

Tale ang. den politiske proces ved Rute 26

Vi kunne give et længere indlæg om, hvorfor den fredede Lading sø skal forblive en uspoleret naturperle. Vi kunne også give et længere indlæg om, hvorfor den fredede kulturarv Borum Eshøj skal forblive en kulturperle. Jeg tror, vi alle er klar over, hvorfor de skal blive uspolerede.

I dag ved I det - for I har selv stået her og set det og mærket det på jeres krop.

Vi vil gerne fokusere på at finde en løsning. En politisk løsning.

Lad mig ridse Landsbyrådet Herskind, Skivholme og Herskind Hedes standpunkt op

Landsbyrådet er ikke imod en vej, hvis det er det, der er behov for. Så behovet for vejen er en præmis vi er gået med på.

Og som Landsbyråd kan vi godt forstå, at Lading og de andre byer langs rute 26 gerne vil slippe for myldretrafik, tung trafik og støj.

Vi siger nej tak til en linjeføring syd om Lading sø - af indlysende årsager, som Else har været inde på.

Landsbyrådet har fremlagt en mulighed for en linjeføring, for at vise, at der er andre muligheder end den fra 2014 og den, der nu indgår i Regeringens forslag.

100 år med usikkerhed

Idéen om, at føre rute 26 uden om Lading har eksisteret i mange år. Vejen er ikke blevet til noget, fordi den er blevet kompliceret af mange årsager.

For det første har der været tanker om en omfartsvej uden om Lading i - bogstaveligt - 100 år, hvis vi spørger de lokale oldeforældre her på egnen. I lang tid har det vekslet mellem forskellige linjeføringer. Det har været et vilkår for dem, der har bosat sig i Lading, at man ikke vidste, hvor vejen ville komme til at gå.

Når der bliver truffet en politisk aftale om en sydlig linjeføring på baggrund af en VVM rapport, som entydigt og på alle parametre indstiller en nordlig linjeføring, så er der ingen, der har ro i maven.

Det er ikke kutyme ifølge Vejdirektoratet, at træffe en politisk aftale, der går imod en VVM rapportes entydige indstilling.

De forplumrede fakta

Det er en kompliceret sag, fordi fakta er blevet forplumret af Favrskov kommune. Støjberegninger er blevet forvansket og der er skabt tvivl om, hvem der forstyrres mest.

Lad mig slå det fast en gang for alle.

Eksperterne siger ifølge VVM fra 2012, at der er FLEST ved den SYDLIGE linjeføring, der bliver generet af støjen.

Støjberegningerne fra Favrskov blev første gang dementeret af daværende Transportminister Pia Olsen Dyhr i januar 2012. Dernæst udtalt som konstruerede af Skanderborg kommune i forbindelse med deres forslag til linjeføring i april 2021.

Vi undrer os over, at man kan præsentere konstruerede fakta til et foretræde for Transportudvalget. Men vi undrer os endnu mere over, at de til trods for, at de er blevet dementeret af en daværende transportminister, fortsat figurer i flere sammenhænge som et udtryk for, hvor mange borgere der bliver påvirket af linjeføringerne.

Den misforståelse oplever vi både blandt lokalbefolkningen, der derfor fejlagtigt tror den nordlige belaster dem mindst. Og vi møder det også, når vi taler med politikere.

Der er også noget andet der undrer os.

Hvordan kan det være at 1 kommune kan indsende et forslag, der indgår i udspillet til infrastrukturaftalen? Er det kutyme? Og ville man så ikke lave en åben proces for alle de kommuner, der skal lægge jord til de nye veje?

Er det fairplay, når kun nogen bliver hørt?

Høringsfasen og anlægsfasen for en evt. sydlig linjeføring

En ny VVM rapport, der kigger på flere mulige linjeføringer, koster håndører i forhold til risikoen for at anlægge en vej det forkert sted.

Yderligere er der mange nye stemmer, der kan aktiveres, hvis den sydlige linjeføring kommer i høring. Her tænker jeg på Moesgård museum, Fredningsnævnet i regionen, Danmarks Kulturarvs Forening og Dansk Naturfredningsforening som nogle af de store stemmer.

Og kommer vi igennem en høringsfase og hen til at sætte en gravemaskine i jorden, må vi forvente, at den skal holde en pause ved Borum Eshøj.

Når der er indtegnet en linje for kulturarvsarealer, så er det et advarselssignal til en bygherre. Her tager bygherre selv risikoen - og regningen - for at grave i jorden. Man må formode, ifølge fortællinger fra historikere, at der også kan findes en boplads i nærheden af højene og der er fundet gravhøje i det område, hvor vejen skærer gennem kulturarvsarealet.

Hvor ville det være naturligt at finde en boplads? Måske ved Borum Møllebæk der engang var så stor, at man kunne sejle ind til Lading Sø. Vand var en vigtig ressource.

Når jeg fortæller jer det i dag, er det fordi jeg er lokal. I står som politikere her hos os, og vi har til opgave at vise jer de forhold, som I er ved at træffe beslutninger om - langt væk ovre på Christiansborg.

Hvis vi kommer igennem en høringsfase på en sydlig linjeføring og frem til, at kulturarvsarealet skal graves op, så kan man påregne en risiko for, at arkæologerne går igang med spatler og teskeer.

Den risiko står for jeres regning og det er jeres beslutning at træffe - nu er I oplyst.

En ny situation

Det er også en kompliceret sag, fordi der i disse måneder bliver talt om, at der er truffet en beslutning. En beslutning om, at linjeføringen skal gå syd om Lading sø. Det er ikke korrekt. Der er indgået en aftale om at træffe en beslutning, når tiden er til den slags - og der er vi ikke kommet til endnu! En AFTALE.

Hvilken betydning har en politisk aftale? Det svarer folketingets hjemmeside på således, citat:

“En politisk aftale er en tekst, der beskriver, hvad en række partier er blevet enige om. Aftalen har ikke nogen juridisk betydning, så det centrale er, hvordan aftalen efterfølgende føres ud i livet.

Regler for politiske aftaler findes ikke. Man kan sige, at en politisk aftale er en tekst, som nogle politiske partier er blevet enige om. Som regel er det regeringen og et eller flere andre partier, der står bag en politisk aftale. Der kan være et større eller mindre flertal bag en aftale.

Forlig er et andet ord for en politisk aftale. (...)

Aftaleteksten beskriver, hvilke initiativer parterne er blevet enige om. Først herefter begynder arbejdet med at finde ud af, hvordan aftalen skal føres ud i livet. Er det en stor aftale, skal der måske laves ny lovgivning, eller måske skal der tilføjes penge på finansloven på et særligt område. Er det en lille aftale, kan det være, at den bare sætter en undersøgelse i gang eller ændrer lidt i praksis på et bestemt område.” citat slut

Så en aftale er altså ikke en beslutning. Og der kan efter en politisk aftale træffes handlinger således, at en aftale kan føres ud i livet.

Landsbyrådets indstilling til den politiske aftale fra 2014

Det er nu et spørgsmål om at få hele strækning åbnet op igen og set på med nye øjne - hvis I vil tage en anbefaling fra en borgerstemme med i inderlommen. I så fald vil det være en mere åben politisk proces og en proces, der vil give mere mening set fra vi borgeres synspunkt.

Regeringen har ændret vejtypen fra motorvej til motortrafikvej. Cirka 40 % af vejen er ændret fra forligsparternes aftale i 2014 til Regeringens udspil i 2021.

Hvis 40 % allerede er ændret, hvorfor kan linjeføringen ved Lading så ikke også være åben igen?

Eller kunne man sige, at dette punkt i Regeringens udspil til Infrastrukturaftale er et helt nyt forslag, som slet ikke er den "gamle aftale"? Og at der dermed ikke ER noget forlig at forholde sig til? Hvis det er et nyt projekt, så skal det vel drøftes forfra, og der bør tages aktivt stilling til hele linjeføringen?

Er denne motortrafikvej et nyt projekt, som Regeringen har foreslået her i Østjylland for 5 kommuner?

Det kommende forlig

Lad os se fremad. Politik bliver skabt ved at træffe nye handlinger - det står der på folketingets hjemmeside og hvad der står der, er jo sandheden.

Regeringen og det forlig, som Regeringen skal skaffe for at få en beslutning igennem skal indgås med en linjeføring udenom Lading, der giver mening for DANMARK. Ikke kun for Landsbyrådet Herskind, Skivholme og Herskind Hede. Ikke kun for Lading. Ikke kun for Skanderborg. Ikke kun for hver enkelt af os.

Det her er et spørgsmål om at finde en løsning. Den rigtige løsning for Danmark.

Det kan f.eks. være den linjeføring, som Landsbyrådet og Skanderborg Kommune i samarbejde foreslår - det vil vi i Landsbyrådet da kun blive glade for.

Men hvis jeg skal være ærlig vil jeg blive mest glad, hvis eksperterne opdaterer viden på nuværende trafikale forhold, nye økonomiske beregninger og ny viden om miljø- og klima, og de andre punkter, som eksperterne finder vigtige og vi alle gerne vil kende.

Kig ikke op i bakspejlet af bilen, når man planlægger fremtidens veje - kig ud af forruden, det er der fremtiden kan ses.

Vil I være med til at finde den gode løsning for Danmark?