslår en alternativ linjeføring omkring Svenstrup, som ifølge SB bl.a. vil medføre en mere trafiksikker, mere naturvenlig, mindre støjbelastende og teknisk bedre løsning. Svenstrup Borgerforening (SB) foreslår, at man i stedet for projektet anlægger en 2-sporet motortrafikvej fra Anbæk (Skanderborgvej) til en ny rundkørsel vest for Svenstrup og hermed blandt andet reducerer behovet for vejbroer, herunder over Gelbæk på den eksisterende Viborgvej. Endvidere foreslår SB, at der anlægges en rundkørsel ved overgangen fra motortrafikvej til landevej vest for Svenstrup for at sikre, at hastigheden kommer ned og for at tilgodese bløde trafikanter, skolebusser samt lettere og mere sikker udkørsel fra Møgelby, Gl. Viborgvej og Svenstrup.

SB's forslag følger i grove træk den i 2014 vedtagne sydlige linjeføring, frem til krydsningen af Gelbæk, syd for Rampes Mølle, hvor vejen svinger nordpå mod Viborgvej, inden den afsluttes med en rundkørsel. SB fremhæver, at denne løsning ikke kræver støjafskærmning ved Svenstrup og dermed reducerer projektkostningerne. En borger supplerer med, at krydsning af Gelbæk med en høj bro og en linjeføring, der dernæst drejer mod nord, ikke vil løse udfordringerne omkring Gjern Å eller Søbyvad, men giver mulighed for på et senere tidspunkt at tilpasse vejen, når man kan se udfordringerne ved Søbyvad.

En anden borger føjer hertil, at en eventuel ny Rute 26 også kan afsluttes lige Øst for Svenstrup, så vejens afslutning ikke kommer til at belaste Svenstrup by med øget trafik og ekspropriationer – eksempelvis ved at afslutte den ny Rute 26 på Matrikel Møgelby By, Søby 8f. Fordelene ved dette vil ifølge den pågældende være, at vejen afkortes med knap 1 km, at Sporup Kirkevejs linjeføring ikke behøver at blive ændret, at der kun skal eksproprieres en grund yderligere frem for flere, at det tilgodeser små byer, som Svenstrup, som man gerne vil værne om, samt at denne løsning ventes at være inden for samme økonomiske ramme som det, der aktuelt er foreslået af Vejdirektoratet.

Nogle borgere mener, at en 2-sporet motortrafikvej med en fartgrænse på 90 km/t kunne være en billigere løsning end en 4-sporet motorvej.

En borger ser frem til, at der anlægges tre spor på E45 rundt om Aarhus, da en udvidelse og opgradering af rute 511 ifølge den pågældende borger vil lette trafikken i hele Østjylland, ligesom den nye firesporede vej fra E45 syd om Sabro ifølge samme borger også er nødvendig. Tilsvarende ønsker den pågældende anlæg af mindre omfartsveje udenom Korsholm, og især Sabro samt en gennemgående vej fra Genvejen til Tåstrup syd for Harlev. Samme borger er imod den del af linjeføringen, der efter planen skal forbinde Skanderborgvej med Stillingvej syd om Lading Sø, og foretrækker en alternativ linjeføring nord-syd mellem Svenstrup og Låsby. Endvidere mener den pågældende, at der i dag er også meget dårlig tilkørsel til rute 26 fra Thorsø.

En borger foreslår som alternativ til projektet, at der udfærdiges en MKV-rapport for en omfartsvej nord om Lading by og mener, at en sådan løsning ville komme flere til glæde, især hvis der laves en ekstra til-/frakørsel ved krydsning eller sammenfletning med eksisterende Viborgvej ud for Fajstrup Biogasanlæg.

Flere ønsker, at man undersøger en 0+-løsning med hensyn til muligheder for at opgradere den nuværende rute 26. Flere mener hertil, at dobbeltspor på nogle strækninger og mindre omfartsveje ved landsbyerne kunne øge fremkommeligheden og aflaste landsbyerne for trafik, mens den omgivende natur bevares.



Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet noterer sig, at der er flere der foreslår en udbygning af den eksisterende Viborgvej f.eks. med flere overhalingsspor, anlæg af lokale omfartsveje, anlæg af en nordlig linjeføring, opgradering af andre veje i stedet og andre forslag til opgradering af eksisterende infrastruktur eller ny infrastruktur, i stedet for anlæg af en ny Rute 26 i et forløb syd om Lading Sø.

Det bemærkes, at der på baggrund af de tidligere VVM-undersøgelser i 2014 blev politisk besluttet at fastlægge linjeføringen i det sydlige forløb. I den proces indgik argumenter i forhold til andre linjeføringer, udbygning af den eksisterende strækning m.m. i de faglige overvejelser, vurderinger og i de politiske beslutninger som blev truffet dengang.

For så vidt angår Svenstrups Borgerforenings forslag om at flytte linjeføringen væk fra Svenstrup bemærker Vejdirektoratet, at det dels vurderes at ligge uden for rammerne af Vejdirektoratets kommissorium for den nuværende opgave, og vil kræve en ny politisk stillingtagen hvis det skal undersøges i detaljer, og dels har det været en præmis, at det nye vejforløb skal starte/slutte lige vest for Svenstrup i den nuværende Rute 26, uden at skulle udvide eller berøre den eksisterende krydsning af Gelbækken.

Vejdirektoratet har været i dialog med Svenstrup Borgerforening og set forskellige forslag, hvor ny Rute 26 er ført ind på den eksisterende Rute 26 og forlagt syd for Svenstrup Vest/nordvest for Svenstrup og ført nord om Møgelby og krydser Gelbækken syd for Svenstrup og føres til Skanderborgvej cirka i samme forløb, som den tidligere linjeføring Syd.

Det er korrekt, at forslaget vil mindske støjbelastningen i Svenstrup. Forslagene er lidt længere, og de berører nye og andre områder end det undersøgte forslag. Blandt andet kommer forslaget tættere på Møgelby og kræver en krydsning af Gelbækken.

Vejdirektoratet har ikke gennemført konkrete vurderinger af forslaget fra Svenstrup Borgerforening, andet end at der er foretaget en grov opmåling og optælling af bygværker.

Et forslag om at afkorte en ny Rute 26 til øst for Svenstrup vil betyde at den nye vej bliver kortere. Det betyder også, at Svenstrup ikke aflastes for trafik, som i det undersøgte forslag.

Der er forslag om en 2-sporet vej i stedet på en ny Rute 26 i stedet for en 4-sporet vej. Det forventes, at trafikken i åbningsåret vil være mellem 12-14.000 biler i døgnet på det meste af strækningen. Den vil dog være højere nærmest E45. Vejdirektoratet bemærker hertil, at uagtet en 2-sporet vej vil kunne afvikle trafikken i åbningsåret, er en 4-sporet vej væsentligt mere fremtidssikret i forhold til stigninger i trafikken fremover. Trafiksikkerheden på en 4-sporet vej med autoværn som planlagt, er ligeledes bedre.

3. Trafikforhold, fremkommelighed og trængsel

Flere mener, at det trafikale behov for en ny rute 26 er begrænset eller ligefrem fraværende – herunder med henvisning til Vejdirektoratets egen vurdering af, at fremkommelighedsproblemerne ikke er så store, at det samfundsøkonomisk kan forsvares at anlægge en ny motortrafikvej i området. Mange finder generelt argumenterne for en ny motortrafikvej mangelfulde og oplyser hertil, at der efter deres mening sjældent er fremkommelighedsproblemer i området og endda kun i begrænset omfang i myldretider. En borger mener, at trængsel er uundgåeligt i myldretider uanset vejforløb og antal vejbaner.

Flere er bekymrede for, at en ny rute 26 vil generere mere lokal trafik. En beboer på Vadstedvej frygter eksempelvis de konsekvenser, som anlæggelsen af en ny rute 26 kan have på Vadstedvej.



Aarhus Kommune, Teknik og Miljø (AKTM) noterer med tilfredshed, at trafikmængden på Viborgvej og Stillingvej vurderes at falde i 2040-scenariet som konsekvens af projektet, men er samtidig opmærksom på, at der er angivet en mindre trafikstigning på Gammel Viborgvej.

Flere mener, at myldretidsudfordringer med udkørsel fra Lading-Fajstrups sideveje ud på Viborgvej nemt kan løses med trafiksignaler. En borger foreslår i den forbindelse, at man anlægger en 2-sporet aflastningsvej nord om Lading-Fajstrup, som oprindeligt besluttet af Favrskovs byråd, eventuelt med hastighedsbegrænsning.

Enkelte oplyser, at f.eks. trafikmængderne på Viborgvej mellem Mundelstrup og Svenstrup var væsentligt større for 20 år siden. Mange ønsker på den baggrund, at Viborgvej holdes som nu, alternativt at denne vej opgraderes på udvalgte strækninger. Flere argumenterer for, at lokale fremkommelighedsproblemer kan løses ved at føre vejen nord om Lading By, som anbefalet i VVM-rapporten fra 2014, subsidiært ved at forbedre den eksisterende Rute 26.

Flere påpeger, at en linjeføring nord om Lading vil gøre det muligt for lastbiler til og fra Fajstrup Biogasanlæg og savværket at køre udenom de små veje og landsbyer. En borger føjer til, at mange bilister fra Hammel med en ny rute 26 som foreslået kan ventes at skyde genvej gennem Fuglsangvej.

En borger mener, at en opgradering af den nuværende Viborgvej ved Fuglsangsvej vil kunne gavne biogasanlægget ved Fajstrup. Samme borger mener desuden, at stuehuset ved biogasanlægget ikke længere kan være bevaringsværdigt, når der kan ligge store biogasbeholdere tæt op ad huset, som ellers har været nævnt som begrundelse for, at en vejføring nord om Lading ikke var mulig.

Mange mener, at projektet ikke vil afhjælpe den tunge trafik. En borger føjer hertil, at man risikerer at tvinge meget af trafikken fra de små veje ind mod Mundelstrup og dermed skabe længere køer og trafikpres.

Enkelte bemærkninger afspejler en bekymring vedrørende gps-data, og hvorvidt disse kan få betydning for trafikmønstre, herunder tankbilers passage gennem Fårvang og Thorsø.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet bemærker, at de trafikale beregninger viser, at hvis en ny Rute 26 ikke anlægges, forventes der i 2040 at køre mellem 12.000 og 15.000 biler på den nuværende Rute 26. Det er i store træk samme trafikmængder, som der forventes på en ny Rute 26 i 2040.

På den nuværende Rute 26 nord for Lading sø, forventes fjernet op til 9.500 køretøjer ved Lading, svarende til en reduktion på 76% på en hverdag i 2040. Ved Sabro er tallet lidt mindre på 7.300 færre køretøjer svarende til en reduktion på 49%.

På den eksisterende Rute 26 nordvest for Svenstrup, hvor strækningen ikke udbygges, forventes trafikken at stige med op til 5.300 ekstra køretøjer på en hverdag. Stigningen i trafik på den eksisterende Rute 26 nordvest mellem Rødkærsbro og Svenstrup skyldes, at strækningen bliver mere attraktiv at anvende. Det betyder, at trafik forventes flyttet fra parallelle ruter som Rute 52 mod Silkeborg, samt et generelt trafikspring som følge af anlæg af den nye vej. Blandt andet vil det blive mere attraktivt at køre fra Thorsø mod Århus via Fårvang og Rute 26 modsat i dag hvor flere kører via Hammel.

Det forventes, at stort set al tung gennemkørende trafik vil benytte den nye Rute 26. Trafik fra biogasanlægget ved Fajstrup vil stadig skulle benytte den nuværende Rute 26.

Ved anlæg af en ny Rute 26 vil den nuværende vej således blive væsentligt aflastet med trafik. Ved Lading forventes der at køre ca. 3.000 biler mod i dag ca. 12.000 i døgnet.



Det forventes, at trafikken på Vadstedvej mellem Hammel og Svenstrup vil falde en smule, da det vil være mere attraktivt for de fleste trafikanter fra Hammel at køre på den nye Rute 26 ved tilslutningsanlægget via Skanderborgvej. Generelt vil det være op til den kommunale trafikplanlægning at foretage lokale ændringer og tilpasninger. Det gælder blandt andet i forhold til håndtering af tung trafik fra biogasanlægget ved Fajstrup.

4. Offentlig transport

Flere mener, at projektet – uanset linjeføring – er unødvendigt, og at man i stedet burde prioritere offentlig transport, eventuelt kombineret med en opgradering af den nuværende rute 26. Mange påpeger, at det også vil give mere plads på vejene, hvis flere benytter offentlig transport. En borger foreslår konkret en letbane fra Hammel, over Voldby, Lading og Sabro til Aarhus.

En borger mener, at eventuelle trængselsudfordringer må skyldes pendlere, og at man fremfor anlæg af mere vej bør gøre busserne billigere, etablere parkeringspladser nær busstoppesteder og styrke landdistrikterne, så jobmuligheder skabes lokalt, så behovet for transport ikke stiger.

Mange føjer til, at en styrkelse af den offentlige transport vil gavne den grønne omstilling og modvirke den igangværende klimakrise. Flere påpeger endvidere, at miljø- og klimatiltag bør prioriteres langt over 5 minutters sparet bilkørsel.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet bemærker, at det er en politisk prioritering om den offentlige transport skal styrkes såsom letbaner, busstoppesteder m.m. i området.

5. Trafiksikkerhed og bløde trafikanter

Flere mener, at man bør prioritere forholdene for cyklister og andre bløde trafikanter. Mange er bekymrede for udsigten til mere tung trafik, herunder gennem Svenstrup. Navnlig nævnes lastbiler til og fra Hammel, Voldby og Lading. En borger ønsker i den forbindelse, at der etableres trafikregulerende foranstaltninger gennem Svenstrup, både på den gamle rute 26 og Vadstedvej. Samme borger oplyser, at længere stykker af Viborgvej er uden cykelsti, og at der desuden er flere sving, som hæmmer udsynet for bilister, der forsøger at overhale bløde trafikanter, og at det dagligt giver farlige situationer. Den pågældende borger frygter, at projektet vil forværre trafiksikkerheden her og spørger i forlængelse heraf, om der er planer om at anlægge cykelsti mod Gl. Viborgvej ved Søbyvad.

En anden borger mener, at cykelstien fra Mundelstrup til Sabro i alvorlig grad mangler værn for cyklister, idet bilerne ofte kører ud i den smalle græsribat, som udgør den eneste afskærmning mellem vejen og cykelstien. Samme borger mener generelt, at strækningen mellem Gammel Viborgvej og krydset ved Stillingvej er usikkert for cyklister og gående. En anden føjer til, at den planlagte krydsning af Gl. Viborgvej i et T-kryds ved Svenstrup vil øge risikoen for ulykker, og at Viborgvej allerede nu er usikker for både cyklister og bilister i myldretrafik.

Flere er bekymrede for trafiksikkerheden, hvis tung trafik fra gartneriet Graff Growing A/S, Frode Laursen, Savværket og Biogasanlægget ved Fajstrup/Frisenborg kanaliseres ud på de omkringliggende hovedveje, herunder Gl. Viborgvej.

En borger påpeger, at der mangler en god løsning for trafiksikkerheden i forbindelse med tung trafik ved Sabro, navnlig når lastbiler og anden tung trafik ikke kan bevæge sig østpå til E45 nord/syd. Samme borger fremhæver især krydset Sabro Korsvej/Viborgvej.



Flere finder det positivt, at planerne om et tilslutningsanlæg ved Ladingvej er taget ud af projektforslaget, idet Ladingvej er skolevej for børn fra både Skivholme, Sjelle, Skjørring og Herskind.

Af hensyn til trafiksikkerheden foreslår enkelte borgere, at der etableres en bro/tunnel til bløde trafikanter, hvor Voldby Hedevej møder den nye motortrafikvej.

Andre mener, at en sydlig linjeføring vil være den sikreste, idet trafikken flyttes forbi hele strækningen mellem Svenstrup og Søbyvad.

Flere er bekymrede for øget trafik gennem Mundelstrup på Gammel Viborgvej og spørger, hvilke planer der er for trafikdæmpning, samt om der er planer om flere chikaner på strækningen. Nogle lægger til, at de nuværende chikaner ikke hjælper det store, og at biler ofte kørt hurtigt gennem byen.

Enkelte borgere frygter, at det planlagte trafikantlæg ved krydset Sporup Kirkevej/Rampesvej vil være risikabelt at bevæge sig igennem som blød trafikant. En borger føjer til, at fodgængere ikke længere vil kunne gå en runde via Rampes Møllevej, hvis denne gøres blind.

En anden borger frygter trafiksikkerhedsmæssige udfordringer i forbindelse med til-/frakørslen ved Fuglsangsvej grundet dårlige oversigtsforhold ved Herskind Savværk. Samme borger mener, at det vil være kritisk, hvis trafikken på vejen øges, da denne vej er skolevej for de børn, der bor på Herskind Hede. Den pågældende borger foreslår, at både politi og Skanderborg Kommune inddrages i, hvordan dette kryds indrettes.

En borger frygter for trafiksikkerheden, hvis udkørslen fra den eksisterende rute 26 til den nye etableres som et T-kryds, baseret på hvordan udkørselsforholdene er ved det lignende anlæg mellem Mundelstrup og Sabro.

Sabro-Fårup Fællesråd (SFF) er bekymrede for trafiksikkerheden, herunder for skolebørn, hvis erhvervstrafikken fra ejendommene Viborgvej 719, 717, 717A-E og 715 fremover føres via Kærsvinget. Tilsvarende er SFF bekymrede for trafiksikkerheden ved cykelstien mellem Mundelstrup og Sabro samt fra Sabrovej mod Stillingvej, herunder lige efter buslommerne. Også andre er bekymrede for de lette trafikanters sikkerhed på Kærsvinget, hvis mere tung trafik kanaliseres ad den vej. Enkelte mener hertil, at Vejdirektoratet bør sikre etablering af cykelsti på Kærsvinget mellem Borumvej og Gl. Viborgvej.

En gruppe beboere på Gl. Viborgvej ved Svenstrup oplyser, at de som følge af projektet vil få forringet deres trafiksikkerhed betydeligt, selv om de ligger uden for projektområdet, som følge af øget trafik på den eksisterende Viborgvej. Ydermere fremhæver de pågældende borgere, at de fremover vil være farligt at krydse vejen ved Svenstrup – med eller uden cykelsti – idet den eksisterende bro over Gelbækken er for smal.

Enkelte fremhæver krydset mellem Sabrovej og Viborgvej som et kryds, hvor der allerede i dag sker mange uheld, og samme borgere frygter, at lignende problemer kan opstå ved Gl. Viborgvej.

Flere mener, at det allerede i dag er forbundet med stor risiko for uheld/personskade at krydse Viborgvej i bil, og at dette kan blive værre efter anlæg af en ny rute 26 og en forventet øget trafikmængde.

En borger oplyser, at øget fremtidig trafik på Viborgvej og deraf afledt også på Gl. Viborgvej vil gøre det svært at køre ud fra den pågældende borgers ejendom om morgenen og eftermiddagen. Hertil oplyser samme borger, at det allerede i dag kan tage op til 8 minutter at finde et sikkert hul i trafikken, når man skal mod Hammel, og at det fra et trafiksikkerhedsmæssigt perspektiv kan få alvorlige konsekvenser.



Andre er bekymrede for tung trafik på Kærsvinget. En borger foreslår i den forbindelse en underføring under Viborgvej, så trafikken kan føres til det planlagte lysregulerede kryds Viborgvej/Sabrovej, eventuelt med et spor, hvor en af retningerne har forkørselsret, hvorved anlægsomkostningerne kan begrænses. Tilsvarende er samme borger bekymret for, at den tunge trafik skal gå via Gammel Viborgvej, idet krydset Gammel Viborgvej/Kærsvinget er snævert og uegnet til lastvognstrafik ifølge den pågældende borger.

En borger spørger, om der mon er en sammenhæng mellem det stigende antal biler på vejene og det faktum, at en tredjedel af børn mellem 11 og 15 ikke får den motion, de har behov for.

Mange påpeger, at vejene ved Svenstrup og i Lading Sødal ofte er tågeramte (både advektionståge og udstrålingståge), på flere tidspunkter af året, og at dette kan forårsage farlige situationer og potentielt harmonikasammenstød. Eksempelvis nævner nogle en regulær tågemur vest for Skivholme Skov. Andre nævner rimtåge ved Borum Eshøj som et andet risikoområde. Flere mener, at disse forhold vil nødvendiggøre ekstra skiltning og nedsat hastighed, mens andre mener, at advarselstavler ikke vil afhjælpe, at vejen gennem Lading Sødal generelt er farlig.

Flere undrer sig over, at trafiksikkerhedsproblematikken vedrørende tågedannelse ikke er medtaget i trafiksikkerhedsrevisionen af 15. marts 2023, og nogle føjer til, at man fra politisk hold herved ignorerer de mange bemærkninger, der i forbindelse med VVM-processen i 2012 berettede om massiv tågedannelse i Lading Sødal. Enkelte føjer til, at den daværende transportminister gjorde sig skyldig i en fejltolkning af lokalforholdene, og at tåge vitterlig er et problem langs den sydlige linjeføring, selv om det måske ikke er det langs andre mulige linjeføringer. I forlængelse heraf pointerer nogle, at dette vil forlænge køretiden mellem Viborg og Aarhus, og at projektet på den baggrund virker formålsløst. En borger spørger hertil konkret, hvorfor man ikke opgraderer den nuværende vejstrækning i stedet for at anlægge en ny vej.

Svenstrup Borgerforening (SB) mener, at en 2-sporet motortrafikvej fra Anbæk til vest for Svenstrup vil forberede bilister på overgang til almindelige landevejsforhold, og at anlæg af rundkørsler her vil give en mere sikker trafikafvikling. Samtidig mener SB, at SB's foreslåede løsning om en alternativ linjeføring omkring Svenstrup generelt vil højne trafiksikkerheden for bløde trafikanter og bilister og tilskynde flere til at cykle, ligesom SB mener, at behovet for at kunne cykle på denne strækning er steget markant efter nedlæggelsen af busrute 114 mellem Hammel og Viborg. SB's forslag støttes af mange – herunder skriver en borger, at SB's løsning giver mulighed for senere at arbejde videre med en sydlig linjeføring, hvis det bliver nødvendigt at løse de trafikale og naturmæssige påvirkninger omkring Gjærn Å og Søbyvad.

Enkelte borgere anbefaler konkret, at man fra Anbæk ændrer den planlagte 4-sporede motortrafikvej til en 2-sporet.

Aarhus Kommune, Teknik og Miljø (AKTM) ønsker, at Mundelstrup bør sikres mod u hensigtsmæssig gennemkørsel af tunge trafikanter, hvis der etableres en ny adgangsvej til Kærsvinget, og påpeger samtidig, det ikke fremgår af materialet, om Vejdirektoratet vil indarbejde en vægtbegrænsning på broen ved Kærsvinget. Samtidig henstiller AKTM til, at der etableres en stiforbindelse fra Viborgvej/Sabrovej til området syd for Rute 26 af hensyn til de medarbejdere, som anvender kollektiv trafik til erhverv i området og ligeledes for at kunne sikre adgang til det grønne område syd for Rute 26.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet bemærker, at den nuværende Viborgvej bliver væsentligt aflastet mellem Svenstrup og Mundelstrup, hvis der anlægges en ny Rute 26. Det er i givet fald planen, at den strækning overgår til kommunevej, efter at en ny Rute 26 er anlagt. Det vil derfor være op til de lokale kommuner (Favrskov og Aarhus), at foretage eventuelle ombygninger af vejnettet, så det tilpasses de ændrede trafikale forhold.

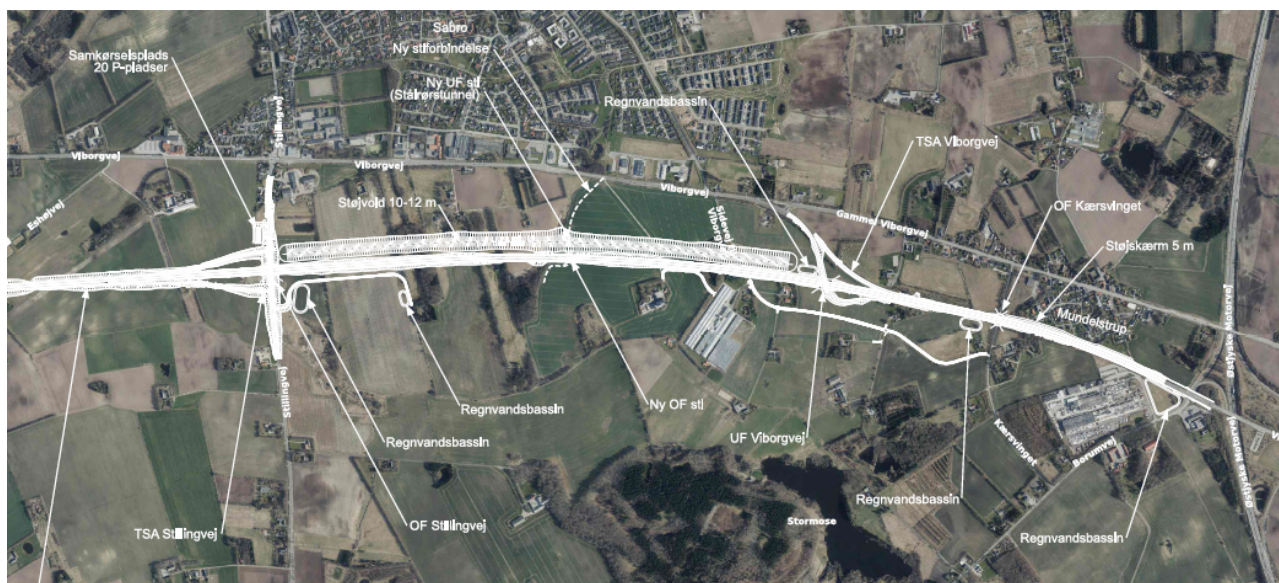
Da anlægsfasen først er planlagt efter 2031, er der tid til at planlægge lokale foranstaltninger og evt. ændringer på det lokale vejnet. Vejdirektoratet vil være i dialog med de lokale kommuner herom i forbindelse med den næste opdatering af projektet. Det gælder specielt i forhold til det lokale vejnet, som har direkte sammenhæng med en ny Rute 26.

Vejdirektoratet bemærker, at der ikke indgår anlæg af en cykelsti i projektet vest for Svenstrup.

Flere, herunder Sabro-Fårup Fællesråd, er bekymrede for trafiksikkerheden på Kærsvinget, når der kommer en øget tung trafik. Der foreslås blandt andet at der bør sikres etablering af cykelsti på Kærsvinget mellem Borumvej og Gl. Viborgvej. Der er også flere der påpeger udfordringer med tung trafik og adgang generelt, bla. til Gartneriet Graff, Frode Laursen, biogasanlæg ved Fajstrup m.m.

Disse vil stadig skulle bruge den eksisterende Viborgvej i forhold til adgang til en ny Rute 26. Der er planlagt tilslutninger ved Borumvej, ved den eksisterende omfartsvej ved Mundelstrup (som i dag) med østvendte ramper og ved Stillingvej, hvor der er planlagt vestvendte ramper. Forslaget til ny Rute 26's forløb ved Sabro og Mundelstrup med nye adgange er vist på nedenstående kort.

Vejdirektoratet bemærker, at der ikke er tilfredshed med forslaget til nye adgangsveje til gartneriet Graff og omkringliggende ejendomme og virksomheder. Vejdirektoratet vil i næste opdatering se på mulighederne for at revurdere og optimere disse. Dette skal ske i samarbejde med Århus Kommune, hvor blandt andet de nyeste planer for erhvervsudvikling i området, hensyn til trafikafvikling og trafikbelastning på Borumvej, Gammel Viborgvej m.m. og adgang til det nye og mere højklassede vejnet inddrages.



Der er enkelte, der foreslår en tunnel hvor Voldby Hedevej krydset ny Rute 26. Det bemærkes, at det er foreslået at Voldby Hedevej lukkes ved motortrafikvejen, og i stedet forlægges syd for vejen til Farrevej, som føres under motortrafikvejen i en tunnel.

Der er flere, der påpeger udfordringer med stigende trafik, dårlig trafiksikkerhed og manglende cykelstier på Viborgvej (Rute 26) vest for Svenstrup. Vejdirektoratet bemærker, at det forventes, at trafikken stiger med ca. 5000 biler i døgnet på Viborgvej vest for Svenstrup når en ny Rute 26 er anlagt. Det vil alt andet lige gøre det vanskeligere at komme ud fra sidevejene, ligesom det bliver mere utrygt at cykle på strækningen hvor der i dag ikke er cykelfaciliteter langs med strækningen. Vejdirektoratet vil i næste opdatering se på, om der er mulighed for at forbedre forholdene for cyklister på Viborgvej vest for Svenstrup indenfor projektets rammer og i samarbejde med Favrskov Kommune.



I forhold til tåge har Vejdirektoratet været i kontakt med DMI, der bekræfter, at de lokale terrænforhold og området generelt er af en art, hvor tåge kan dannes i perioder. Vejdirektoratet er dog ikke bekymret ved at fortsætte den videre planlægning af en ny vej i området grundet lokale tågedannelser i perioder. Det sker også andre steder i landet, hvor veje for eksempel passerer igennem dalsænkninger m.m.

Vejdirektoratet bemærker i forhold til forslag om en linjeføring syd om Svenstrup, at det som tidligere beskrevet vurderes at ligge udenfor opgavens kommissorium at undersøge dette nærmere i detaljer.

Den arealreservation, der tidligere har været pålagt på den af den tidligere linjeføring Syd, der lå mellem Skanderborgvej og Søbyvad er nu aflyst, og derfor er denne strækning ikke sikret i planlægningen længere.

I forhold til forslagene om at anlægge en 2-sporet strækning mellem Anbæk (Skanderborgvej) mod Svenstrup, har det indgået i Vejdirektoratets overvejelser om mulige besparelsetiltag for at overholde projektets bevilling. Set i lyset af at projektet skal opdateres igen omkring 2029, vil muligheden herfor blive analyseret nærmere.

Vejdirektoratet vil gerne drøfte med Aarhus kommune at indføre vægtbegrænsning på Kærsvinget mellem den nye adgangsvej til gartneriet Graff og Gammel Viborgvej, så det sikres at tunge køretøjer ikke kører den vej. Det kan ske i forbindelse med en generel revurdering af lokalveje.

Vejdirektoratet har indarbejdet en ny stiforbindelse fra Gammel Viborgvej ved Sabro til området syd for den ny Rute 26. Denne er planlagt at passere igennem den planlagte støjvold syd for Sabro/Viborgvej og over motortrafikvejen. Den konkrete placering og tilslutning drøfter Vejdirektoratet med Aarhus Kommune i forbindelse med den næste opdatering.

6. Strækningsspecifikke forhold

Blandt andre Landsbyrådet for Herskind, Skivholme og Herskind Hede (LHSHH) finder det positivt, at et tilslutningsanlæg ved Ladingvej er fravalgt, og oplyser, at behovet for et tilslutningsanlæg er minimalt, samt at de afledte virkninger på bivejene i området vil være for belastende. LHSHH finder det også rimeligt at nøjes med en stiforbindelse ved Bakkevej og mener, at det vil være positivt for både Lading og Borum at få stoppet trafikken over Borum Eshøj ad Bakkevej-Eshøjvej-Skivholmevej-Borum Landevej, da denne strækning ifølge LHSHH i dag bruges som smutvej af hurtigkørende bilister i myldretiderne. LHSHH stiller sig positivt over for en stiforbindelse på tværs af motortrafikvejen ud for Vind Skov som kompensation for den nuværende rekreative forbindelse fra Yderup gennem Vind Skov til Sabrovej, men undrer sig over, at den nye forbindelse ikke indgår i delrapporten om broteknik. Endelig mener LHSHH, at det var forkert, da der på borgermødet i Hammel 29. august 2024 blev givet udtryk for, at ingen skærende veje lukkes, eftersom Skyttehusvej afbrydes.

LHSHH mener i denne forbindelse, at Skyttehusvej bør erstattes øst-vest langs motortrafikvejens sydside frem til Fuglsangvej, som minimum i form af en stiforbindelse. LHSHH mener hertil, at den påtænkte rekreative stiforbindelse nord-syd i den østlige del af Skivholme Skov er irrelevant i sammenhæng med Skyttehusvej og ikke erstatter behovet for Skyttehusvej. En anden borger føjer til, at det vil være meget skadeligt for trafiksikkerheden samt forbindelser mellem Skivholme og Herskind, hvis der etableres sydgående til-/frakørselsrampe på Ladingvej.

En borger beklager, at den pågældendes udkørsel til Skyttehusvej samt adgang til Præsteskovene ved Skivholme afskæres af projektet og ønsker – også af hensyn til andre skovgæster – at der i forbindelse med etablering af den pågældendes nye udkørselsvej fra ejendommen også etableres en lille parkeringsplads med overgangsbros eller tunnel, som fra Herskind og Skivholme kan give nem adgang til stisystemet mod skoven.



En anden borger påpeger, at beboere på Bakkevej risikerer at blive indespærret i flere dage ad gangen ved store snefald, eftersom Eshøjvej aldrig hverken saltes eller ryddes for sne.

Fire berørte virksomheder opregner en række specifikke ønsker til strækningen mellem Mundelstrup og Sabro for at undgå at havne i en lukningstruet situation, herunder angående tilkoblingsveje til Viborgvej 717 og 719, samt at Rute 26 flyttes i nordgående retning. Endvidere ønsker de pågældende virksomheder, at der etableres en ensrettet bro over eller en tunnel under Rute 26, som tilkobles til den eksisterende Viborgvej, optimalt ved Viborgvej 717. De fire virksomheder ønsker også, at den foreslåede gangtunnel under rute 26 til de grønne områder omkring Borum Mose flyttes mod øst. Ydermere spørger den ene af virksomhederne, Jan Buus Jensen, Entreprenør- og Byggefirma, hvordan det vil være muligt at få blokvogne frem til denne virksomhed, hvis virksomhedens tilkørselsvej kobles sammen med en privatboligvej med et 90-graders sving. Endelig foreslår de fire virksomheder, at motortrafikvejen flyttes en smule i nordlig retning i forhold til det foreslåede for at beskytte både det lokale erhvervsliv, dyreliv og biodiversitet, idet man herved undgår fjernelse af værdifuld skov og et vandhul, som tilsammen er hjemsted for en række sjældne og truede dyrearter, bl.a. salamander og flagermus samt ynglende agerhøns. Aarhus Kommune, Teknik og Miljø (AKTM) føjer til, at man er bekymret for den foreslåede løsning vedr. adgangsvejen til de lokale virksomheder, der p.t. har vejadgang fra Viborgvej i det kommende signalanlæg ved Sabrovej/Viborgvej. AKTM efterspørger begrundelser for, at det tidligere forslag om en overførsel af adgangen er fravalgt.

En repræsentant for en af de fire virksomheder mener, at Vejdirektoratet undervurderer trafikmængden til og fra de pågældende virksomheders ejendomme og mener ydermere, at en lukket tilkørsel til Sabro vil betyde, at virksomhedernes kundegrundlag ødelægges, ligesom medarbejdernes private liv og sociale relationer bliver besværliggjort. Den pågældende virksomhedsrepræsentant spørger, hvor Vejdirektoratet forestiller sig en tilkørselsløsning via Kærsvinget igennem Mundelstrup, og oplyser endvidere, at det foreløbigt foreslåede udgør en uholdbar løsning for også beboere langs vejstrækningen og i Mundelstrup by, idet disse småveje gennem byområder ikke kan bære mere tung trafik. Endelig undrer samme virksomhedsrepræsentant sig over, at der i forbindelse med den planlagte underføring fra Sabrovej/Viborgvej under motortrafikvejen med tilkørsel mod E45/Aarhus ikke samtidig er medtænkt en løsning med til-/frakørsel fra virksomhederne via samme underføring til/fra Sabro og samtidig en tilkørsel direkte til motortrafikvejen. Den pågældende mener i denne forbindelse, at en simpel og relativt billig løsning vil være at etablere en rundkørsel syd for motortrafikvejen umiddelbart efter underføringen fra Sabro og inden tilkørslen til motortrafikvejen mod E45/Aarhus. Ejeren af landbrugsejendommen Kærsvinget 14 foreslår, at man ikke ændrer tilkoblingen til vejnettet for ejendommene Viborgvej 719, 717, 717A-E og 715, og foreslår også andre af- og tilkørselsforhold for Rute 26 end dem, der er præsenteret af Vejdirektoratet.

Sabro-Fårup Fællesråd (SFF) supplerer med, at man finder det bekymrende, at der tilsyneladende ikke tages højde for den lastvognstrafik, der skal benytte Kærsvinget til/fra Borumvej, og at man burde overveje at etablere en 2 minus 1-vej for at sænke hastigheden og sikre bløde trafikanter bedst muligt. SFF foreslår endvidere, at man flytter rute 26 en smule for at skabe mere plads omkring Gartneri Graff, og at man etablerer en samlevej fra gartnerierne, entreprenørvirksomheden Jan Buus Andersen samt de boliger, der ligger på den nuværende Viborgvej i nærheden af vejen til gartneriet, eventuelt med en ensporet underføring.

En borger mener, at det opdeltede tilslutningsanlæg ved Sabro er ikke bare positivt, men næsten genialt, og at kritikken af opdelingen fremføres af borgere, der ikke har forstået det vejtekniske rationale i at begrænse trafikstrømmen på Stillingvej og ad Gl. Viborgvej igennem Mundelstrup.

En anden borger mener, at det ved Mundelstrup bør være muligt at forlægge vejen, så parcelhusgrundene her så vidt muligt går fri, både under anlægsfasen og af det permanente vejanlæg.



Vejen bør ifølge den pågældende her forlægges 20 til 50 meter mod syd, så den ekstra vejbane tilføjes syd for den eksisterende vej, ligesom man under anlægsfasen vil kunne anvende den nuværende vej, mens der anlægges ekstra sydlige vejbaner, før den nuværende vej ombygges, hvorunder de nye vejbaner kan anvendes. Endelig mener samme borger, at det er teoretisk muligt at bibeholde hele den sydlige del af broen, der fører Kærsvinget over rute 26, ved at omlægge landbrugsarealet syd for rute 26 ved Mundelstrup til vej, med mindst mulig indgriben i parcelhusområdet Løvkærvej til følge.

En borger mener, at den planlagte indslusning på den nuværende Viborgvej kort efter Svenstrup by vil give voldsomme trafikale udfordringer på eksempelvis Gl. Viborgvej og Møgelbyvej og vil gøre det svært at køre fra sideveje ud på Viborgvej, ligesom skolebussen ifølge den pågældende borger kan få svært ved at overholde sin tidsplan. Dette suppleres af en borger med adresse på Viborgvej, som frygter, at projektet vil afskære adgang herfra og til motortrafikvejen, E45, Viborgvej og i retning mod Sabro samt tilslutningsanlægget ved Stillingvej.

En anden borger opfordrer til opmærksomhed på adgangsforholdene til Terp Møllevej.

En borger mener, at det ikke fremgår af projektet, hvor trafikken skal hen efter ankomst til Tilst, og foreslår hertil, at Vejdirektoratet undersøger muligheden for at koble rute 26 på E45 i et firkløverkryds ved 46 Hinnerup med det formål at forbinde Viborg/Nordvestjylland med Aarhus, Skejby og Djurslandsmotorvejen. Den pågældende mener, at det kunne tilbyde en mere direkte indgang til den nordlige del af Aarhus samt en direkte forbindelse mellem Nordvestjylland og Djursland.

Enkelte borgere er bekymrede for konsekvenserne, hvis den nye linjeføring medfører, at Rampes Møllevej lukkes, og adgang til Viborgvej skal ske via Rampesvej, som er en gammel markvej og ikke egnet til formålet ifølge de pågældende borgere, herunder grundet mangelfulde oversigtsforhold. En borger oplyser, at den pågældende driver virksomhed fra egen ejendom og dagligt modtager mange kørende kunder. Hvis disse kunder skal ad Rampesvej, vil det ifølge den pågældende borger give trafikale problemer, navnlig fordi der ikke er plads til, at to biler kan passere hinanden. Det vil heller ikke være muligt for den pågældende borger at få leveret palletter til sin butik og heller ikke eksempelvis træpiller til fyring. Ydermere kan renovationskøretøjer få adgangsproblemer.

En anden borger undrer sig over, at meget af den tunge trafik fra virksomheder såsom Frode Laursen, savværket Viborgvej 930, biogasanlægget ved Fajstrup/Frijsenborg og grusgraven i Haldum efter de nuværende planer skal køre på indersiden af den planlagte jordvold ved Sabro. Vedkommende er klar over begrundelsen for den skæve/todelte tilslutning er, at billismen fra Sabro øst ikke kører "baglæns" for at komme til Århus og E45 og derfor vil køre af den gamle Viborgvej - men bemærker at der er mange muligheder for at for at bremse sådan en trafik, (vejchikaner, og lavere hastighed. Vejanlægget fjerner hele det støjværn (jordvold ca 5 meter høj og vel 20 meter bred), fuld tilplantet på top og sydside) som blev bygget i samarbejde med entreprenøren, der byggede motortrafikvejen syd om Mundelstrup, der først i 90'erne og overholdt den 25 meter byggelinje der var krav om, og som betød at vejen kunne udbygges til motorvej uden at støjvolden kom i fare.

Nogle borgere er bekymrede over planen om at rette Eshøjvej i stedet for de nuværende to modsatrettede 90-graderssving, idet dette vil etablere en 1,5 km næsten lige strækning, som kan ansprende nogle til at køre for stærkt. Derfor beder de pågældende borgere om, at der etableres en vinkelret – og muligvis billigere – passage over motorvejen fremfor den 45 graders passage, der er lagt op til i ruteforslaget.

Eshøjforeningen Eshøjhusets Venner (EEV) mener, at den lavest mulige vejføring ved Lading Sø vil give den mindst synligt skæmmende "pukkel" ved broen over Ladingvej/Poppelvej. EEV mener også, at afstandtagen til til- og frakørselsrampe ved Ladingvej skal fastholdes af hensyn til den interne trafik i området, og foreslår, at stiunderføringen ved Bakkevej kunne være med personbiltrafik i en bane, og



gerne som grusvej, for at muliggøre intern trafik i området. EEV mener endvidere, at Eshøjvejs overføring over motortrafikvejen for at undgå hurtigkørsel mere hensigtsmæssigt kan gå vinkelret eller mere vinkelret på motortrafikvejen, der også gerne må sænkes – og at denne løsning vil være billigere.

Blandt andre Sabro-Fårup Fællesråd (SFF) undrer sig over, at adgangen til den nye rute 26 ad Stillingvej/Viborgvej efter planen anlægges sådan, at byen deles i to, og at de tidligere foreslåede ramper i begge retninger ved Stillingvej er erstattet af kun ramper i retning mod Viborg. SFF mener, at det var bedre med ramper i begge retninger her. SFF mener samtidig, at der bør indføres restriktioner, så lastvognstog ikke kører ad Gl. Viborgvej for at køre den korteste vej til gartnerierne.

En borger spørger, hvad Vejdirektoratet vil gøre, hvis T-krydset ved Svenstrup viser sig ikke at fungere, eller hvis vejen ved Svenstrup skal udvides.

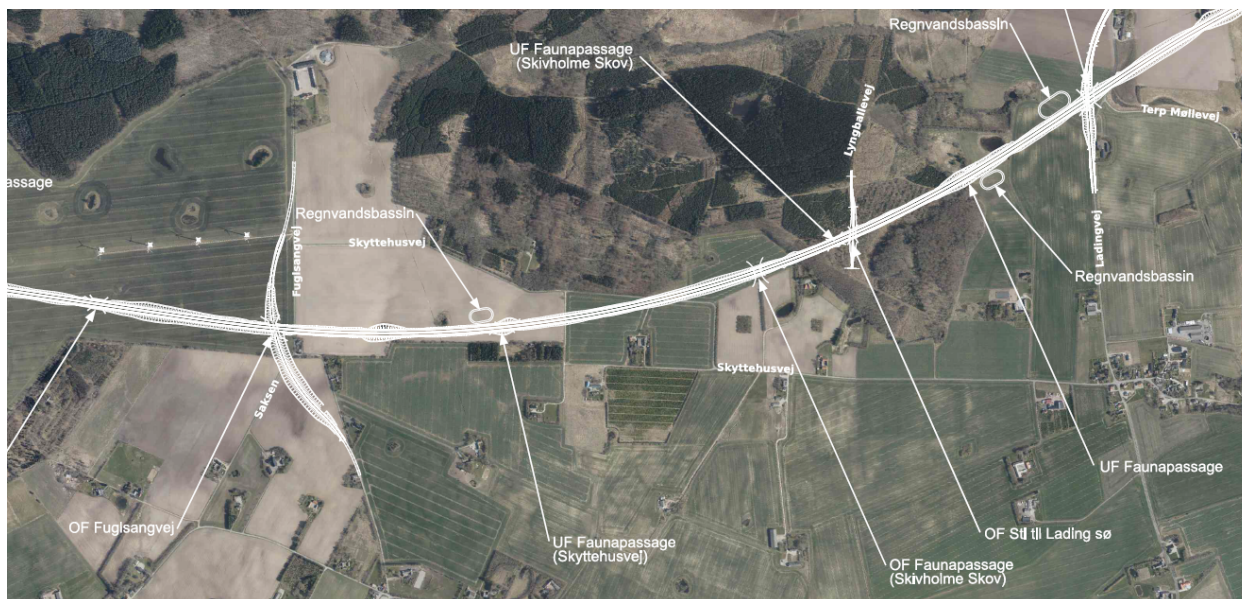
Enkelte borgere håber, at Vejdirektoratet fastholder, at der kun skal være vestvendte tilkørselsramper fra rute 511, som ifølge de pågældende allerede i dag er stærkt trafikbelastet, ligesom krydset rute 26/511. Nogle ønsker hertil at henlede Vejdirektoratets opmærksomhed på, at rute 511 ved Sabro Korsvej er inden for byzone og bymæssig bebyggelse, og at hastighedsbegrænsningen på 50 km/t bør fastholdes mellem krydset rute 26/511 og de vestvendte ramper. Det samme bør ifølge de pågældende borgere gælde den nuværende stikkrydsningshelle på rute 511 ved Sabros sydlige ende. Endelig mener samme borgere, at hastighedsbegrænsning på 50 km/t bør etableres på den nuværende rute 26 – både før og efter etablering af den nye rute 26.

Ejeren af ejendommen Viborgvej 275 oplyser, at pågældende ejendom vil blive markant påvirket af projektet, selv om ejendommen ligger uden for projektområdet. Den pågældende borger undrer sig over, hvordan Vejdirektoratet kan mene, at den pågældende ikke er direkte berørt af projektet.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet har noteret sig bemærkningerne fra Landsbyrådet for Herskind, Skivholme og Herskind Hede. Vejdirektoratet vil gerne i en kommende opdatering se på muligheden for at Skyttehusvej kan erstattes øst-vest langs motortrafikvejens sydside frem til Fuglsangvej, evt. i form af en stiforbindelse under hensyntagen til adgangsforholdene til ejendomme langs Skyttehusvej og projektets økonomi.

Vejdirektoratet bemærker, at der er planlagt en ny overføring af sti over motortrafikvejen med forbindelse fra Skyttehusvej. Vejdirektoratet bemærker, at det er kommunernes ansvar at sikre snerydning på kommunale veje. Se nedenstående kortudsnit fra projektforslaget syd for Skivholme Skov.



Vejdirektoratet kan konstatere, at der er utilfredshed med de foreslåede vejløsninger og lokale adgangsveje i forhold til adgang til/fra Kærsvinget og Borumvej til gartneriet Graff og omkringliggende ejendomme og virksomheder. Vejdirektoratet vil i næste opdatering se på mulighederne for at optimere adgangsforholdene til disse.

Dette skal ske i samarbejde med Aarhus kommune, hvor blandt andet de nyeste planer for erhvervsudvikling i området, hensyn til trafikafvikling, sikkerhed og trafikbelastning på Borumvej, Kærstykkevej, Gammel Viborgvej m.m. og adgang til det nye og mere højklassede vejnet inddrages.

På nedenstående skitse er projektforslaget omkring Mundelstrup med nye adgangsveje m.m. vist.



Flere foreslår at motortrafikvejen flyttes mod nord på strækningen forbi Sabro blandt andet for at få lidt større afstand til gartneriet. Vejdirektoratet bemærker, at linjeføringen er fastlagt med hensyntagen til at



der er en binding i en direkte fortsættelse af omfartsvejen, og de radier/kurver en højklasset vej kan anlægges i. Det betyder, at det er meget lidt, der er muligheder for at rykke vejen mod nord. Det kan vurderes i forbindelse med næste opdatering.

Omkring ønske om at rykke vejen syd for Mundelstrup lidt mod syd vil Vejdirektoratet i de videre faser se på muligheden for at minimere indgrebet mod nord (ejendomme ved Løvkærvej). Der er en binding i den eksisterende Viborgvej gennem tilslutningsanlægget ved E45 skal fortsætte, Der er grænser for hvor meget linjeføringen af en højklasset vej kan "sno sig", samt et modstridende ønske om ikke at komme tættere på Gartneriet længere mod vest.

Der er således modsatrettede ønsker om at flytte vejen mod både nord og syd langs strækningen syd for Mundelstrup og Sabro.

Omkring trafikken ved udkørsel fra blandt andet Møgebyvej nordvest for Svenstrup konstaterer Vejdirektoratet, at forholdene bliver som i dag. I og med trafikken på rute 26 forventes at stige, vil det specielt i myldretidsperioderne blive vanskeligere at komme ud.

Det er forudsat, at Rampes Møllevej lukkes og trafik fremover skal via Rampesvej og tilsluttes Sporup Kirkevej som føres under motortrafikvejen i en ny underføring med adgang til Viborgvej. Vejdirektoratet vil i forbindelse med næste opdatering se på om det kræver en yderligere opgradering af Rampesvej end forudsat for at afvikle trafikken til de ejendomme, der skal vejbetjenes ad den vej.

I forhold til forløbet af Eshøj, som er foreslået rettet ud modsat i dag hvor vejen slå et skarpt knæk hvor den kommende motortrafikvej skal krydse, tager forslaget hensyn til ejendomme langs vejen og mindst mulige arealindgreb. I næste fase kan der ses på om krydsningen evt. kan justeres lidt ift. blandt andet oversigtsforhold m.m. Der kan også ses på evt. hastighedsdæmpende foranstaltninger i samarbejde med kommunen, hvis det vurderes at højere hastighed kan blive en udfordring.

Vejdirektoratet vil også gerne vurdere, om den planlagte krydsning af Bakkevej kan tilrettelægges således, at der evt. kan være enkeltrettet trafik med biler.

De planlagte rampeanlæg omkring Sabro er planlagt således, at trafik i østgående retning skal anvende ramper ved den eksisterende omfartsvej og trafik mod vest skal anvende ramperne ved Ladingvej. Dette er vurderet samlet set at give den bedste trafikafvikling og fordeling i forhold til trafikken ti/fra Sabro og Mundelstrup og opland. Ved at opdele rampeanlægget som foreslået vurderes det at trafikken bliver mindst mulig på Stillingvej. Dette blev også undersøgt i den tidligere VVM-undersøgelse.



7. Miljø, klima, natur og rekreative interesser

Hovedparten af de indkomne bemærkninger udtrykker bekymring for projektets indvirkning på klima, miljø og lokale naturinteresser. I denne forbindelse nævner nogle, at den planlagte linjeføring krydser 103 lokaliteter med § 3-beskyttet natur. Flere føjer hertil, at naturen i området er unikt, og dyrelivet artsrigt, samt at projektets brug af bl.a. beton og asfalt ikke kan undgå at belaste naturen. Enkelte tilføjer, at naturværdier bør bevares snarere end erstattes i tråd med de danske mål om, at 20% af Danmarks areal skal naturgenoprettes inden 2030. Mange undrer sig over, at man fører vejen syd om Lading Sø, og mener, at flest mennesker og unik natur vil blive generet ved denne linjeføring.

En borger spørger konkret, om det ikke er korrekt, at en linjeføring syd om Lading Sø er den rute, som ødelægger mest natur, sammenlignet med andre, tidligere præsenterede linjeføringer.

Danmarks Naturfredningsforening Skanderborg (DNS) mener, at projektet vil forstyrre og ødelægge alt for meget natur, samt at de landskabelige konsekvenser af en motortrafikvej med tracé syd om Lading Sø, gennem Høløkke Skov og tæt på Skivholme Skov er uacceptable. Gennemgående henviser DNS til tidligere fremsendte bemærkninger fra tre lokalforeninger af Danmarks Naturfredningsforening (2010) samt samrådshenvendelse til Trafikministeriet (2021), som DNS fortsat anser for relevant. DNS undrer sig især over, at projektet i sin nuværende form kun omhandler et sydligt tracé for udbygning af Rute 26, og er ikke mindst bekymret for fredningen ved Lading Sø, hvor motortrafikvejen efter planen vil krydse det sydøstlige hjørne af fredningen, kræve ny udformning af terrænet og medføre øget støj. Andre bemærkninger supplerer med, at de planlagte anlægsarbejder, herunder hævvede betonarbejder af hensyn til grundvandsspejlet, vil skæmme området ved Lading Sø og tilstødende eng, Favrskovs største landskabsfredning, samt kulturarvsarealet Borum Eshøj.

Flere mener, at projektets valg af den umiddelbart længste, dyreste og mest naturforstyrrende linjeføring samtidig vil indebære den mest CO₂-udledende/energiforbrugende løsning, bl.a. med henvisning til en artikel i Ingeniøren fra juni 2024.

En borger mener, at udgravning og flytning af de store mængder råstoffer, som er nødvendige til anlæg af den ny motortrafikvej, vil medføre store indgreb i landskabet, og at beboere omkring indvindingsområderne over længere tid kan være udsat for gener i forbindelse med aktiviteter knyttet til indvindingen af råstoffer.

En anden borger mener, at hedeområderne omkring Herskind/Skivholme/Lading/Sjelle/Skjørring/Voldby og de store skovarealer, også videre op imod Hammel, tilsammen udgør et af de største sammenhængende uspolerede bynære områder uden for Aarhus, og at der her kunne være basis for en ny bynær nationalpark.

Flere er optaget af projektets eventuelle påvirkning af områder uden for det aktuelle undersøgelsesområde. En borger henviser eksempelvis til, at en del af Borum Mølleå er omlagt for flere årtier siden, og at den omlagte strækning i miljøtilstandsrapporten er markeret med lavere status natur end åen på begge sider, og ser dette som en indikation af, at genopretning eller erstatningsnatur ikke kan give en tilstrækkelig højklassenatur. Samme borger påpeger, at natur og dyreliv hænger sammen, og at ændringer ét sted i naturen potentielt kan påvirke natur i et langt større udbredelsesareal. Endelig mener borgeren, at det ikke er tilstrækkeligt undersøgt, hvordan projektet vil påvirke trækmønstre og adfærd for fugle uden for undersøgelsesområdet eller ynglevilkårene for oddere i Borum Mølleå og Lyngbygaard Å, der løber ud i Årslev Eng sø.

En anden borger mener tilsvarende, at Århus Amts bestræbelser i 2001 på at øge naturværdien ved at føre vandløbet nord for Terp Mølle tilbage i dets oprindelige løb ikke har gavnet naturen, og at det pågældende engareal, som i dag er kategoriseret i botanisk ringe stand, er et eksempel på, at erstatningsnatur ikke kan erstatte uberørt natur.



En borger påpeger, at der kan søges om etablering af et nyt naturareal som erstatning for et inddraget, typisk det dobbelte areal, i forbindelse med anlæg af en ny vej, og at den naturtype, som hyppigst etableres som erstatningsnatur, er vandhuller som levested for padder. Hertil føjer samme borger, at der er et usikkerhedsmoment i, om erstatningsnatur udvikler sig som planlagt og opnår den forventede kvalitet og funktionalitet, og at dette ikke altid er tilfældet.

En anden borger mener, at ødelæggelse af naturinteresser vil omdanne de tilstødende landsbyer til spørgelsesbyer.

En borger undrer sig over, at Frisenborgskoven, der drives kommercielt, går fri af projektpåvirkninger.

Flere borgere mener, at Vejdirektoratet bør sikre, at der etableres nye sammenhængende stier rundt i Mundelstrup som erstatning for dem, der eventuelt fjernes som følge af projektet, herunder også til og fra Byparken. Endvidere mener samme borgere, at inddragelse af Byparkens areal samt fællesarealer på bl.a. Løvkærvej bør erstattes af andre rekreative områder.

Miljøstyrelsen (MST) har en række anbefalinger og præciseringer til det foreliggende projektmateriale, herunder vedrørende arter og naturbeskyttelse, fredskov, arealforhold samt overfladevand. Eksempelvis påpeger MST, at der mangler en vurdering af, om projektet vil kunne sikre gennemførelse af fastlagte indsatser i berørte målsatte vandløbsforekomster samt en redegørelse for og vurdering af påvirkningen af målsatte søer, som ligger nedstrøms Tange Sø, og som er indirekte berørt af projektet. Endvidere påpeger MST, at det af miljøkonsekvensrapporten fremgår, at kildeopsporing som afværgetiltag for så vidt angår påvirkning med miljøfarlige forurenende stoffer, er en opgave, der tilfalder vandløbsmyndigheden, og at dette kan tolkes som en ansvarsfraskrivelse fra projektets påvirkninger, som ikke kan anses som et afværgetiltag.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet konstaterer, at hovedparten af bemærkningerne går på de natur- og miljøpåvirkninger som en sydlig linjeføring giver for området, blandt andet syd for Lading Sø, Skivholme skov, Herskind Hede m.m.

Vejdirektoratet bemærker, at det også blev grundigt belyst i den tidligere VVM-undersøgelse tilbage i 2012, hvor der blev undersøgt flere forskellige forslag. Dette var en del af grundlaget for et politisk valg af linjeføring Syd dengang.

Nu har Vejdirektoratet gennemført en ny og opdateret miljøkonsekvensvurdering af en ny motortrafikvej i stort set samme trace, men med et andet forløb mellem Skanderborg og Svenstrup. Der er ikke identificeret forhold som ændrer konklusionerne på linjeføring syds påvirkning i området væsentligt.

Omkring påvirkning af stisystemer er der i projektet indarbejdet en stikrydsning af motortrafikvejen syd for Sabro. Øvrige lokale veje føres over eller under omfartsvejen, eller føres ud til tilstødende lokale veje. Dette medfører enkelte steder mindre omveje.

Vejdirektoratet har noteret sig en lang række bemærkninger fra Miljøstyrelsen omkring erhverv, fredskov, arter og naturbeskyttelse, åbent land og hav og vandmiljø. Miljøstyrelsen bemærker også, at Vejdirektoratet i forbindelse med høringsmaterialet har skrevet, at "den Miljøkonsekvensvurdering og skitseprojektering, der offentliggøres nu, er dermed den første af to runder af undersøgelser af en ny motortrafikvej mellem Svenstrup og E45. Og der skal derfor først træffes en endelig politisk beslutning om vejprojektet på et senere tidspunkt."



Miljøstyrelsen antager på den baggrund, "at nærværende miljøkonsekvensrapport ikke skal danne grundlag for den endelige politiske stillingtagen til projektet. Miljøstyrelsen antager, at der vil blive foretaget opdaterede undersøgelser, samt foretaget en opdateret vurdering af miljøpåvirkningerne i den endelige miljøkonsekvensrapport."

Vejdirektoratet vil inddrage Miljøstyrelsens bemærkninger i forbindelse med næste opdatering af projektet.

I dette notat, som kan findes i miljøkonsekvensrapporten, er der udarbejdet et skema med påvirkning af beskyttet natur i projektområdet - [skema-vurdering-af-3-omraader-1.pdf](#).

8. Flora og fauna

Flere påpeger, at der er et unikt, rigt og bevaringsværdigt dyre- og planteliv i og nær projektområdet, herunder ræve, hjorte, flagermus, ugler, skovspætter og flagspætter, gærdesmutter, svaler, kongefugle og havørne samt insekter, frøer og salamandere. Mange frygter, at det rige dyreliv og biodiversiteten vil få svære kår eller helt forsvinde med anlæggelsen af en ny vej, ikke mindst omkring Lading Sø, og at naturen flere steder vil blive påvirket af projektet på en måde, som bryder med EU's habitatdirektiv om beskyttelse af bilag IV-arter. Andre tilføjer, at der i området lever flere fugle, padder, markfirben, salamandere, ræve, harer, grævlinger, råvildt, oddere, ulve, mårhunde og insekter. Enkelte nævner også den rødlistede damflagermus. Flere ønsker, at dyrelivet omkring bl.a. Lading Sø og Borum Møllebæk bliver kortlagt grundigt før projektopstart. En borger mener, at en ny rute 26 vil komme til at påvirke strengt beskyttede arter og beskyttede naturtyper massivt, og påpeger, at der særligt på lokaliteterne Skivholme Skov, Lyngballe Skov og Lading Sø samt i tilknytning til ådalene er tæt koncentration af strengt beskyttede dyr og planter.

Danmarks Naturfredningsforening Skanderborg (DNS) mener, at natur, der er beskyttet efter Naturbeskyttelseslovens §3, vil blive påvirket eller forsvinde, ligesom beskyttede dyrearter som padder og flagermus vil blive påvirket af en motortrafikvej i form af levesteder, der forsvinder. Endvidere mener DNS, at støj kan forstyrre flagermus og fugle, ligesom lys om natten muligvis vil forstyrre flagermus.

Skanderborg Kommune (SK) mener, at forholdet mellem skadet § 3-natur og arealer til erstatningsnatur må bero på en konkret vurdering af kvaliteten af den ødelagte natur. SK er desuden tilfredse med, at et regnvandsbassin ved lokalitet 053 foreslås placeret syd for vejen, men finder det problematisk, at Vejdirektoratet foreslår at inddrage 2.100 m² permanent ved lokaliteten og stiller sig skeptiske overfor, om det er muligt at etablere erstatningsnatur af en tilstrækkelig naturkvalitet. Endvidere er SK bekymrede for, om anlægsfasen og de dertil knyttede midlertidige grundvandssænkninger vil forringe lokaliteten og naturtilstanden markant. Hertil oplyser SK, at maj-gøgeurt og den rødlistede engblomme er registreret på lokaliteten. Endelig mener SK, at Vejdirektoratet bør belyse, om projektet vil påvirke hydrologien i området, og at man bør undersøge et alternativ, der ikke påvirker beskyttet eng i hverken anlægs- eller driftsfasen.

Aarhus Kommune, Teknik og Miljø (AKTM) påpeger, at man ved nedlæggelse af §3-natur forventer erstatningsnatur i forholdet 1:2, før den eksisterende natur bliver nedlagt. AKTM opfordrer også Vejdirektoratet til som minimum at følge anbefalingerne i den opdaterede "Håndbogen om dyrearter på Habitatdirektivets bilag IV", herunder at undersøgelser af flagermusbestande bør foretages over to år. AKTM finder det desuden uklart, hvilke afværgetiltag der foretages for at reducere/hindre påvirkning af flagermus i forbindelse med etablering af støjvold. Endelig ønsker AKTM, at Grønne Områder involveres i etablering af nye grønne rabatarealer, der overdrages til kommunens drift.

En borger oplyser, at den kritisk truede vandstær er observeret ved Søbyvad, muligvis ynglende, og at en kraftig stigning i trafikken på Viborgvej kan have en negativ effekt for denne art.



Mange bemærkninger omhandler specifikt bestande af flagermus. En borger mener, at en jordvold med beplantning på sydsiden af linjeføringen ved Herskind Hede kan formodes at få de fredede flagermus til at løfte deres flyvehøjde op over lastbilerne og dermed undgå påkørsler. En anden borger ønsker at vide, om tilstedeværelsen af damflagermus i området omkring Borum Mose og skovområderne langs den nuværende Viborgvej er blevet belyst. Andre undrer sig over, at flagermusbestandene ikke er undersøgt, hvor Gjern Å krydser Viborgvej.

Flere bemærkninger omhandler, at anlæg af en ny vej vil danne en barriere for visse arters spredning, ikke mindst flagermus, ligesom deres opholdssteder risikerer at blive ødelagt, hvis træer fældes i forbindelse med anlægget. En borger påpeger, at denne barrierevirkning også vil gælde, selv om der etableres afværgeforanstaltninger såsom faunapassager, paddetunneller og ledelinjer for flagermus. En anden borger påpeger hertil, at broerne over Gelbækken og Gjern Å ikke har faunapassager.

En borger oplyser, at strækningen Svenstrup-Møgelbyvej allerede i dag udgør en betydelig barriere for dyrevildt i området med et højt antal trafikdræbte rådyr, padder og flagermus, herunder langs Gelbæk på begge sider af Viborgvej. Samme borger mener, at Svenstrup Borgerforenings forslag om en justeret linjeføring med krydsning af Gelbæk via en dalbro syd for Rampes Mølle vil garantere en naturlig faunapassage og samtidig aflaste den eksisterende krydsning af Viborgvej-Gelbæk.

En anden borger mener, at landskabsbroer over ådale ganske vist muliggør, at dyr kan passere under dem, men at de også er skæmmende fremmedelementer i ådalene.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet bemærker, at der er gennemført en omfattende miljøkonsekvensvurdering. Denne er udarbejdet på baggrund af feltundersøgelser, kortlægninger, og et opdateret projektforslag. Her er projektets påvirkninger i forhold til natur, miljø, landskab, dyreliv m.m. grundigt kortlagt, beskrevet og vurderet. Det bemærkes blandt andet, at Vejdirektoratet er opmærksom på en høj grundvandsstand i området syd for Lading Sø. I en efterfølgende fase skal dette undersøges nærmere. Det gælder både i forhold til evt. komplikationer og påvirkninger i en anlægsfase, men også mulige foranstaltninger i forhold til at sikre et kommende vejanlæg fremadrettet. Der kan for eksempel en grundvandsmodel være et redskab at anvende. Vejen er pt. foreslået lagt lavt i terrænet syd for Lading Sø primært for at minimere de landskabsmæssige påvirkninger.

Der er på baggrund af de vurderede påvirkninger indarbejdet forslag til afværgeforanstaltninger. Oversigten kan findes her [Afværgeforanstaltninger - Miljøkonsekvensrapport for ny Rute 26 - Niras a/s](#)

Vejdirektoratet er opmærksomme på de mange forskellige arter af flagermus, der er i området. Der er ved feltundersøgelser registreret ni arter i området. Når vejen anlægges, etableres der faunapassager som blandt andet flagermus kan anvende, når de skal krydse vejen. I en kommende opdatering kan der blive gennemført fornyede kortlægninger af flagermus, så de anbefalede retningslinjer for en længere undersøgelsesperiode kan blive fulgt.

Det er Vejdirektoratets erfaring, at de faunapassager, der anlægges i forbindelse med nye vejanlæg, har en god funktion, og bliver anvendt af dyrelivet. Det kræver, at de anlægges efter forskrifterne, som i dette tilfælde er Vejdirektoratets vejledning for anlæg af faunapassager.

Vejdirektoratet forventer, at i forbindelse med en kommende opdatering af projektet, skal feltundersøgelserne opdateres og grundlaget for miljøkonsekvensvurderingen genbesøges. Det omfatter også de forslag til erstatningsnatur, der er indarbejdet pt.



9. Vand

Flere er bekymrede for projektets betydning for grundvand og drikkevand, herunder at flere søer ventes at blive påvirket i en sådan grad, at det ikke er muligt at genoprette dem efter endt anlægsarbejde. Nogle påpeger også, at grundvandet står så højt på en 2 km strækning syd for Lading Sø, at det formentlig bliver nødvendigt at etablere en vandtæt betonkasse under motortrafikvejen for at hindre, at vandet trænger op i gruset under motorvejen, og at dette vil fordyre anlægsprisen samt medføre øget udledning af CO₂.

Danmarks Naturfredningsforening Skanderborg (DNS) savner grundigere belysninger af, at overfladevand i fremtiden kan blive yderligere forurenede af PAH fra asfalt og mikroplast fra bildæk, samt at det vil medføre øget slid på vejbelægning og dæk, at fremtidens elbiler ventes at blive væsentligt tungere end fossilbiler.

Skanderborg Kommune (SK) er bekymret for, at projektet vil forringe tilstanden og/eller være i strid med målopfyldelsen i flere vandløb samt i Lading Sø og oplyser, at der i så fald skal implementeres konkrete afværgeforanstaltninger. SK oplyser hertil, at projektet ikke må være i strid med miljømålene i vandområdeplanerne, og at der ikke må udledes forurenende stoffer i et omfang, der medfører, at miljøkvalitetskravene i 'Bekendtgørelse om fastlæggelse af miljømål for vandløb, søer, overgangsvand, kystvande og grundvand' ikke kan overholdes i recipienterne.

Aarhus kommune, Teknik og Miljø (AKTM) udtrykker bekymring omkring udledning af vejvand til Storkesig Bæk og Sorgenskelsgrøften under projektets driftsfasen og efterspørger en risikovurdering af de enkelte tiltag i denne forbindelse. AKTM antager også, at en alternativ recipient medtages i kommende VVM med vurdering af påvirkninger for denne, hvis en sådan findes. AKTM gør desuden opmærksom på, at der skal ansøges om midlertidig tilladelse til udledning af grundvand i forbindelse med anlægsfasen for etablering af bassiner, hvor der er planlagt grundvandssænkning. Endvidere mener AKTM, at gennemgangen af vejprojektets påvirkning på de fire parametre smådyr, fisk, alger og vandplanter i forbindelse med MKV'ens vurdering af muligheden for målopfyldelse af Vandområdeplanernes målsætninger er mangelfuld vedrørende vandløbenes økologiske tilstand. AKTM mener blandt andet, at der mangler en vurdering på oplyst grundlag, alternativt en vurdering i forhold til worst-case-tilstanden, samt at miljørapporten generelt mangler konkrete og saglige vurderinger og konklusioner for hvert enkelt vandområde i anlægs- og driftsfasen. AKTM påpeger, at projektområdet gennemskærer sårbart OSD-område ved E45 syd for Mundelstrup på en strækning på ca. 420 m og ved kommunegrænsen til Favrskov Kommune, syd for Viborgvej på en strækning på ca. 600 m, og at det her skal sikres, at der ikke tilføres forurening eksempelvis pesticider til projektområdet i disse områder.

Derudover påpeger AKTM, at afvanding fra vejen samt eventuelle regnvandsbassiner i de sårbare områder skal sikres mod nedsivning ved etablering af tæt membran. AKTM oplyser ydermere, at der forløber strømningsveje ind over det planlagte vejudlæg, og at det skal sikres, at strømningsveje håndteres hensigtsmæssigt, så de ikke afbrydes og giver anledning til oversvømmelser – herunder med konkrete vurderinger af de enkelte recipienters robusthed. I forlængelse heraf henstiller AKTM til, at udledning til mindre recipienter sker igennem filterbassiner, der bidrager til at reducere temperaturen på det afledte vand og heraf temperaturen i recipienten eller alternative løsninger der kan reducere temperaturer. AKTM ønsker også, at regnvandsbassiner enten sikres etableret med tilstrækkelig vådvolumen eller etableres som filterbassiner med tilsvarende rensegrad. Endelig ønsker AKTM, at det vurderes konkret, om afværgeforanstaltninger medfører en forøget risiko for sommerudtørring, med forringet mulighed for målopfyldelse til følge i forbindelse med udledning til recipienter over vandskel for at afværge enkelte udlednings påvirkning af recipienter.

Favrskov Spildevand A/S (FS) gør opmærksom på, at FS har ledninger i Svenstrup og mellem Hammel og Farre.



Enkelte påpeger, at en ny rute 26 vil kræve etablering af flere nye regnvandsbassiner, som vil lede vand fra vejen til vandløbene i området, og at negativ påvirkning af vandløbenes tilstand vil være i strid med vandrammedirektivet. En borger påpeger hertil, at der kan forekomme u hensigtsmæssige påvirkninger i form af øget hydraulisk belastning af vandløbene, selv om regnvandsbassiner tilsigter at rense vejvandet til et niveau, der ikke påvirker vandløbene negativt – og at dette er særligt relevant for den ny rute 26, idet mange af udledningsspunkterne befinder sig øverst i vandløbssystemerne, hvor vandløbene er mest sårbare for ændringer i de hydrauliske belastninger.

Enkelte borgere savner højdekoter, som minimum vejledende, samt en mulig fritlægning af Begtrup Bæk omkring Farre.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet bemærker, at den nye motortrafikvej krydser flere vandløb, og i driftsfasen vil regnvand fra vejanlægget blive afledt til de nærmeste vandløb. For at sikre at vandet ikke ledes direkte ud til vandløbene, etableres der våde regnvandsbassiner, som opsamler regnvandet fra vejen og neddrøler afløbet. Bassinerne medfører, at afledningen af vand til vandløbene ikke medfører en øget erosion eller oversvømmelsesrisiko i recipienterne. I driftsfasen er påvirkninger på målsatte og ikke målsatte vandforekomster udelukkende forbundet med udledningen af vejvand.

Der er i miljøkonsekvensrapporten gennemført en vurdering af påvirkninger på målsatte og ikke målsatte vandløb og søer i området.

Der er ligeledes udarbejdet et baggrundsnotat, der beskriver de data og beregninger, der ligger til grund for vurderingen af påvirkning af recipienter som følge af udledning af vejvand fra vejen.

Dette vil i forbindelse med den næste opdatering blive opdateret, herunder i forhold til eventuelt nye retningslinjer og lovgrundlag. Notatet kan læses her [baggrundsrapport-miljøfarlige-forurenende-stoffer.pdf](#)

Specifikt er der i miljøkonsekvensvurderingen peget på ”at i de tre små vandløb Skivholmeskov Bæk, Storkesig Bæk og Sogneskelgrøften vil udledningen af vejvand kunne forringe tilstanden af den økologiske tilstand, bl.a. som følge af udledning af kobber med vejvandet. Der bør derfor ses på muligheder for at afværge netop denne påvirkning ved f.eks. at udtage mere landbrugsareal, udlede vejvandet til nedsivning eller anden recipient eller se på hvor den nuværende koncentration af miljøfarlige forurenende stoffer stammer fra (se også afværgeforanstaltninger)”.

Aarhus Kommunes detaljerede bemærkninger om blandt andet målopfyldelse af vandplanområder, påvirkning af OSD-områder, håndtering af strømningsveje og udledning m.m. vil indgå i en kommende opdatering af projektet. Som tidligere beskrevet er der specielle udfordringer med høj grundvandsstand i området syd for Lading Sø, som kræver yderligere analyser i en kommende opdatering af projektet.

10. Kultur-, landskabs- og visuelle forhold

Flere er bekymrede for projektets betydning for de landskabelige og rekreative værdier i området, navnlig ved Lading Sø og Borum Eshøj. Flere fremhæver istidslandskabet i den nordlige del af Skanderborg Kommune, lokale kulturarvsværdier samt stilhedsfredningen ved Lading Sø og tilstandsfredningen Borum Eshøjs fredskov og fortidshøje. Danmarks Naturfredningsforening Skanderborg (DNS) mener eksempelvis, at landskabet ved Borum Eshøj i betydelig grad vil blive skæmmet af en motortrafikvej, herunder fordi denne ventes at hæve sig over landskabet på en vold flere steder. I særlig grad mener DNS, at en bro over Borum Møllebæk og anlægget, hvor Ladingvej skal krydse motortrafikvejen, vil fremstå landskabsfremmed og skæmmende. DNS tilføjer, at de rekreative værdier Skivholme Skov og landskabet omkring Skivholme har stor rekreativ værdi for lokalbefolkningen, og at den rekreative værdi i



store dele af skoven vil blive betragteligt reduceret og måske gå tabt på grund af trafikstøj, hvis projektet gennemføres som beskrevet. Dette støttes af flere borgere og foreninger. Eksempelvis skriver flere borgere i Skivholme, at motortrafikvejen for dem vil medføre betydelige forringelser i form af rekreativt tab af fredsskov, samt at en lukning af Skyttehusvej vil spærre adgang til skoven og forringe de rekreative forhold for boliger Skyttehusvej.

Flere frygter, at projektet vil skade naturværdierne mellem Skanderborgvej og Svenstrup. En borger oplyser, at alle den pågældende borgers sydlige vandreruter vil blive utilgængelige eller besværlige at tilgå. En anden oplyser, at projektet vil afskære borgere i Skivholme fra adgang til Skivholme Skov, fordi Skyttehusvej lukkes og grundet de arbejdsområder, der etableres i forbindelse med projektet. Herpå vil det ifølge samme borger ikke længere være muligt at komme til FDF-hytten og Præstegårdsskoven fra Skivholme uden at tage bilen og køre en lang omvej. Endvidere mener samme borger, at man fremover kun vil have én adgang til Præstegårdsskoven, nemlig igennem den del af skoven, der er ejet af Frijsenborg, hvis A26 føres syd om Lading Sø – og oplyser, at skoven lukkes af ved jagt.

Tilsvarende mener en anden borger, at den eksisterende Viborgvej allerede nu udgør en markant barriere i landskabet i Skovholme Præsteskov og Frijsenborg Skov, idet det kun er muligt at krydse vejen få steder, og man derfor føler sig afskåret fra de nordligere skovområder. Samtidig mener den pågældende, at en ny linjeføring syd om skoven og Lading Sø vil være en katastrofe for skov- og naturgæster, idet man vil blive lukket inde mellem to større veje med øget trafikstøj og markant nedsat tilgængelighed til følge. Endvidere mener samme borger, at den foreslåede linjeføring vil afskære lokalsamfundet syd for vejen (især fra Herskind, Skivholme og Sjelle) fra at komme let og uforstyrret til skoven og til Lading Sø.

Flere mener, at anlæg af vejen stedvis vil bevirke, at den visuelle oplevelse af landskaber samt fortidsminder, kulturarvsarealer, diger og geologiske interesseområder forringes markant. En borger fremhæver, at fortidsminder grundet vejføringen vil forsvinde fra landskabet, kulturarvsarealer splittes op, og spor efter geologiske processer ødelægges, samt at permanent inddragelse af beskyttede diger vil give et varigt tab af den kulturhistoriske og fortælle-mæssige værdi, som det enkelte dige eller en gruppe af diger repræsenterer. Samme borger påpeger, at trafikstøj vil virke generende, der hvor vejen går tæt forbi de ovennævnte landskabselementer. For at reducere støj og bevare indtrykket af istidslandskabet ved Ladingsødal mest muligt foreslår en anden borger, at man sænker vejen ned i landskabet og etablerer en lavere betonbro ved Borum Eshøj. Samme borger fremhæver Terp Mølle og Troldehøjen syd for Lading sø/nord for Skivholmeskoven som områder af stor arkæologisk interesse. Også flere andre fremhæver de kulturhistoriske værdier ved især Borum Eshøj, og frygter, at øget støj vil forringe disse værdier betragteligt. Atter andre fremhæver de landskabelige værdier ved Skivholme, Lading, Lading Sø, Skivholme Præsteskov og Voldby. En borger mener hertil, at fornemmelsen af det sammenhængende storbakkede og uforstyrrede morænelandskab fra Lyngbygård Ådal og op mod den nuværende Viborgvej vil blive ødelagt af projektet, og at de fremlagte fotostandpunkter ikke giver et fuldt overblik over den faktiske visuelle påvirkning på skovlandskabet vest for Skivholme. Samme borger mener, at der mangler visualisering af linjeføringen mellem standpunkt 4 og 6b og igen mellem standpunkt 6a og 7. Ydermere mener den pågældende, at de særegne og uforstyrrede dallandskaber ved Borum Møllebæk og Begtrup Bæk vil blive markant negativt påvirket af en storskala vejføring, og at der mangler en fyldestgørende visualisering af vejens påvirkning af dallandskabet ved Borum Møllebæk og Terp Mølle nord for Skivholme, herunder at fotostandpunkt nr. 3 ikke giver et retvisende billede af vejens påvirkning af dallandskabet.

Eshøjforeningen Eshøjhusets Venner (EEV) opfordrer til eftertanke om valg af linjeføring, navnlig for at skåne det kulturarvsbeskyttede Borum Eshøjplateau og fredskovsområdet Skivholme Skov samt Lading Sø. I denne forbindelse oplyser EEV, at der er usikkerhed om muligheden for at gøre betydelige bronzealderfund i kulturarvsbeskyttelsesarealet, herunder bopladser ned mod Lading Sø, ved Terp Mølle og Borum Mølleå.



Aarhus kommune, Teknik og Miljø (AKTM) bemærker, at der i projektet bør arbejdes med tilpasninger ud fra KP17 retningslinjer. Der er karakteristiske læhegn og beplantninger herunder nord-syd gående læhegn på diger og Sabro Krat. I projekteringen af Ny Rute 26 skal tilpasningerne være i form af beplantning af samme karakter som de eksisterende læhegn og skov. Området er en del af en storbakked dal mellem Sabro og Borum.

Der er beskyttet naturtyper og fredskov i transportkorridoren A26. Det er ikke tilpasninger i forhold til de historiske lavninger, krat/ skove og vandhuller i projektet. Placering af erstatningsnatur- og fredskov bør følge Aarhus Kommunes KP17 udpegninger til Skovrejsning og Grønt Danmarkskort. Støjvoldens nordside kan beplantes med læhegn og skovbeplantninger svarende til den eksisterende struktur og karakter.

Derudover savnes en konsekvensvurdering af projektets betydning for de rekreative udfoldelsesmuligheder for bysamfundene Sabro og Mundelstrup, herunder cykelforbindelser og blå-grønne forbindelser (vand, natur og stiforbindelser under ét) fra bysamfundene til sydligt beliggende friluftsmuligheder. AKTM mener ikke, at vejanlægget tager tilstrækkeligt hensyn til disse forbindelser, men tværtimod gennemskærer dem og gør dem umulige at realisere. Endvidere mener AKTM, at den foreslåede jordvold nord for ny rute 26 ved Sabro i sit omfang og udformning fremstår mere som et jordhåndteringsprojekt end en støjvold. For at mindske barrierevirkningen for Sabro mod syd mener AKTM, at volden som minimum bør landskabstilpasses og mindskes til det, som er nødvendigt for støjdæmpningen. AKTM oplyser desuden, at projektområdet delvist overlapper med Den Østjyske Længdebane samt Borum Eshøj, og at man bør være opmærksom på eventuelle spor i landskabet.

Yderligere bemærker AKTM at støjvolden mellem ramperne til Viborgvej og Stillingvej forventes at kunne anlægges af projektjord fra anlægsfasen. Etablering af en støjvold kan være omfattet af miljøbeskyttelseslovens § 33. Hvis jorden defineres som værende affald skal støjvolden miljøgodkendes, idet anlægget bliver betragtet som et anlæg der nyttiggør ikke farligt affald, jf. listepunkt K 206 i godkendelsesbekendtgørelsen. Det vil kræve en konkret vurdering.

I forhold til ovenstående skal der også foreligge et støjmæssigt grundlag, der tilsiger at det er påkrævet at etablere en støjvold. Der skal således også indsendes en støjdokumentation, hvor den nødvendige højde for volden bliver beregnet. Det er tale om deponering (hvilket ikke kan godkendes) og ikke nyttiggørelse, hvis der anvendes mere jord i en støjvold end hvad der er støjmæssigt nødvendigt.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet bemærker, at det er søgt at sænke vejens længdeprofil på strækningen syd om Lading Sø, hvor projektet på en længere strækning ligger i afgravning. Dette skyldes hensyn til at mindske den landskabelige påvirkning. Dette er dog teknisk udfordret af en høj grundvandsstand. Dette vil i en næste opdatering blive undersøgt nærmere.

Vejdirektoratet konstaterer, at anlæg af en ny 4-sporet motortrafikvej med autoværn i midterrabatten, bliver en markant ny barriere gennem landskabet og i området, hvor der ikke tidligere har ligget en højklasset vej. Alle skærende veje og stier opretholdes eller sammenlægges med andre. Der vil være omveje forbundet hermed.

I forhold til forringelse af de rekreative forbindelser som der er stor fokus på, bemærker Vejdirektoratet, at der i projektet er indarbejdet en stiforbindelse syd for Sabro, så der bliver rekreativ adgang til områder syd for motortrafikvejen.

Syd for Lading Sø er der forudsat en stibro over motortrafikvejen, så der bliver adgang til Skivholme skov fra Skyttehusvej. Vejdirektoratet vil gerne i næste fase i samarbejde med kommunerne se på om de rekreative forbindelser i området kan optimeres.



Den ny motortrafikvej er visualiseret fra 15 udvalgte standpunkter, der giver et indtryk på påvirkninger på landskabet. Dette er suppleret med vurderinger af opdeltede delstrækninger, som er gennemgået i miljøkonsekvensvurderingen.

Det er fremhævet at "den nye Rute 26 strækker sig flere steder igennem bevaringsværdige landskaber, hvor landskabet i høj grad er vurderet sårbart over for ændringer. Her vurderes landskabets vigtighed at være høj. Det gælder særligt hvor vejen strækker sig tværs gennem landskabets dalstrukturer, som ved krydsningen af Borum Møllebæk og de steder hvor Rute 26 krydser den større ådal Begtrup Bæk".

Vejdirektoratet drøfter i næste fase gerne muligheder for en landskabstilpasning af en støjvold syd for Sabro med AKTM, og kvitterer for bemærkningerne om jord og myndighedsforhold.



11. Økonomi- og arealforhold

Flere mener, at projektet er samfundsøkonomisk urentabelt, blandt andet med henvisning til det ventede behov for hastighedsnedsættelser langs dele af ruten som vil modvirke intentionen om at sænke køretiden mellem Aarhus og Viborg. Nogle henviser til en artikel i fagbladet Ingeniøren, som baseret på Vejdirektoratets miljøkonsekvensvurdering fra juni 2024 konkluderer, at motortrafikvejen ikke blot er skadelig for natur og klima, men vil være en "gedigen underskudsforretning for statskassen". Blandt andre Landsbyrådet for Herskind, Skivholme og Herskind Hede påpeger, at forhold som tåge og flagermus langs ruten kan medføre, at kørehastigheden må sænkes, hvorved den samfundsøkonomiske værdi af projektet falder yderligere. Mange mener, at man med stor økonomisk fordel kan opgradere den nuværende rute 26 i stedet for en ny ruteføring gennem Lading Sødal. Andre påpeger, at det af miljøkonsekvensvurderingen fremgår, at projektet bliver 200 millioner kroner dyrere end ventet, at der er for få bilister på vejene, og at det samfundsøkonomisk derfor er urentabelt at gennemføre.

En borger spørger konkret, om det ikke er korrekt, at en linjeføring syd om Lading Sø er den dyreste at etablere sammenlignet med andre, tidligere præsenterede linjeføringer.

Mange bemærkninger peger på, at flere og flere arbejder hjemmefra og derved undgår at køre i myldretidene, hvilket bør mindske incitamentet til at etablere nye veje.

En borger mener, at det hverken er økonomisk eller miljømæssigt rentabelt eller forsvarligt at anlægge en ny vej, når brugen af naturressourcer til anlæggelse tages i betragtning.

En anden borger mener, at samfundsøkonomiske cost-benefit-analyser ikke egner sig til at danne grundlag for beslutninger om infrastrukturinvesteringer, og at der i disse analyser er en række effekter, som ikke opgøres og medtages, eksempelvis herlighedsværdi. Andre lægger til, at ikke-økonomiserede negative effekter på natur, miljø og lokalsamfund ikke er medtaget i det samfundsøkonomiske regnestykke.

En borger mener, at det er samfundsøkonomisk uhensigtsmæssigt at bruge over 26 mio. kroner på en VVM-undersøgelse, som man efterfølgende ignorerer.

En anden borger mener, at beslutninger som den projektaktuelle ikke bør træffes på grundlag af enkelte interessenters behov.

En borger påpeger, at der er betydelige samfundsøkonomiske omkostninger forbundet med de helbredsmæssige effekter af trafikstøj.

Flere mener, at den nuværende rute 26 kan opgraderes og forbedres for langt færre penge end den foreslåede nye ruteføring gennem Lading Sødal.

Svenstrup Borgerforening (SB) foreslår en alternativ linjeføring omkring Svenstrup, som ifølge SB vil være langt billigere end en ny rute 26, herunder ved at minimere behovet for ekspropriationer og ved at præsentere billigere broløsninger, vejtyper og begrænsninger i følgeomkostninger til blandt andet støjværn, nedrivning og erstatningssager.

Vejdirektoratets bemærkninger

Det er politisk besluttet i den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035, at gennemføre en miljøkonsekvensvurdering af en ny motortrafikvej mellem Svenstrup og E45. Midlerne er ligeledes reserveret i planen til anlæg fra 2031.

Der ses ikke på muligheder for opgradering/udbygning af den eksisterende vej, eller på muligheder for andre alternative linjeføringer.



Vejdirektoratet bemærker, at det nuværende anlægsoverslag viser at der mangler ca. 244 mio. kr. (2024 prisniveau), i forhold til at kunne realisere projektet indenfor den afsatte bevilling. De samfundsøkonomiske beregninger viser, at projektet med de nuværende forudsætninger og projektforslag ikke er samfundsøkonomisk rentabelt. Den samfundsøkonomiske analyse følger retningslinjer og principper for samfundsøkonomiske beregninger på transportområdet, som også anvendes i andre statslige infrastrukturprojekter.

I en efterfølgende opdatering kan der blive undersøgt tilpasninger og besparelser der undersøger muligheden for at realisere projektet indenfor den afsatte bevilling på 1.761,9 mio. kr. (2024 prisniveau).

12. Ekspropriation, boligværdi og arealanvendelse

Flere er bekymrede for, at projektet vil forringe værdien af deres ejendom, eksempelvis ved at begrænse udsyn over omgivende landskab eller grundet øgt støjpåvirkning. Flere borgere er desuden utilfredse ved udsigten til at få opsat skæmmende støjhegn i deres nærområde. Mange mener, at linjeføringen vil medføre, at deres ejendom bliver lukket inde.

En borger oplyser, at den pågældendes hus ligger op ad Viborgvej, og at man forventer øget støj i baghaven som følge af projektet, og det ikke vil være muligt at forhindre eller begrænse på en acceptabel måde, idet en eventuel støjskærm vil fjerne eller begrænse udsigt over mark og give beboerne en følelse af at være buret inde, ligesom beplantning af skel vil give skygge i haven.

En anden borger oplyser, at placeringen af den nye rute 26 vil skæmme udsigtsforholdene og medføre markant øget støj, hvilket vil medføre værditab i ejendommen og tilsvarende i herlighedsværdien.

En borger føler sig snydt af Favrskov Kommune, når det gælder linjeføringen, og mener, at det har gjort en del nyttilflyttede børnefamilier i Svenstrup stavnsbundne, at linjeføringen nu ligger som foreslået. Også flere andre oplyser, at de nu overvejer at fraflytte området, men at de føler sig stavnsbundne med udsigt til forringet livskvalitet, efter at linjeføringen er ændret i forhold til det, der blev vedtaget i 2014, og det derfor kan vise sig vanskeligt at sælge ejendomme inden for projektområdet. Også andre vil foretrække en sydlig linjeføring som planlagt i 2014, alternativt at Viborgvej skal blive, hvor den er i dag.

Svenstrup Borgerforening mener tilsvarende, at flere borgere vil blive stavnsbundne som følge af projektet, og oplyser, at flere huse på Viborgvej er blevet handlet i løbet af de seneste 14 år under forudsætning af, at en ny rute 26 enten skulle følge den sydlige eller nordlige linjeføring, samt at usikkerhed om projektets fremtid besværliggør eller endda umuliggør hussalg og -lån samt muligheder for erstatning for tab af boligværdi. En borger supplerer med, at den pågældende planlægger en gennemgribende reovering af sin ejendom, hvilket indebærer vurdering af huset samt optag af lån, og at dette ikke kan lade sig gøre, fordi realkreditte grundet den store usikkerhed om projektets fremtid ikke har reel mulighed for at vurdere husets værdi. Også flere andre udtrykker frustration over den manglende afklaring vedrørende projektets status og fremtid. Flere oplyser hertil, at det har været sådan i omtrent 13 år, og at dette er stærkt utilfredsstillende. Andre supplerer med, at en udskydelse af projektet til 2038 vil medføre reel stavnsbinding i yderligere mange år.

En borger oplyser, at vedkommendes naboer har fået eksproprieret deres grund, men at den pågældende borger ikke selv kan få eksproprieret sin grund, da denne ligger 250 m længere fra vejføringen, hvor støjniveauet vurderes ikke at være problematisk. I forlængelse heraf påpeger borgeren, at det sandsynligvis vil medføre øget støj også her, når naboernes ejendom er borteksproprieret. På denne baggrund ønsker den pågældende at få sit hus eksproprieret, alternativt at man fremrykker anlægningen af Ny Rute 26.



En anden borger fremfører, at størstedelen af de huse og bebyggelser, der bliver berørt af den nye rute 26, allerede nu er til salg, eksempelvis alle huse i Skivholme, og at dette skyldes, at ingen ønsker at få en vej anlagt i sin baghave.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet er opmærksomme på at det giver usikkerhed, så længe projektet er i planlægningsfasen, og der ikke er truffet en endelig beslutning om linjeføring, vejudformning m.m. Blandt andet i form af dette høringsnotat. Man er velkommen til at kontakte Vejdirektoratet i tilfælde af konkrete spørgsmål om mulighed for ekspropriation, proces generelt, gener m.m.

13. Støj og sundhed

Generelle betragtninger

Mange er bekymrede for, at projektet vil medføre øget støj, herunder ved Svenstrup og Lading Sø og i landsbyerne inden for projektområdet. Flere udtrykker i denne forbindelse skepsis over for de gennemførte støjberegninger, der danner grundlaget for den ventede støjbelastning i for eksempel Svenstrup by. Her mener flere, at beregninger, der er lavet som gennemsnit per døgn, ikke vil være retvisende for støjbelastningen i spidsbelastningsperioder. Andre tilføjer, at støjkortene alene viser årsmiddel og derfor ikke giver indtryk af døgnvariationen i oplevelsen af støjen. En borger mener hertil, at når støjberegningerne laves på et vilkårligt hverdagsdøgn, vil der blandt andet mangle beregninger på decideret myldretrafik, sæson- og vejrforhold. Samme borger forventer, at støjniveaue på flere tidspunkter af døgnet vil være væsentligt højere end angivet i beregningerne.

Flere ønsker at vide, hvordan støjen ventes at bevæge sig over større afstande end de undersøgte 600 meter fra vejen. Hertil følger flere, at støj vandrer over store afstande, navnlig i Lading Sødal. En borger undrer sig over de computerberegninger, der afviser, at støj fra den påtænkte motortrafikvej vil skylle ind over Lading og Fajstrup, og tilføjer hertil, at Sødalen virker som en lydbefordrende tragt, ligesom en vandoverflade. Flere andre supplerer med, at den fremtidige trafikstøj må forventes at blive højere, end lydmodellen i rapporten tilsiger, da vandspejlet i Lading Sø forstærker lyd, og Sødalen reflekterer lyd mellem højdedragene gennem dalen. Andre mener, at støjkortet i miljøkonsekvensvurderingen ikke tager højde for forskelle i vindretning og andre vejrforhold, som påvirker transporten af lyd.

Mange ønsker, at der gennemføres yderligere støjberegninger, eksempelvis med brug af ikke-danske støjmodeller. En enkelt borger pointerer, at Vejdirektoratet bør fremlægge retvisende støjberegninger, som også rummer tal for spidsbelastning og forskellige vejrforhold samt tager højde for lokale forhold såsom vandspejl på søen og den geografiske placering i en dal.

Flere undrer sig over, at Vejdirektoratet mener, at 0-alternativet vil medføre mindre støj end andre løsninger.

En borger mener konkret, at støjgrænserne ved Skyttehusvej bør revideres.

En anden borger er stærkt utilfreds med, at projektet ikke omfatter støjafskærmning og forbedringer af rute 26 mellem Rødkærsbro og Svenstrup.

En borger mener, at en eventuel sydlig linjeføring bør suppleres af plantning af ny fredskov som støjværn og som rekreativt område.

Flere mener, at støjen allerede i dag er betragtelig, mens andre mener, at den nuværende Rute 26 støjmæssigt ikke udgør et stort problem. En borger tilføjer, at rute 15 allerede nu bidrager med en grænsesøgende mængde baggrundsstøj under visse vejrforhold, og at en ny 4-spolet vej i området uden tvivl vil medføre mere støj.



En borger oplyser, at den øgede trafikmængde på Viborgvej efter 2040 vil betyde, at alle huse på Gl. Viborgvej vil opleve en stigning i støj, og at fem af ejendommene her vil have en belastning, der ligger over grænseværdien for villaer, en enkelt helt op over 70 dB. Samme borger påpeger, at nogle huse ikke indgår i beregningerne over, hvilke huse der bliver aflastet eller belastet, idet disse ligger udenfor området, men mener, at disse huse alligevel vil blive direkte påvirket af projektet.

Andre påpeger, at gennemkørende tung trafik forårsager store støjgener for beboere ved Gammel Viborgvej i Mundelstrup.

En borger foreslår, at overskudsjord fra projektet bruges til at etablere en jordvold på sydsiden af linjeføringen ved Herskind Hede for at reducere støj og udsyn til vejen for beboerne i området.

Enkelte er bekymrede for støjubredelsen, hvis en nordlig linjeføring vælges. Eksempelvis spørger en borger fra Søbyvad-egnen, om de nuværende støjberegninger er korrekte, og oplyser, at det allerede i dag er umuligt på den pågældende borgers adresse at føre en samtale udenfor eller sove med åbne vinduer grundet vejstøj.

Enkelte påpeger, at fremtidens køretøjer ventes at stige i vægt, hvilket må medføre øget støj. Hertil føjer nogle, at det primært er bildæks kontakt med asfalt, der er årsag til støj, og at flere elbiler fremover må ventes at medføre øget støj, da elbiler ofte er tungere end biler, der kører på fossilt brændstof.

Mange er bekymrede for, hvordan støjen vil påvirke den rekreative oplevelse af naturen, navnlig ved Lading Sø. En borger påpeger hertil, at kraftig trafikstøj vil gå ud over tilstandsfredningen ved Borum Eshøj. Endvidere føjer flere til, at den dominerende vindretning i Danmark er sydvestlig.

Svenstrup Borgerforening (SB) frygter, at især den sydlige del af Svenstrup vil blive hårdt ramt af støj grundet ventet øget trafik på Viborgvej. Ydermere mener SB, at projektet vil medføre en uacceptabel støjubredelse i hele det fredede område ved Lading Sø, selv om vejen kun krydser et hjørne af fredningen. På den baggrund mener SB, at projektet er i klar modstrid med fredningen.

Flere påpeger, at området ved Lading Sø er et unikt område, der tillader beboere fra bl.a. Aarhus at opleve ro og natur, og at dette vil blive ødelagt af en ny vejføring.

Flere påpeger, at støj og forurening fra trafik kan have skadelig indvirken på menneskers helbred, herunder ved at medføre demens, stress, søvnforstyrrelser, hjertekarsygdomme, forhøjet blodtryk, diabetes, kræft, astma og mange dødsfald samt flere kroniske sygdomme, herunder blandt børn, der også påvirkes af støj i form af nedsat indlæringssevne. En borger tilføjer, at bilforurening skader fertiliteten, og at bilafhængighed og fysisk inaktivitet forårsager livsstilssygdomme.

En borger påpeger, at der fra bilers dæk og bremsesystemer afgives mikroplastpartikler, og at mikroplast kan komme ind i menneskers kroppe ved indtagelse med føden, med drikkevand og ved inhalering.

Vejdirektoratets bemærkninger

Støjkortlægningen er gennemført for et 600 m bredt bælte på hver side af den ny rute 26 og eksisterende Viborgvej.

Bredden af beregningsområdet er valgt ud fra at støjubredelsen fra projektet, og de 600 meter sikrer, at støj over 53dB ligger inden for beregningsområdet.

Det er et tilstrækkeligt stort beregningsområde og følger støjberegningsmetoden Nord2000, som anvendes her. Hvis man kommer længere væk fra området, vil der være for stor usikkerhed på beregningerne, da Rute 26 her ikke længere vil være den primære støjkilde.



Der er foretaget trafikberegninger som inkluderer alle besluttede vejprojekter i Jylland frem til 2040.

I området omkring Rute 26 kan trafikstøjen høres forholdsvis langt væk, og vil kunne høres uanset om støjbelastningen overstiger den vejledende støjgrænse.

Som beskrevet i miljøkonsekvensvurderingen anvender Vejdirektoratet beregningsmodellen Nord2000, som er en meget detaljeret og omfattende beregningsmodel, der tager højde for data om blandt andet vejbelægninger, hastighed, trafikmængder, vejrforhold og trafikfordeling. Desuden indgår topografi og afskærmning fra for eksempel bygninger, samt terrænets akustiske egenskaber og udformning. Det vil sige om terrænet er akustisk hårdt og dermed reflekterer støjen (det kan bl.a. være vandoverflader, vejes overflader) eller om det er akustisk dæmpende (det kan for eksempel være græsarealer, marker).

Beregningsmodellen bygger på konkrete støjmålinger af køretøjer, der bl.a. er foretaget i Danmark. På denne baggrund kan modellen beregne udbredelsen af støjen i en konkret situation. Det er Miljøstyrelsens vejledning Nr. 4, 2007 'Støj fra veje' og Støjbekendtgørelsen BEK nr. 717 af 16/13/06/2006, der foreskriver hvordan støj fra veje skal beregnes og kortlægges bl.a. ved planlægning af større infrastrukturprojekter.

I forhold til el-køretøjers støjmission ved man for nuværende, at elbiler er tungere pga. tunge batterier og bredere dæk. Dette vil betyde, at elbiler udsender mere støj på motorveje, hvor det er dæk-vejbane-støjen om er dominerende. Med udviklingen kan batterier blive lettere og medvirke til, at dæk på elbiler kan blive smallere og dermed bidrage til mindre støj end dagens elbiler. Da der er usikkerhed omkring denne

udvikling, benyttes de kildestyrker, der findes i støjberegningsmodellen for konventionelle køretøjer. Der foretages meget sjældent målinger af trafikstøj, da der er for store usikkerheder. Målinger af trafikstøj er således kun at betragte som stikprøver, da en måling af støjen fx vil kunne variere med op til 20 dB afhængigt af vejr- og vindforhold. Desuden er det ikke muligt at måle støjen i en fremtidig situation. I vejledningen 'Støj fra veje' er det beskrevet, at der for vejstøj benyttes parameteren Lden, der er en årsmiddelværdi baseret på et vægtet gennemsnit over et døgn beregnet for et helt år. Selvom vejstøj ikke er konstant over tid, er der en god sammenhæng mellem menneskers opfattelse af støjen og støjen angivet som en årsmiddelværdi.

Vejstøj opleves mere generende om natten og aftenen end om dagen. Derfor vægtes støj fra et køretøj om aftenen tre gange så meget, som støjen fra et køretøj om dagen, mens støjen fra et køretøj om natten tæller 10 gange så meget. Det svarer til et tillæg på + 5 dB i aftenperioden og + 10 dB i natperioden. Det bliver lagt sammen med støjen i dagperioden.

Da støjen regnes som et vægtet gennemsnit, vil man på nogle tider af døgnet opleve, at støjen er højere end 58 dB typisk om dagen, mens den på andre tider af døgnet er lavere end 58 dB typisk om aftenen og natten.

Vejdirektoratet har udført længerevarende støjmålinger langs E45 i 2019, som viser, at variationerne i støjen i løbet af døgnet svarer til at støjen i dagtimerne kan være lidt højere end gennemsnitsværdien (1-2 dB).

Samtidig vil de laveste støjniveauer være mellem 15 dB og 20 dB lavere end den beregnede gennemsnitsværdi.

Som det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, indgår selve Rute 26 samt relevante skærende veje og øvrige eksisterende nærliggende vejstrækninger i beregningerne, og støjniveauerne kan ses på de dynamiske støjkort på projektets hjemmeside. I beregningsmodellen er vejene indarbejdet med informationer om trafiktal, trafiksammensætning, døgnfordeling og hastigheder. Trafikken er fordelt ligeligt i hver

kørselsretning med en emissionslinje for hver kørselsretning og fremskrevet til 2040. Trafikken er fordelt på dag-, aften- og natperioden.



14. Støjbekæmpelse

Flere mener, at der allerede i dag er rigelig støj i området. Enkelte tilføjer, at hvis der alligevel anlægges en ny vej, bør denne som minimum være visuelt og akustisk afdækket. Andre ønsker ikke at få deres nærrområder indrammet i støjvægge.

Flere finder det positivt, at netto-antallet af støjbelastede boliger reduceres kraftigt gennem projektet. Enkelte fremhæver også det positive i, hvis motortrafikvejen graves ned i terrænet langs Skivholme Skov og igennem kulturarvsområdet ved Borum Eshøj, samt hvis et eventuelt jordoverskud kan benyttes til en støjvold her.

Aarhus kommune, Teknik og Miljø (AKTM), noterer med tilfredshed, at der etableres støjafskærmning omkring både Mundelstrup og Sabro, som ifølge AKTM begge er store tilflytningsområder med planer om udvikling i Aarhus Kommune. AKTM oplyser, at borgerne i disse områder generelt er støjbelastede, og AKTM ser frem til en forbedring af forholdene. AKTM sætter imidlertid spørgsmålstegn ved, hvorvidt eksisterende støjvold langs Viborgvej vest for Kærsvinget bibeholdes, og hvorvidt der kunne være værdi i at forlænge den helt hen til Kærsvinget.

Flere finder det positivt, at der er tænkt støjdæmpende foranstaltninger ved Mundelstrup og Sabro ind i projektet. Enkelte er dog i tvivl om afskærmningens udformning og undrer sig desuden over, at den nytegnede støjmur fra Borumvej/Viborgvej krydset og til Kærsvinget ikke fortsætter og lukker det sidste hul på den anden side af Kræsvinget/Broen over Viborgvej og til den allerede privat anlagte støjvold langs Viborgvej. En borger mener, at den foreslåede løsning vil betyde, at de huse der ligger fra Kærsvinget, og til man kommer i læ af den bestående støjvold, fortsat vil blive udsat for en øget støjpåvirkning. Det samme gælder ifølge samme borger et måske kommende udviklingsområde, Krangrunden ved Kærsvinget/Gl. Viborgvej samt formentlig den nye udstykning i Mundelstrup. Samme borger mener, at problemet kan løses ved enten at forlænge den bestående jordvold til Kærsvinget, eller ved at etablere et tilsvarende støjhegn på strækningen før Kærsvinget. Sabro-Fårup Fællesråd (SFF) mener, at den ikke-støjskærmede strækning fra Kærsvinget og til den bestående støjvold vil forårsage et øget støjpres på en del boliger midt i Mundelstrup og sandsynligvis andre områder. Endvidere mener SFF, at der mangler støjskærm ved tilslutningsanlægget ved Stillingvej.

En borger mener, at en støjvold som den, der er planlagt ud for Sabro langs motortrafikvejen, vil have støjdæmpende virkning tæt på vejen, men ikke længere væk. Samtidig mener den pågældende, at jordvoldens højde skal tilpasses, så den ikke helt hæmmer udsynet over dalen. Ved opførelse af støjvolden mener samme borger, at det bør prioriteres, at eksisterende stisystemer bl.a. ned over Borum Mose og Borum stadig kan bruges.

En borger påpeger, at støjvæggen og træerne har byttet plads i forhold til nuværende forhold i Vejdirektoratets visualiseringsudkast for Mundelstrup, og at det ud af det foreliggende materiale ikke fremgår, hvordan udformningen ventes at blive i virkeligheden. Den pågældende borger spørger hertil, om den nuværende støjvæg beholdes, eller om der etableres en ny støjvæg, og om denne i givet fald bliver samme højde som den nuværende. Samme borger spørger, om en ny støjvæg etableres tættere på Mundelstrup eller i samme placering som nu, samt om der etableres nye træer på nordsiden af støjvæggen, herunder træer, der kan med til at skærme mod støjen. Endelig spørger samme borger, hvor høje disse træer vil være, og om de er tætte i bunden.

Nogle borgere spørger om udformningen af støjværn ved Løvkærvej 19A-19H, og om dele af støjværnet eventuelt kunne konstrueres i glas.

Nogle borgere i Fårvang spørger, hvornår der opsættes støjvæg i Fårvang samt andre byer langs rute 26 og oplyser i denne forbindelse, at det nuværende støjniveau allerede er alt for højt ved Fårvang by.



En borger mener, at den planlagte støjskærm ved Vadstedvej og Lyngvej ikke vil have nogen mærkbar effekt 200-300 meter fra skærmen.

En borger opfordrer til, at der etableres støjdæmpende asfalt på den nye Rute 26.

Flere påpeger, at den generelle ro og stilhed i området er medvirkende årsag til, at de bor der. En virksomhed oplyser endvidere, at virksomhedens forretning er bygget op om netop dette.

Vejdirektoratets bemærkninger

Indledningsvist blev der undersøgt forskellige scenarier med støjafskærmning og i forskellige højder, der blev undersøgt på et overordnet plan med fokus på området med sammenhængende bebyggelse. I den sammenhæng er sammenhængende bebyggelse vurderet som mere end 5 boliger. Den samlede støjskærmspakke i projektforslaget repræsenterer den kombination, der vurderes at give den mest optimale dæmpning set i forhold til omkostningerne ved anlæg.

Det indbefatter at der

- *Ved Svenstrup foreslås opsættes en støjskærm ved vejkanterne i 5 meters højde og med en længde 542 meter (st. 41.600-42.150)*
- *Ved Mundelstrup udskiftes de eksisterende støjskærme med nye skærme på 5 m højde, og med en længde på 611 m (st. 58.000 - 58.600)*

Derudover er det forudsat at projektjord kan genindbygges i en støjvold, så der opnås en støjreduktion ved boligområdet ved Sabro med en forudsat højde på ca. 10 meter og en længde på 1.960 m (st. 55.200-57.200)

Støjskærme udarbejdes efter gældende standarder med lydabsorberende overflade. Den helt konkrete udformning og placering fastlægges først når/hvis projektet er besluttet og i forbindelse med en detaljeret projektering af projektet.

Støjskærme og volde kan ikke fjerne støjen helt. Støjskærmene reducerer støjen ved at afbryde den direkte udbredelse af lyden, hvorfor det kun er de lydbaner, som skærmen har mulighed for at afbryde. Jo større afstand fra skærmen jo mindre effekt.

Hvis der udlægges nye boligområder, skal det i den kommunale planlægning sikres at disse overholder gældende krav til støjbeskyttelse.

I forbindelse med den næste opdatering forventes der gennemført nye støjberegninger på baggrund af nye og opdaterede trafikberegninger.

Den forudsatte støjskærm ved Mundelstrup etableres som en erstatning for den nuværende som forudsættes fjernet. Der er ikke taget stilling til i hvilket omfang der plantes træer i forbindelse med skærmen. Det afhænger blandt andet af de driftsmæssige forhold, muligheder for fremtidig vedligeholdelse af skærmen og trafikikkerheden.

Der opsættes ikke støjskærm i Fårvang i forbindelse med dette projekt. I givet flad skal det prioriteres og udmøntes i forbindelse med den årlige udmøntning af midler fra støjpuljen.

Vejdirektoratet bemærker, at der pt. foregår en stor udvikling omkring asfalttyper. Pt. er Vejdirektoratet i gang med et forsøg med udlægning af drænasfalt på Motorring 3, for blandt andet at teste i hvilket omfang det er støjreducerende. Dette forventes evalueret og videreudviklet når projektet evt. skal anlægges.

15. Andre emner

Nogle takker for et informativt borgermøde i Hammel Idrætscenter 29. august 2024.



Mange mener, at projektet har været undervejs for længe, og at det skaber utryghed, at der ikke er truffet beslutning om projektets fremtid. Enkelte andre er utilfredse med projektets planlagte varighed.

Aarhus kommune, Teknik og Miljø (AKTM) ønsker, at kulbrinter skal fremgå af analyseprogrammet og indgå i den kommende proces med ny miljøkonsekvensvurdering.

Flere mener, at en linjeføring syd om Lading Sø kun er kommet i spil efter pres fra Frijsenborg efter opførelsen af et biogasanlæg ved Fajstrup, hvor vejen ellers tidligere var politisk aftalt til at ligge.

En borger, der bor på Sporup Kirkevej, oplyser, at den pågældende købte ejendommen i 2021 under forsikring om, at den i 2014 vedtagne linjeføring ikke ville blive ændret. Nu frygter samme borger, at en sydlig linjeføring vil fjerne lokal natur, medføre øget støj og hegne ejendommen ind mellem veje og støjvægge.

En anden borger mener, at linjeføringen syd om Lading Sø formentlig ikke overholder gældende EU-lov, når det gælder sikker infrastruktur for passager- og godstransport.

Enkelte borgere betvivler kvaliteten af arbejdet bag miljøkonsekvensvurderingen. En borger har eksempelvis en generel bekymring om manglende lokalkendskab fra Vejdirektoratets side. Den pågældende borger fremhæver bl.a. forældet kortmateriale, manglende opdatering vedrørende status på et lyskryds ved Sabrovej og ikke-retvisende visualiseringer for Mundelstrup. En anden borger foreslår hertil, at Vejdirektoratet går i dialog med bl.a. fællesråd, skoler, større lokale erhvervsdrivende og berørte borgere for at få større indblik i lokale forhold.

En borger foreslår, at arbejdsgangen for anlæg af veje i Danmark fremover bør fungere omvendt af den nuværende procedure, sådan at eksperter i trafikafvikling, f.eks. Vejdirektoratet, indledningsvis stilles som opgave eksempelvis at finde mulige løsninger for at forkorte køretiden mellem Viborg og Aarhus, hvorpå politikere ud fra de foreslåede løsninger vælger, hvilke muligheder der skal undersøges nærmere.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet tager bemærkningerne til efterretning og er bekendt med projektets historik og den usikkerhed som et uafklaret projekt i området skaber.

Afslutningsvist skal det nævnes, at Vejdirektoratet forventer at gennemføre en fornyet gennemgang og opdatering af projektet omkring 2029, i god tid inden de reserverede midler i Infrastrukturplan 2035 er planlagt frigivet fra 2031. Miljøkonsekvensvurderingen forventes således først endelig afsluttet i 2029/30, hvor der foretages en formel høring af offentligheden for det samlede projekt i forbindelse med en opdatering af miljøkonsekvensvurderingen.

Her kan relevante bemærkninger i dette høringsnotat håndteres, ligesom evt. ændret lovgivning, ændringer i fysiske rammer i området, mulige besparelser m.m. kan blive undersøgt nærmere og drøftet politisk.