

Vejdirektoratet
Vejplan- og miljøafdelingen
Niels Juels Gade 13
Postboks 9018
1022 København K

Email vd@vd.dk

Postadresse:

Favrskov Kommune
Trafik og Anlæg
Skovvej 20
8382 Hinnerup

Tlf. 8964 1010

favrskov@favrskov.dk
www.favrskov.dk

Høringssvar vedrørende VVM-redegørelsen for rute 26, Viborgvej

Vejdirektoratet har sendt VVM-redegørelsen vedr. udbygning af rute 26 på strækningen Søbyvad – Aarhus i høring i perioden 7. februar-27. april 2012.

Favrskov Kommune sender hermed sit høringssvar, som fokuserer på strækningen i Favrskov Kommune fra Søbyvad til Stillingvej ved Sabro.

Indledningsvis bemærkes det, at Favrskov Kommune er meget tilfreds med, at der nu foreligger en grundig og veldokumenteret VVM-redegørelse vedrørende rute 26 på strækningen Søbyvad – Aarhus.

Favrskov Kommune og tidligere Hammel Kommune har i mange år arbejdet for at få gennemført en udbygning og en forlængelse af rute 26 til en højklasset vej. Udbygning af rute 26 har ligeledes siden 2007 haft højeste prioritet for Region Midtjylland og kommunerne i den midtjyske region, og det indgik derfor som et af de fem prioriterede emner i regionens og de 19 kommuner i Region Midtjyllands indspil til Infrastrukturkommissionen i 2007, ligesom det også har været forelagt skiftende transportministre. Udbygning af rute 26 er også en af de fem hovedanbefalinger til statslige investeringer i infrastrukturen i den midtjyske region, som Region Midtjylland og de 19 kommuner i regionen har fremsendt til transportminister Henrik Dam Kristensen 24. november 2011.

Rute 26 er den vigtigste transportkorridor mellem Østjylland og Nordvestjylland – mellem Danmarks næststørste by Aarhus og regionshovedstaden Viborg og videre til Hanstholm. Redegørelsens trafikfremskrivning til 2020 underbygger, at der et stort behov for udbygning af vejstrækningen til en motorvej/motortrafikvej.

Hovedlandevejen rute 26 har en meget stor betydning for by- og erhvervsudviklingen i Favrskov Kommune. Fra erhvervslivet er det et stort ønske, at der bliver mulighed for transport med modulvognstog til og fra de mange store virksomheder som eksempelvis Vestas og Wavin på vejstrækningen fra E 45 til Viborg, da det vil reducere virksomhedernes transportomkostninger væsentligt. Endvidere vil det have en betydelig positiv miljømæssig effekt.

Som det fremgår af VVM-redegørelsen, opleves der stigende problemer med trafikafviklingen for såvel personbiler som lastbiler på strækningen fra E 45 til Søbyvad. Der opleves især dårligere fremkommelighed på grund af en stigning i lastbiltrafikken.

3. maj 2012

Sagsbehandler:
Richard Malmose
Tlf. 89645301
rma@favrskov.dk

Personlig henvendelse:

Favrskov Kommune
Trafik og Anlæg
Torvegade 7
8450 Hammel

Sagsnr.
710-2008-30171

Dokument nr.
710-2012-95958

Der er således et stort ønske om en reduktion af trafikken gennem de mange små byer på strækningen for at forbedre trafiksikkerheden for beboerne langs hovedlandevejen, som i dag gennemskærer disse byer. Trafiksikkerhedsproblemer og barriereeffekt for de bløde trafikanter i disse byer opleves som stigende i takt med stigningen i trafikmængden. Endvidere opleves der også stigende støjgener for beboerne langs vejen i takt med, at trafikmængden vokser.

Hertil kommer, at strækningen anvendes af mange langsomt kørende køretøjer f.eks. traktorer, landbrugsmaskiner, vindmølletransporter og andre særlige transportere m.m. Det har også været konklusionen i de tidligere undersøgelser, som udgjorde grundlaget for den politiske aftale om at iværksætte en VVM-undersøgelse.

De anførte problemer forårsaget af stigende trafikmængde vil blive forøget til et uacceptabelt niveau, hvis der ikke sker en udbygning af rute 26.

Samlet anbefaling

Med hensyn til valg af linjeføring er der både positive og negative konsekvenser ved alle tre linjeføringer.

Ud fra en samlet vurdering vurderer Favrskov Kommune, at den optimale linjeføring for motorvejen og for motortrafikvejen vil være en kombination af to af de skitserede linjeføringer.

Favrskov Byråd anbefaler Vejdirektoratet, at der besluttet følgende linjeføring af en ny rute 26, Viborgvej, på delstrækning 1 og 2, fra Søbyvad til Stillingvej:

- På delstrækning 1 fra Søbyvad til Skanderborgvej vælges linjeføring nord/midt
- På delstrækning 2 fra Skanderborgvej til Stillingvej vælges linjeføring syd

Favrskov Kommune har et stort ønske om, at der snarest muligt igangsættes en udbygning af rute 26 fra E 45 til Søbyvad.

Favrskov Kommune anmoder om, at der hurtigt efter VVM-høringen vælges en linjeføring, da der er et stort behov for en afklaring på grund af den store usikkerhed for de mange lodsejere i området, som de forskellige linjeføringer medfører og af hensyn til den kommunale planlægning.

Det anbefales derfor, at der vælges en linjeføring, som fastlægges med en anlægslov, og at der i den forbindelse afsættes midler til løsning af problemer med fastlåsthed ved særligt udsatte lodsejere i området.

VVM-redegørelsen

Med den foreliggende VVM-redegørelse er der nu undersøgt tre forskellige forslag til linjeføringer, og der er i rapporten redegjort for konsekvenserne af hver af de tre linjeføringer. Ved alle tre linjeføringer er der store konsekvenser for de eksisterende forhold både for mennesker, der bor i nærheden, og for landskab, natur og miljø og for eksisterende veje og stier.

Favrskov Kommune har gennemgået og vurderet de tre forskellige linjeføringer, og har følgende bemærkninger:

Generelle forhold

VVM-redegørelsen beskriver de tre linjeføringers betydning for planlægning, trafik, natur og miljø, arealbehov og økonomi.

Favrskov Kommune har udover konsekvenserne beskrevet i VVM-redegørelsen også søgt at forholde sig til de forskelle i størrelse af påvirkning af beboerne i området, som gør sig gældende ved de tre linjeføringer. Det er sket dels gennem egne vurderinger såvel som i form af en lang række oplysninger fra de mange beboere i området, som har givet deres mening til kende ved borgermøderne og ved henvendelse til byråds-medlemmer og forvaltning. Favrskov Kommune finder, at de tre linjeføringer har en række væsentlige forskelle.

Overordnet er Favrskov Kommune tilfreds med de krydsninger af veje og stier, der foreslås i rapporten. Dog er der visse steder ønske om mindre justeringer.

Den nordlige linjeføring vil afskære for byudvikling mod nord af centerbyen Lading, som ligger i byzone, og trafikstøjen vil blive mærkbar for et større samlet bysamfund. Lading vil med den fremtidige vækst i storbyregion Aarhus være en af de byer, der med en attraktiv beliggenhed tæt ved motorvej og ikke langt fra Aarhus vil kunne vokse til at rumme mange boliger, hvis den ikke afskæres fra udvikling ved den nordlige linjeføring. Det er vigtigt for hele Østjylland, da der på grund af grundvandsinteresser og – beskyttelseshensyn er store begrænsninger på fremtidig placering af byudviklingsområder i hele den østjyske region.

Endvidere vil motorvejen med den nordlige linjeføring blive en stor barriere i forhold til den historiske/kulturelle og fremtidige sammenhæng mellem bysamfundene og området mellem på den ene side Lading og Fajstrup og på den anden side Skjoldlev og Markusminde.

Linjeføring midt gennemskærer et stort fredet område ved Lading Sø, og den vil markant påvirke landskabet og de to bysamfund Lading og Fajstrup, hvor mange beboere vil få motorvejen meget tæt på. For beboere i Fajstrup vil motorvejen på den op til 3 meter høje dæmning og med en 3 meter høj støjskærm medføre en markant påvirkning af især de nærmeste boliger, som vil opleve vejdæmningen som en mur. En motorvej gennem det fredede område vil endvidere medføre en stærk reduktion af de store rekreative værdier, der findes i det fredede område ved Lading Sø, og som er en del af det attraktive friluftsliv for borgerne i Østjylland.

Det fremgår af VVM-redegørelsen, at: *"Kulturmiljøet for herregårdsmiljøet og landbrugslandskabet omkring Frijsenborg gennemskæres af både linjeføring nord og midt. Begge forslag vil virke som en visuel barriere og vil få en væsentlig betydning for oplevelsen af kulturmiljøet og beskyttelsen af dets værdier."* Favrskov Kommune anser også dette forhold som en uheldig konsekvens af linjeføringerne nord og midt.

Favrskov Kommune noterer sig, at den skitserede sydlige linjeføring syd er placeret på en sådan måde i det åbne landskab, at der tages hensyn til natur- og miljøinteresserne omkring Skivholme skov og til kulturarvsområdet Borum Eshøj. Motorvejen forløber i linjeføring syd gennem et åbent kulturlandskab, og med hensyn til nærhed til bebyggelser kommer den her kun særlig tæt på enkeltejendomme. For disse enkeltejendomme vil det dog blive oplevet som en kraftig påvirkning.

Linjeføring syd ligger på en stor del af strækningen meget tæt på kommunegrænsen (ca. tre kilometer af motorvejen vil ligge i Skanderborg Kommune). Her er der i forvejen et naturligt skel mellem lokalsamfundene blandt andet med hensyn til deres brug af de forskellige kommuners kultur- og servicetilbud. Motorvejens barrierevirkning rammer dermed et noget mindre antal beboere, end det er tilfældet ved linjeføring nord og midt.

Ved linjeføring syd er der noget større afstand (ca. 700 meter) fra motorvejen til det nærmeste mindre bysamfund, Skivholme, end der er fra linjeføring nord og midt (ca. 300 meter) til centerbyen Lading og til landsbyen Fajstrup med større sammenhængende bebyggelse. Linjeføring syd virker derfor i sammenligning med linjeføring nord og midt mindst indgribende i forhold til sammenhængende bebyggelser.

Vejdirektoratet har oplyst, at det vil være muligt at kombinere linjeføringerne i tilslutningsanlægget ved Skanderborgvej. Det vil således være muligt at kombinere linjeføring nord/midt på delstrækning 1 fra Søbyvad til Skanderborgvej med linjeføring syd på delstrækning 2 fra Skanderborgvej til Stillingvej. Herved bliver den samlede strækning ca. 2 km. kortere, og ifølge Vejdirektoratet reduceres anlægsudgiften til det samlede vejanlæg med cirka 30 mio. kr.

En tilslutning til den eksisterende Viborgvej ved nord/midt linjeføringen har også den fordel, at trafikken fra de nordøstlige områder ved Thorsø og de sydvestlige områder ved Gjærn kan køre direkte på motortrafikvejen mod øst fra Nårupvej. Vælges linjeføring syd, skal denne trafik køre på den eksisterende Viborgvej gennem Svenstrup by hen til tilslutningsanlægget ved Skanderborgvej for at komme på motorvejen. Det vil således flytte mere trafik fra den eksisterende Viborgvej til motortrafikvejen at vælge linjeføring nord/midt på delstrækning 1.

Favrskov Kommune ser store muligheder i udviklingen af det planlagte store erhvervsområde i Anbæk ved Hammel mellem en ny motorvej og Viborgvej. Med ovennævnte kombinerede linjeføring foreslås tilslutningsanlægget ved Skanderborgvej placeret så langt mod syd som muligt af hensyn til indretningen af erhvervsområdet ved Anbæk.

Favrskov Kommune er tilfreds med den foreslåede udformning af tilslutningsanlægget ved Skanderborgvej som et såkaldt B-anlæg med østvendte ramper. Det giver de bedste muligheder for indretning af et erhvervsområde vest for Skanderborgvej, og det giver desuden mulighed for en trafiksikker stikrydsning af motortrafikvejen for stien fra Hammel til Farre. Favrskov Kommune indgår gerne i en nærmere dialog om, hvordan vejanlæg og tilslutningsmuligheder fra erhvervsområdet kan udformes. Ved detailprojekteringen ønskes stiforløbet udformet så direkte og hensigtsmæssigt som muligt, så stikrydsningen ikke opleves som en større omvej.

Bemærkninger vedr. fremtidige muligheder for by- og erhvervsudvikling

Bemærkningerne i dette afsnit er baseret på kommuneplanen for Favrskov Kommune. Der er udlagt områder til byudvikling ved Lading, ligesom der er planlagt område til erhvervsudvikling ved Anbæk tæt ved den eksisterende Viborgvej.

Linjeføring nord

Linjeføring nord begrænser mulighederne for byudvikling ved centerbyen Lading, da linjeføringen kun ligger ca. 300 meter fra byens nordlige grænse og da Lading ikke kan udvikles mod syd.

Ved Hammel ligger den nordlige linjeføring tæt på Viborgvej og det begrænser derved størrelsen af udlæg af nye erhvervsområder i direkte forlængelse af eksisterende og planlagte erhvervsområder langs den eksisterende Viborgvej. Det betyder, at udlægning på sigt af nye erhvervsområder ville skulle ske på begge sider af motortrafikvejen.

Linjeføring midt

Der er samme bemærkninger til påvirkning af område til erhvervsudvikling ved Hammel, som ved den nordlige linjeføring.

Linjeføring midt passerer det fredede område mellem Lading by og Lading Sø og kommer meget tæt på de sydligste huse i landsbyen Fajstrup. Ved passage af Fajstrup ligger motorvejen på en op til 3 meter høj dæmning og med en 3 meter høj støjskærm. Det giver en markant påvirkning på de bebyggelser, der er beliggende syd for den eksisterende Viborgvej i Fajstrup og helt op til motorvejen.

Ved Lading vil den tætte rekreative og synsmæssige sammenhæng mellem Lading by og Lading Sø blive brudt af motorvejen.

Vælges linjeføring midt alligevel, bør de negative virkninger i forhold til udsigtsfredningen reduceres ved nedgravning af motorvejen, og de rekreative forbindelser bør sikres via stiforbindelser på tværs af motorvejen.

Linjeføring syd

Linjeføring syd giver de bedste betingelser for byudvikling ved Lading. Ved Hammel giver den de bedste betingelser for udvikling af erhvervsområdet ved Anbæk.

Ved Lading ligger motorvejens linjeføring syd for Lading sø og Skivholme skov. Lading bliver derved en mere attraktiv by af bl.a. følgende årsager:

- Meget trafik flyttes fra den eksisterende Viborgvej til den nye motorvej. Det betyder mindre vejstøj og lettere adgang til og fra Viborgvej.
- Sammenhængen mellem bysamfundene Lading, Fajstrup, Skjoldelev og Markusminde opretholdes. Alle byens eksisterende forbindelsesveje og stier bevares.
- Den tætte sammenhæng mellem Lading by og Lading sø bevares og forstærkes når trafikken på Viborgvej mindskes. Der betyder både en rekreativ og en synsmæssig stor kvalitet.

- Byens udviklingsmuligheder begrænses ikke af motorvejen. Byens potentialer som byzoneby tæt på Århus og det overordnede vejnet kan derved fortsat udvikles.

Ved Hammel ligger motorvejens linjeføring længere mod syd end i de to øvrige alternativer. Det betyder bedre muligheder for udlæg af nye, større og sammenhængende erhvervsarealer i direkte forlængelse af eksisterende og planlagte erhvervsområder langs den eksisterende Viborgvej.

Ved valg af en kombineret linjeføring med nord/midt på delstrækning 1 og linjeføring syd på delstrækning 2 vil placering af tilslutningsanlægget ved Skanderborgvej komme til at ligge cirka midt imellem de to linjeførings tilslutningspunkt. Det vil give mulighed for at etablere et lidt større areal til det planlagte erhvervsområde syd for den eksisterende Viborgvej end ved valg af linjeføring nord/midt på begge delstrækninger.

Bemærkninger vedr. boliger og mennesker

Ved etablering af en motor/motortrafikvej vil meget trafik flyttes fra den eksisterende Viborgvej og mindsker derved gener for boliger og mennesker i byerne langs vejen, bl.a. lettes adgangen til og fra Viborgvej og eksisterende støjgener reduceres.

I dette afsnit beskrives specifikt konsekvenserne vedrørende støj i de forskellige linjeføringer, idet støjgener er den mest markante gene for beboerne. Tallene er taget fra miljørapporten, hvor man kan se antallet af støjbelastede boliger ved hver af linjeføringerne og på hver enkelt delstrækning. Som sammenfatning anvendes støjbelastningstallet (SBT), der er et udtryk for den samlede støjbelastning ved boliger på en delstrækning.

Det fremgår af nedenstående, at den samlede støjbelastning ved alle linjeføringerne er markant mindre end ved basis 2020 (fremskrevet trafik på eksisterende Viborgvej).

Afstanden fra vejanlæg til boliger er af afgørende betydning for den samlede støjbelastning og der vedlægges derfor et oversigtskort, der viser afstande fra det nye vejanlæg til eksisterende bysamfund.

Søbyvad – Skanderborgvej (delstrækning 1)

Sydvest for Svenstrup krydser motorvejen Gelbæk på en landskabsbro, hvorefter vejen syd for Svenstrup graves ned i terrænet, og der suppleres med en støjskærm.

Ved basis 2020 vil støjbelastningstallet SBT være på 54,4 ved delstrækning 1. Denne støjbelastning ved boliger udtrykt ved SBT vil være markant mindre ved en linjeføring nord/midt på delstrækning 1, jf. nedenstående.

Linjeføring nord/midt

Ved motortrafikvejen vil SBT være på 20,1 ved linjeføring nord/midt på delstrækning 1.

Linjeføring syd

Ved motortrafikvejen vil SBT være på 26,3 ved linjeføring syd på delstrækning 1. Der vil således også være markant færre støjbelastede boliger på delstrækning 1 ved linjeføring syd i forhold til basis, men den samlede støjbelastning ved boliger vil dog være

lidt større ved linjeføring syd end ved linjeføring nord/midt. Det skyldes blandt andet, at der ved linjeføring nord/midt etableres en støjskærm ved Svenstrup by, og at der er langt færre støjbelastede boliger. Ved linjeføring syd er antallet af støjbelastede boliger 141 mod kun 90 ved linjeføring nord/midt.

Skanderborgvej - Stillingvej (delstrækning 2)

Ved basis 2020 vil støjbelastningstallet SBT være på 73,3 ved delstrækning 2.

Linjeføring nord

Støjmålingerne viser en betydelig støjbelastning af Ladings og Fajstrups nordligste bebyggelser med et SBT på 43,6. Vælges linjeføring nord, bør støj fra motorvejen afværges for eksempel ved nedgravning af motorvejen nord for Lading.

Linjeføring midt

Støjmålingerne ved en linjeføring midt viser en betydelig støjbelastning af Ladings og Fajstrups sydligste bebyggelser med et SBT på 45,8.

Linjeføring syd

Ved linjeføring syd vil SBT være på 40,3. Den samlede støjbelastning ved boliger udtrykt ved SBT vil således være mindst ved linjeføring syd på delstrækning 2.

Bemærkninger vedr. natur- og miljøforhold

I VVM-redegørelsens rapport om miljøvurdering er der redegjort grundigt for konsekvenserne for natur og miljø. Det fremgår heraf, at alle tre linjeføringer på visse strækninger etableres gennem sårbar natur. Især ved krydsning af de store ådale påvirkes naturområder med høj naturværdi.

Alle tre linjeføringer gennemskærer områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD områder). Det gælder særligt den nordlige linjeføring, hvor hele den planlagte vejstrækning gennemskærer OSD områder. Nord og midt linjeføringerne vil også passere indvindingsområder til vandværker, og alle tre linjeføringer vil krydse flere vandløb. Linjeføring syd vil krydse færrest vandløb.

Alle tre linjeføringer gennemskærer sårbare naturområder, § 3 områder og områder med fredede fortidsminder. Linjeføring syd giver dog de bedste betingelser for hensynet til områder beskyttet efter naturbeskyttelseslovens § 3 samt fredede fortidsminder. Linjeføring midt krydser gennem et stort fredet område ved Lading Sø og kommer til at ligge meget tæt på søen.

Linjeføring nord krydser igennem to væsentlige ledelinjer i et værdifuldt flagermusområde omkring Fajstrup Nederskov og Højskov. Linjeføring syd krydser igennem et vigtigt skovområde med stor aktivitet af flagermus. For begge linjeføringer vurderes den økologiske funktionalitet at kunne opretholdes ved afværgeforanstaltninger.

For hjortevildt medfører alle tre linjeføringer en barriere i landskabet, ligesom det også vil påvirke det øvrige dyreliv i området.

Favrskov Kommune har noteret sig, at Vejdirektoratet i sin planlægning og projektering af vejprojektet vil tage højde for disse uheldige konsekvenser med en række afværgeforanstaltninger. Det drejer sig blandt andet om dalbroer ved passage af ådale, særlige foranstaltninger ved afledning af overfladevand med sikrede regnvandsbassiner og en lang række faunapassager udformet i forhold til de konkrete steders behov. Favrskov Kommune lægger vægt på, at påvirkningen af vandløbenes vandkvalitet og Lading Sø bliver mindst muligt.

Der kan ved passage af vandindvindingsområder for drikkevand og direkte påvirkning af drikkevandsboringer blive tale om, at der skal etableres erstatningsboringer. Ved fjernelse af fredsskov skal der etableres erstatningsskove.

På baggrund af linjeføringens forløb langs med hovedlandevejen Århus-Viborg konkluderes i VVM-redegørelsen, at linjeføring midt vil medføre den mindste barriereeffekt. Barriereeffekten kan dog reelt være større end ved de øvrige forslag, idet dyr skal krydse hen over en bredere strækning. Ved henvendelse til Aksel Bo Madsen, Institut for Bioscience, Aarhus Universitet har Natur og Miljø fået oplyst:

"Alt andet lige vil to veje forholdsvis tæt på hinanden give en meget stor barriereeffekt, og levedmulighederne for arter og naturtyper mellem de to veje vil være meget begrænsede, og dermed vil barriereeffekten udgøre såvel de to veje samt arealerne herimellem. Barriereeffekten bør vurderes i forhold til de områder som gennemskæres og naturindholdet heri".

Det bør derfor undersøges nærmere, om barrierevirkningen reelt er mindre i de andre forslag, hvor der ligger to veje med en stor afstand, som dyrene skal krydse af to omgange, end hvis man placerer en motorvej og hovedlandevej tæt op af hinanden.

Bemærkninger vedr. trafikale konsekvenser og vej- og stiforhold

Der er generel tilfredshed med, at de forslag og ønsker til vej- og stikrydsninger, som Favrskov Kommuner har fremført ved notat af 6. maj 2011 og i forbindelse med samarbejdet i teknikerudvalget, er imødekommet. Der er derfor overordnet set tilfredshed med de krydsninger af veje og stier, der foreslås i rapporten. Dog er der visse steder ønske om justeringer, som nævnes i det følgende.

Linjeføring nord

Der er ikke specifikke ønsker om ændringer til vej- og stikrydsninger, men der konstateres u hensigtsmæssigt lange adgangsveje til nogle enkeltejendomme. Derfor opfordres der til, at udformning af adgangsveje til enkeltejendomme med parallelveje drøftes og aftales nærmere med ejerne af enkeltejendomme for at opnå den bedste løsning.

Motorvejen er på strækningen ud for Lading by foreslået anlagt i en lille udgravning. Favrskov Kommune ønsker at påpege, at vejen på strækningen ud for Lading må anlægges i en større udgravning, så udsyn og støjgener i forhold til boliger mindskes mest muligt.

Linjeføring midt

Der er ikke specifikke ønsker om ændringer til vej- og stikrydsninger, men der konstateres uhensigtsmæssigt lange adgangsveje til nogle enkeltejendomme. Se bemærkninger under linjeføring nord.

Ved linjeføring midt foreslås motorvejen på strækningen forbi Lading Sø anlagt henholdsvis på en lille dæmning og i terræn, så den herved kommer til at virke dominerende i landskabet. Favrskov Kommune foreslår, at hvis man vælger linjeføring midt, skal motorvejen indpasses i det fredede område på en sådan måde, at den ikke hindrer udsynet over det fredede landskab set fra Lading. Det kan ske ved nedgravning og eventuelt linjeføring rykket en smule længere mod nord.

Linjeføring syd

Bakkevej foreslås ført under motorvejen ved en landskabsbro som sti. Bakkevej ønskes opretholdt som en lokalvej med mulighed for bilkørsel.

Ved motortrafikvejens tilslutning til eksisterende Viborgvej ved Søbyvad er der kun foreslået vestvendte ramper ved Nårupvej. Dette vil medføre, at ca. 1.700 biler pr. døgn fortsat vil køre på den eksisterende Viborgvej til Skanderborgvej, hvor der er mulighed for at komme på motorvejen i retning mod øst. Såfremt linjeføring syd vælges, anbefales det, at der også etableres østvendte ramper ved Nårupvejs tilslutning til motortrafikvejen.

Motortrafikvejens tilslutning til rute 26 i Århusvej ved Søbyvad - ved kilometer 36 - betyder, at vejanlægget med linjeføring syd bliver cirka to kilometer længere, end det gør med linjeføring nord/midt. Vejdirektoratet har oplyst, at anlægsudgiften herved bliver ca. 30 mio. kr. dyrere ved linjeføring syd.

Afslutningsvist vil Favrskov Kommune gerne kvittere positivt for den arbejdsform og inddragelsesproces, som Vejdirektoratet har anvendt i forbindelse med udarbejdelsen af VVM-redegørelsen. Favrskov Kommune ser frem til det fortsatte samarbejde om den nærmere planlægning af den kommende rute 26, og står naturligvis til rådighed i det videre arbejde.

Venlig hilsen



Nils Borring
Borgmester