

RUTE 26 VVM-UNDERSØGELSE VIBORG V-RØDKÆRSBRO OG SØBYVAD-AARHUS

INDLEDENDE HØRING

Høringsnotat vedrørende offentlig høring
i perioden 1. november - 29. november 2010

JULI 2011

INDHOLDSFORTEGNELSE

TIL ALLE, DER HAR INDSENDT HØRINGSSVAR	3
BAGGRUND	3
Økonomiundersøgelsen	3
PROCESSEN I VVM-UNDERSØGELSEN	4
Nuværende stade i processen	4
STØJ	5
LINJEFØRINGER	5
Viborg V-Rødkærsbro	5
Søbyvad-Aarhus	6
Alternative forslag	7
AREALFORHOLD OG EKSPROPRIATION	8
LEDNINGER M.M.	9
HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VIBORG-RINDSHOLM OMRÅDET	10
Høringssvar fra interesseorganisationer og foreninger	10
Høringssvar fra borgere samt beboer- og grundejerforeninger	11
Høringssvar fra erhvervslivet	17
HØRINGSSVAR VEDRØRENDE HAMMEL-SPORUP-VOLDBY-OMRÅDET	18
Høringssvar fra borgere samt beboer- og grundejerforeninger	18
Høringssvar fra erhvervslivet	21
HØRINGSSVAR VEDRØRENDE LADING-SABRO-AARHUS-OMRÅDET	24
Kommuner og statslige myndigheder	24
Høringssvar fra interesseorganisationer og foreninger	24
Høringssvar fra borgere	28
Høringssvar fra erhvervslivet	42
HØRINGSSVAR GENERELT	45
Kommuner og statslige myndigheder	45
Høringssvar fra interesseorganisationer og foreninger	45
Høringssvar fra borgere	45
ANDRE HENVENDELSER	48



TIL ALLE, DER HAR INDSENDT HØRINGSSVAR

Den første offentlige høring i forbindelse med Vejdirektoratets arbejde vedrørende udbygning af rute 26 mellem Viborg og Aarhus resulterede i ca. 120 høringssvar fra borgere, erhvervsdrivende, foreninger, organisationer og myndigheder.

Vejdirektoratet takker for de mange henvendelser, og de indgår i stort omfang i det arbejde, vi på nuværende tidspunkt gennemfører i VVM-undersøgelsen. I dette høringsnotat har vi beskrevet og behandlet de indkomne høringssvar og redegjort for den arbejdsproces i VVM-undersøgelsen, som vi er i gang med nu. VVM er en forkortelse for "Vurdering af Virkninger på Miljøet," såvel naturens flora og fauna som mennesker og kultur.

Høringssvarene spænder vidt – fra kommentarer til Vejdirektoratets oplæg til linjeføring, forslag til ændringer eller direkte alternative linjeføringer til spørgsmål om støj, ekspropriation, eller krydsningsforbindelser, ligesom mange gør opmærksom på kulturhistoriske og naturmæssige værdier. En stor del af henvendelserne drejer sig om den samme håndfuld problemstillinger. Derfor har vi valgt at skrive særskilte afsnit om disse emner. Svaret til den enkelte er derfor kortfattede, idet vi henviser til det generelle svar.

BAGGRUND

Med aftalen *En grøn transportpolitik* af 29. januar 2009 blev det besluttet, at gennemføre en økonomiundersøgelse på rute 26 mellem Viborg og Aarhus. Økonomiundersøgelsen havde til formål at vurdere hvilke strækninger, der først skulle VVM-undersøges. Der blev samtidigt reserveret penge til at gennemføre en VVM-undersøgelse. Økonomiundersøgelsen blev afsluttet før sommerferien 2010, og i oktober blev det besluttet i forligskredsen bag *En grøn transportpolitik* at gennemføre VVM-undersøgelse på to strækninger ved hhv. Viborg og Aarhus. Strækningen ved Viborg er ca. 11 km lang, og den starter ved Holstebrovej via Søndre Ringvej til Kjellerupvej syd for Rindholm. Strækningen ved Aarhus er ca. 21 km lang og starter vest for Søbyvad ved Nørup og slutter ved Østjysk Motorvej E45.

ØKONOMIUNDERSØGELSEN

I økonomiundersøgelsen blev der undersøgt forskellige linjeføringsforslag til udbygning af rute 26 mellem Viborg og Aarhus. Der blev præsenteret resultater for forventet trafik, indledende anlægsoverslag og samfundsøkonomiske konsekvenser for de forskellige forslag. Resultaterne omfattede også konsekvenserne af at udbygge strækningen helt eller delvist med syv forskellige udbygningsscenarier. Trafikberegningerne er gennemført med en trafikmodel omfattende Jylland og Fyn, som rummer statsvejene og de vigtigste kommuneveje i regionen.

På strækningen ved Aarhus blev der undersøgt to forskellige linjeføringsforslag henholdsvis nord om Lading og syd om Lading Sø. Trafikberegningerne viste, at der ville køre mindst trafik på linjeføringen nord om Lading. Forklaringen på denne forskel er, at linjeføringen nord om Lading er længere end linjeføringen syd om Lading Sø. Da ruten nord om Lading tager lidt længere tid, vil



nogle trafikanter på lange ture vælge alternative ruter, fordi det giver en marginal tidsbesparelse i forhold til at køre ad rute 26.

På baggrund af resultaterne i økonomiundersøgelsen er VVM-undersøgelsen på strækningerne ved Viborg og Aarhus blevet igangsat.

PROCESSEN I VVM-UNDERSØGELSEN

Formålet med VVM-undersøgelsen er at undersøge forskellige forslag til vejprojekt og belyse de miljømæssige konsekvenser heraf. VVM-undersøgelsen bliver gennemført i overensstemmelse med EU's VVM-direktiv, og det indebærer, at anlæggets virkning på mennesker, dyr, planter, jord, luft, vand, klima og landskab samt arkitektonisk og arkæologisk kulturarv og afledte socioøkonomiske effekter skal undersøges, vurderes og beskrives. Desuden skal anlægget udformes, så dets virkninger på miljøet mindskes. Hvor det er relevant, udpeges foranstaltninger, der kan kompensere for anlæggets eventuelle negative virkninger. I VVM-undersøgelsen bliver der endvidere beregnet anlægsoverslag og samfundsøkonomiske effekter for de forskellige alternativer.

De undersøgelser og vurderinger, der skal foretages i VVM-undersøgelsen, skal frembringe tilstrækkelig viden til, at politikere og borgere kan vurdere projektets virkninger på miljøet og sammenligne alternative løsningsforslag. VVM-undersøgelsen skal desuden sikre, at vejprojektet tilpasses omgivelserne bedst muligt og påvirker miljøet mindst muligt.

Den indledende høring blev afholdt fra 1.-29. november 2010, og det er planlagt, at VVM-redegørelsen skal være udarbejdet i udkast til oktober 2011. Herefter skal der gennemføres en ny offentlig høring, hvor konsekvenserne af de konkrete projektforslag bliver fremlagt. Den forventes at finde sted i slutningen af 2011.

Herefter videregives resultatet af undersøgelsen til transportministeren med henblik på politisk drøftelse og stillingtagen. En gennemførelse af projektet forudsætter, at der vedtages en anlægslov, og at der afsættes penge til projektet på finansloven.

Når en anlægslov er vedtaget, skal vejen detailprojekteres, dvs. at det skal fastlægges mere præcist end i VVM-undersøgelsen, hvordan vejen skal forløbe. Der skal foretages de nødvendige ekspropriationer til vejanlægget, og der skal holdes møder med ejere og brugere af de ejendomme, der berøres af vejanlægget. Der går normalt 2 år med projektering og ekspropriation, hvorefter entreprenørerne kan gå i gang med anlægsarbejdet, som typisk vil tage 3 år.

NUVÆRENDE STADE I PROCESSEN

Den indledende høringsperiode sluttede 29. november 2010, og Vejdirektoratet er i gang med at gennemføre de tekniske undersøgelser. I høringsperioden har Vejdirektoratet modtaget ca. 120 høringssvar, hvoraf ca. 40 omhandler alternative linjeføringsforslag til VVM-undersøgelsen. Høringssvar er blevet beskrevet og behandlet i dette notat



Generelt indeholder svarene mange værdifulde oplysninger om bl.a. placering af lokale vandværker og ledninger, skoleveje i Sabro, nærhed til kirker, ønsker om støjafskærmning, ruter for råvildt og brug af rekreative områder samt lokalhistorisk materiale.

STØJ

Vejdirektoratet har modtaget flere høringssvar, som omhandler støj. I VVM-undersøgelsen vil støjen blive kortlagt, og der vil blive indarbejdet støjdæmpende tiltag i projektet på dele af strækningen.

Vejdirektoratet har en målsætning om at nedbringe støjen, hvor vejen passerer samlede boligområder og samtidig overstiger 58 dB, som er den vejledende grænseværdi for boliger. Grænseværdierne anvendes i kommune- og lokalplanlægning, når der udlægges nye boligområder og andre støjfølsomme områder langs eksisterende veje. Der er ikke fastsat vejledende grænseværdier for støj fra nye veje, men Miljøstyrelsen anbefaler, at der tages samme hensyn til støjen, når man planlægger nye veje og udbygninger, som når man planlægger nye boliger. Ved udvælgelse og dimensionering af støjdæmpende tiltag er det målsætningen, under hensyntagen til anlægstekniske og økonomiske muligheder, at nedbringe støjen for samlede boligområder, hvor støjen overstiger 58 dB.

Hvis boliger ligger tæt på vejen, vil der på disse strækninger være mulighed for at opsætte støjafskærmning enten i form af skærm eller jordvold. Ved enkeltliggende boliger, vil der ikke blive opsat støjafskærmning. Men på strækninger, hvor støjen overstiger 63 dB, vil ejerne blive tilbudt tilskud til facadeisolering, fx udskiftning af vinduer og friskluftventiler. Der vil blive udlagt støjdæmpende belægning på den nye vej, hvilket giver en mindre støjdbredelse end en almindelig belægning, og som vil nedsætte støjgener omkring vejen.

På de strækninger, hvor vejen anlægges i nye linjeføring, vil placeringen i terrænet også være en måde at nedsætte støjgenerne. Der er mange andre forhold, som også skal tages hensyn til, men mulighed for at holde vejen lavt i terrænet vil også blive undersøgt.

LINJEFØRINGER

I VVM-undersøgelsen vil der blive undersøgt et såkaldt 0-alternativ, som beskriver en fremtidig situation, hvor vejen ikke er udbygget. 0-alternativet bruges til at sammenligne konsekvenserne af at de forskellige forslag. I undersøgelsen vil der også blive undersøgt et såkaldt K-alternativ, som beskriver en situation, hvor den kollektive trafik på strækningen er forbedret.

VIBORG V-RØDKÆRSBRO

På strækningerne ved Viborg vil der på den vestligste strækning blive undersøgt en ny 2+1 motortrafikvej mellem Holstebrovej og Søndre Ringvej samt en udbygning af ringvejen til 4-sporet motortrafikvej frem til rundkørslen med rute 13 Vejlevej.



I forbindelse med undersøgelsen har det vist sig, at det også er hensigtsmæssigt at undersøge et sydligere alternativ, som forløber fra Holstebrovej mod sydøst og gennem udkanten af Liseborg plantage, krydser Kollingvej og fortsætter frem til rundkørslen med rute 13 Vejlevej.

På strækningen mellem Vejlevej og Kjellerupvej (rute 52) vil der blive undersøgt en udbygning af den eksisterende vej til motortrafikvej, hvilket omfatter ombygning af kryds til 2-planskryds og lukning af direkte adgange til motortrafikvejen.

Vejdirektoratet vil i forbindelse med udbygningen være opmærksom på, at forhold, som er påpeget i høringssvarene, bliver inddraget i undersøgelsen. Det sker under hensyntagen til bl.a.:

- Viborg Kommunes planlægning af byudvikling i Søndersø og Vedsø i forhold til vejbetjening
- Tilslutning af Teglmærken til motortrafikvejen
- Udformning af krydsningen mellem rute 26 og rute 13 i størst mulig afstand fra boligerne i Teglmærken
- Udformning af tilslutningsanlægget ved Kjellerupvej
- Forlægning af Bruunshåbvej og placering af tilslutningsanlæg
- Placering af linjeføring for ny motortrafikvej forhold til de eksisterende boliger i Møgelparken
- Placering af støjskærmning

SØBYVAD-AARHUS

På strækningen ved Aarhus vil den østligste strækning mellem E45 og Hammel blive udbygget til 4-sporet motorvej. Vest for Hammel overgår motorvejen til en 2+1 motortrafikvej frem til etapeafslutningen ved Nårup vest for Søbyvad.

Vejdirektoratet undersøger de tre linjeføringer, som beskrevet i debatoplægget: Den nordlige linjeføring, som forløber nord om Lading by, linjeføringen af 1990, som forløber mellem Viborgvej og Lading Sø, samt den sydlige linjeføring, der forløber syd om Lading Sø. Høringssvar, som omhandler denne strækning, bliver inddraget i undersøgelsen i det omfang, det er muligt. I forhold til placering af linjeføringerne vil der bl.a. blive taget hensyn til følgende forhold og lokaliteter:

- Udformning af tilslutning til Østjysk Motorvej E45 ved Tilst
- Kulturarvområdet ved Borum Eshøj
- Lading Sø
- Skov og fredskovområder
- Ådalen ved Søbyvad
- Kirker

Høringssvarene har bl.a. medført, at linjeføringerne ved Borum Eshøj i dialog med Moesgård Museum er blevet flyttet længere mod nord for at berøre kulturarvområdet mindst muligt.

Mellem E45 og Sabro bliver der undersøgt to linjeføringer for udbygning til motorvej. Den ene linjeføring omfatter udbygning af den eksisterende motortrafikvej syd om Mundelstrup og ombygning af den eksisterende tilslutning på E45 til forbindelsesanlæg mellem to motorveje. I den anden linjeføring forløber motorvejen længere mod syd, og der anlægges et nyt forbindelsesanlæg syd for den eksisterende tilslutning på E45.



Mellem Sabro og Voldby bliver der undersøgt tre linjeføringer, som forløber henholdsvis nord for Lading by, mellem Lading by og sø samt syd om Lading Sø. Den sydlige linjeføring er i forhold til økonomiundersøgelsen flyttet længere mod syd af hensyn til både skove og ejendomme på strækningen.

Mellem Voldby og Søbyvad bliver der undersøgt to linjeføringer. Denne ene linjeføring er en justering af den gamle projekteringslinje, og den forløber ved Svenstrup tæt på den eksisterende Viborgvej. Den anden linjeføring forløber længere mod syd bl.a. for at skabe afstand til Sporup Kirke og Møgelby.

ALTERNATIVE FORSLAG

Vejdirektoratet har modtaget ca. 40 hørings svar, som indeholdt forslag til ændringer i Vejdirektoratets oplæg til linjeføring eller til helt nye linjeføringer. Det omfatter bl.a. følgende forhold:

- Alternative tilslutninger af rute 26 til E45 eller rute 15
- Alternative linjeføringsforslag
- Justering af de foreslåede linjeføringer
- Udformning og placering af tilslutningsanlæg
- Tilslutning af lokale veje til kommende motorvej/motortrafikvej
- Støjdæmpende foranstaltninger

Vi forholder os til alle forslag, og i forbindelse med de tekniske undersøgelser bliver det vurderet, hvilke forslag der kan indarbejdes i linjeføringsforslagene. Forslag vedrørende projektering (som fx "skal vejen gå nord eller syd om mit hus") noterer vi os, men vi giver ikke et konkret svar, eftersom vejens forløb endnu kun er ved at blive fastlagt overordnet på nuværende tidspunkt. Fastlæggelse af linjeføringen for de forskellige alternativer sker under hensyntagen til mange forskellige forhold, såsom natur- og miljøforhold, nærhed til ejendomme, virksomheder og bysamfund, kommunernes fremtidige arealanvendelse og støj.

Alternative tilslutninger til E45 eller Silkeborgmotorvejen

På strækningen ved Aarhus er der kommet flere alternative forslag til at forbinde en kommende motorvej med E45 eller Silkeborgmotorvejen. Det omfatter forslag om en såkaldt Søften-løsning, som tager udgangspunkt i en linjeføring nord om Lading, hvorefter vejen forløber nord for den eksisterende Viborgvej og forbindes med E45 ved Søften. Andre forslag, som er fremkommet i høringen, tager udgangspunkt i linjeføringen syd om Lading Sø og forløber herfra mod sydøst og forbindes med Silkeborgmotorvejen ved Harlev eller Framlev. Der er også kommet fremsat forslag om en motorvej fra Viborg (Kjellerupvej) til Silkeborgmotorvejen, som alternativ til udbygning af hele strækningen mellem Viborg og Aarhus.

Forslagene vil blive inddraget i undersøgelsen, og det vil først og fremmest blive undersøgt, om disse løsningsforslag kan løse de problemer, der findes på Viborgvej i dag, og som udbygningen af rute 26 skal løse – dvs. skabe bedre trafiksikkerhed og fremkommelighed på strækningen.



AREALFORHOLD OG EKSPROPRIATION

Ekspropriation betyder tvungen afståelse af ejendom. En ekspropriation kan både omfatte afståelse af fast ejendom og begrænsninger, der bliver pålagt en ejendom. Hvis et vejbyggeri er af almen interesse for landets borgere, har det offentlige ret til - mod erstatning til ejeren - at ekspropriere den jord, der skal bruges til arbejdet. Det er Ekspropriationskommissionen, der gennemfører ekspropriationen. Ved byggeri af en ny vej eksproprieres først de hele ejendomme, og derefter eksproprieres de ejendomme, der kun skal afstå en del af jorden. På ekspropriationsforretningen gennemgår Ekspropriationskommissionen indgrebet for hver enkelt ejendom og spørgsmål omkring adgangsforhold mv. med grundejeren. Herefter fastsætter Ekspropriationskommissionen størrelsen på den erstatning, grundejeren skal have for at afstå sin jord. Både grundejeren og Vejdirektoratet kan klage over størrelsen af erstatningen til Taksationskommissionen.

Ekspropriationskommissionen er en upartisk og uafhængig instans, nedsat af transportministeren, som ikke er underlagt andre myndigheder. Formanden for Ekspropriationskommissionen (Kommissarius) er jurist. To medlemmer er udvalgt fra en liste udpeget af transportministeren, og to medlemmer er udvalgt fra en fælleskommunal liste, med udpegede repræsentanter fra hver af landets kommuner. Kommissarius udpeger medlemmerne fra projekt til projekt. Kommissionens opgave er at vurdere og godkende projektet, som Vejdirektoratet udarbejder. Den kan dog også forkaste projektet eller forlange yderligere undersøgelser og ændringer i projektet. Desuden beslutter Kommissionen omfanget af jordfordelingen og ekspropriationerne og fastsætter erstatning for ekspropriationerne.

Vejdirektoratet har ikke hjemmel til at overtage ejendomme, der er berørt af vejplanlægningen, inden Folketinget har vedtaget en anlægslov. Vejdirektoratet vil i forbindelse med VVM-undersøgelsen vurdere hvilke arealbehov de forskellige linjeføringsforslag vil medføre, og hvor meget det kommer til at koste. Det kan først gøres, når linjeføringerne er rimeligt fastlagte, og det er med en vis usikkerhed, da linjeføringen godt kan ændre sig i forbindelse med VVM-høringen og de kommende faser.

Det er derfor vanskeligt på nuværende tidspunkt at vurdere, hvordan de enkelte ejendomme konkret vil blive berørt. Hvilket også betyder, at vi heller ikke på nuværende tidspunkt kan afgøre om betingelserne for en totalekspropriation er opfyldt. Hvis det ender med en delekspropriation af en konkret ejendom, det vil sige afståelse af dele af jorden, vil ulemperne hermed søges afhjulpet gennem en jordfordeling i området.

Vejdirektoratet taler gerne med berørte naboer i området, da vi er opmærksomme på, at planlægning af nye veje skaber stor usikkerhed i de berørte områder. Vi kommer gerne på besøg, og ser på ejendommen og omgivelserne, og selvom vi ikke kan fortælle meget, så kan vi forklare, hvad den videre proces for vejprojektet vil indebære for den enkelte lodsejer.



LEDNINGER M.M.

Når en ny vej anlægges, skal der tages hensyn til alle former for ledningsanlæg, bl.a. elforsyning, naturgas- og olieledninger, varmemforsyning, vandforsyning, kommunikationsledninger og afløbsledninger. Vejdirektoratet forudsætter, at det i forbindelse med vejprojekter er nødvendigt, at udføre ledningsarbejder.

Det er ikke muligt på nuværende tidspunkt at give et svar på, hvem der skal betale for ledningsarbejder. Generelt er det imidlertid sådan, at ledninger i vej ligger som gæst, hvilket betyder, at ledningsejeren må betale ledningsarbejder. Ledninger i privat areal, dvs. uden for vej, ligger ligeledes som gæst, med mindre ledningsejeren har aftalt eller betalt sig ud af gæsteprincippet. I byggelinjeareal ligger ledningen ligeledes på gæstevilkår, med mindre en byggelinjedispensation udtrykkeligt er givet 'uden vilkår'.

Vejdirektoratet tager i forbindelse med fastlæggelse af linjeføring kontakt til ledningsejerne. Ofte vil det på et tidligt tidspunkt være muligt, uden udgifter for Vejdirektoratet at tilpasse vejprojektet, så udgifterne til ledningsarbejder minimeres.



HØRINGSSVAR VEDRØRENDE VIBORG-RINDSHOLM OMRÅDET

HØRINGSSVAR FRA INTERESSEORGANISATIONER OG FORENINGER

Danmarks Naturfredningsforening, afdeling Viborg v. Vagn Dissing og Eyvind Lyngsie Jakobsen

Danmarks Naturfredningsforening (DN) foreslår, at linjeføringen ved Viborg og nordpå i det væsentligste følger den gamle rute 26, da de mener, mindre vejudvidelser kan afhjælpe de nuværende problemer med flaskehalse. DN foretrækker en forlægning af vejen over Fiskbæk ådal, frem for at berøre værdifulde naturområder ved Nybro (Bredsgård Sø).

DN pointerer, at VVM-undersøgelsen bør udstrækkes til at omfatte væsentlige områder omkring den forventede forlængelse af strækning 1 nordpå. DN opfordrer til, at VVM-undersøgelsen også omfatter tilslutningsanlæggene ved Bruunshåbvej og Gl. Aarhusvej, grundet de store byudviklingsprojekter i områderne.

VVM-undersøgelse bør ifølge DN tillige omfatte hvilke konsekvenser, en ombygning af rute 26 vil have på faunapassagen i Nørreå-afløbet fra Hald Sø.

Vejdirektoratet

Vi har noteret DN's synspunkt vedrørende linjeføringen ved Viborg og nordpå. I VVM-undersøgelsen vil vi i nødvendigt omfang også undersøge muligheder for at føre en fremtidig linjeføring nord om Bredsgård Sø vest for Ravnstrup i en evt. fremtidig Stoholm-linje, men denne er ikke en del af VVM-undersøgelsen. Tilslutningsanlæggene ved Bruunshåbvej og Gl. Aarhusvej behandles ligeledes i VVM-undersøgelsen. På udbygningsstrækningen vil vi vurdere de eksisterende faunapassager og behovet for nye passager.

Sdr. Rind-Rindsholm lokalråd v. Erland Aarup [Med høringssvaret er medsendt uddrag fra Lokalrådets vision 2030 og skitse over tilslutning ved Århusvej]

Af hensyn til trafiksikkerhed, tilgængelighed, tiltrækningskraft og udbygningsmuligheder for området ønsker lokalrådet, at der udbygges til helt tilslutningsanlæg ved Kjellerupvej og anlægges et helt tilslutningsanlæg nordvest for Bruunshåbvej. En udbygning til helt tilslutningsanlæg ved Kjellerupvej bør ifølge lokalrådet udformes, så der:

- bliver let adgang til rute 26 i retning mod Viborg, Bjerringbro og Aarhus for alle nuværende og kommende beboere i Rindsholm syd, hvor der er planlagt nyt boligområde. Og dermed mindre trafik gennem Rindsholm ad Gl. Århusvej.
- skabes bedst mulige vilkår for etablering af erhvervsområder omkring Kjellerupvej.
- muliggøres en udnyttelse af arealerne nordøst for rute 26 til erhverv.
- kan tilvejebringes mulighed for en mere trafiksikker adgang til rampeanlægget ad Klovenhøjvej fra Sdr. Rind, den nuværende bør fjernes hurtigst muligt.
- fjernes mest mulig pendlertrafik gennem Sdr. Rind ad den smalle Sdr. Rindvej videre ad Brandstrupvej til Rødkærsbro.



Lokalrådet foreslår, at al til- og frakørsel i området sker gennem et fuldgældigt rampeanlæg ved Kjellerupvej, anlæg af parallelvej fra rampeanlæg til motelområdet, og ny trafikssikker tilslutning af Klovenhøjvej til rampeanlæg. Anlæg af nyt helt tilslutningsanlæg nordvest for Bruunshåbvej mener lokalforeningen bl.a. skal medvirke til at:

- fjerne al uvedkommende trafik fra Bruunshåbvej, så vejen kan blive en trafikssikker skolevej med plads til cykelsti.
- lukke af for al forbindelse til rute 26 ved Rindsholm kro og dermed mindske trafikken gennem Rindsholm nord mest mulig, så en tiltrængt byfornyelse omkring Gl. Århusvej ved Rindsholm kro og den gamle stationsplads kan påbegyndes.
- løse aktuelle problemer med den manglende omfartsvej øst om Viborg. En omfartsvej/direkte forbindelse mellem A26 og Overlund er ifølge lokalforeningen en nødvendig og en grundlæggende forudsætning for en fornuftig planlægning af infrastrukturen i den kommende bydel omkring Vedsø.
- give gode muligheder for, at et bydelscenter kan placeres centralt i den kommende bydel og være let tilgængelig fra alle lokalområder.
- bidrage til bæredygtig struktur for den kollektive trafik (bybus/lokalbus/regionalbus/trinbræt).

Lokalrådet ser frem til en støjkortlægning af området. Lokalrådet anbefaler, at rastepladsen ved Over Rindsholm ikke nedlægges, men indpasses i det nye anlægs omgivelser. Derudover peger foreningen på behovet for rasteplads med toiletbygning på nordsiden af rute 26.

Vejdirektoratet

Lokalrådets ønsker til udformning af tilslutningsanlæg vil blive inddraget i undersøgelsen. I første omgang vil det trafikale behov for at ombygge anlægget ved Kjellerupvej blive undersøgt i trafikmodellen. Desuden vil arbejdet med udformning og placering af tilslutningsanlæg foregå i tæt dialog med Viborg Kommune.

HØRINGSSVAR FRA BORGERE SAMT BEBOER- OG GRUNDEJERFORENINGER

Bruunshåb Borgerforening v. Tommy Erichsen

Borgerforeningen opfordrer til at fjerne eller flytte det påtænkte tilslutningsanlæg ved Bruunshåbvej. Borgerforeningen mener, forslaget om tilslutningsanlæggets placering må være på foranledning af Viborg Kommune, som skulle se det nye tilslutningsanlæg som 1. etape og en billig mulighed for at kunne realisere en Østlig Ringvej. Denne vil imidlertid føre midt ned gennem Bruunshåb by, få meter fra Møllehøjsskolen, skære skoledistriktet midt over samt gøre en i forvejen usikker skolevej endnu farligere.

Borgerforeningen foreslår, at en eventuel tilslutningsvej etableres, hvor rute 52 (Silkeborgvej) møder rute 26 (Århus-Viborg) sydøst for Rindsholm. Her er i forvejen et relativt nyt haneanlæg med tilslutninger. Borgerforeningen fremfører endeligt nogle alternativer til en Østlig Ringvej.

Vejdirektoratet

Vi har noteret borgerforenings ønske vedrørende tilslutningsanlægget, og det indgår i det videre arbejde med mulige løsninger. Vejdirektoratet tager ikke stilling til en Østlig Ringvej, da det er en



kommunal opgave, der ikke indgår i VVM-undersøgelsen. Da arbejdet med udformning og placering af tilslutningsanlæg foregår i tæt dialog med Viborg Kommune, vil kommunes planer også blive inddraget i undersøgelsen.

Grundejerforeningen Møgelkær v. Peter Slej Nybo [Med høringssvaret er medsendt kort over området nord for Søndermarken med ønsker illustreret]

Grundejerforeningen (GM) omfatter boliger umiddelbart syd for den planlagte linjeføring af delstrækning 1. Grundejerforeningen mener, det må være en fejltagelse, at vejen er angivet anlagt så sydlig, som det fremgår af høringsmaterialet, da vejen vil komme til at skære igennem den nordlige del af boligområdet. Det er derfor grundejerforeningens ønske, at linjeføringen trækkes så langt mod Jægersborg Allé som muligt.

Grundejerforeningen forventer, at der - for at modvirke barriereeffekten af vejen - etableres en sti/broforbindelse ud for Finderuphøjskolen. GM forudsætter endvidere, at der bliver broer for den gående og kørende trafik ved Møgeltoft og for den gående trafik ved Liseborgvej. Det betyder samtidig, at vejens niveau på strækningen nord for Møgelkærområdet forventes at blive lavere end omgivelserne (vejen nedgraves), hvilket foreningen anser som værende en af forudsætningerne for at reducere støjbelastningen fra trafikken. Endelig forventer GM, at der bliver etableret supplerende foranstaltninger til støjdemping.

Vejdirektoratet

Vi har noteret grundejerforeningens synspunkter vedrørende linjeføringen. I området nord for boligområdet ligger linjeføringen, i modsætning til på de fleste andre strækninger, ret fast, idet den indgår i lokalplanen. Vejen vil komme til at forløbe nordligere end linjen, der er vist i debatoplægget antyder, netop for at berøre boligområdet mindst muligt.

I VVM-undersøgelsen kortlægges støjen fra vejen og mulige foranstaltninger, der kan reducere generne, beskrives. Der vil blive etableret tilstrækkelige over- og underføringer af veje og stier, så alle former for lokaltrafik fortsat kan ske, når motortrafikvejen er anlagt. Dette vil ske i tæt dialog med Viborg Kommune. Vi kan på nuværende tidspunkt ikke udpege, præcis hvilke veje og stier der vil blive ført over eller under motortrafikvejen, men grundejerforenings forslag er noteret og vil indgå i undersøgelsen.

Marlene Frederiksen

Marlene Frederiksen frygter for børneinstitutionen Møgelkær, beliggende Møgeltoft 71, da det ser ud til, at den nye vej kommer til at gå gennem institutionen. Forældre og personale regner med, vejen vil gå udenom. Marlene Frederiksen har talt med Lene Nøhr Michelsen, der sagde, at der var taget hensyn til institutionen, men det må meget gerne blive bekræftet.

Anja og Christian Asmussen

Anja og Christian Asmussen konstaterer, at Vejdirektoratets oplæg til linjeføring går igennem et område, der tilsyneladende ikke tidligere har været omfattet af Vejdirektoratets vejreservation, og gennem et område, der allerede er udbygget med Børnehuset Møgelkær, samt under udbygning Møgelparken 1 - 59, og klods op ad det eksisterende store boligområde i Møgelparken, fremfor længere mod nord, hvor der ikke er nogen boligbebyggelse.



Af hensyn til såvel børnehaven og boligområdet i Møgelparken henstiller Asmussens til, at linjeføringen bliver placeret så langt mod nord som muligt, så færrest beboere generes mindst muligt.

Kaj Egede

Kaj Egede har købt en byggegrund i Viborg på Møgeltoft 1 og søger information om den planlagte linjeføring for rute 26 syd om Bilka. Kaj Egede vil gerne have informationsmateriale tilsendt, gerne elektronisk.

Vejdirektoratet

Vi kan oplyse, at den linjeføring, der er vist i debatoplægget, er placeret sydligere i forhold til tidligere viste planer for en ny vej. En kommende motortrafikvej vil imidlertid blive ført så nordlig som muligt i det ubebyggede område syd for Jægersborgvej, netop for at berøre boligområdet mindst muligt.

Jan Bjerg

Jan Bjerg ønsker fartdæmpning på frakørselsrampen fra rute 26 ned på Gl. Aarhusvej i Viborg evt. kombineret med en 2-3 lysmaster omkring udkørslen på Gl. Aarhusvej. De fleste bilister stopper ikke op, hvilket skaber mange nærved-situationer, når cyklisterne, især skolebørnene skal krydse frakørslen om morgen. Jan Bjerg spørger til sidst, om det er muligt at lave en accelerationsbane på tilkørselsrampen fra Koldingvej, ved Rema 1000.

Vejdirektoratet

Vi har noteret forslagene vedr. ramperne, som på Koldingvej vil betyde, at Viborg Kommune skal inddrages. I VVM-undersøgelsen vil de sikkerhedsmæssige forhold også blive vurderet, hvilket evt. også kan omfatte belysning af rampekryds i bynære områder.

Anette Carlsen og Gert Poulsen

Anette Carlsen og Gert Poulsen ønsker yderligere oplysninger om, hvordan fremtidige planer vil berøre deres matrikel specifikt.

Vejdirektoratet

Det er for tidligt i processen til, at vi kan give et konkret svar. Når VVM-undersøgelsen er færdig, og den overordnede linjeføring for motortrafikvejen er fastlagt, kan vi lave en vurdering af, hvilke konsekvenser det vil få for jeres ejendom og andre berørte lodsejere. Se desuden det indledende afsnit om Arealforhold og Ekspropriation.

Ejgil Lindgaard Christensen [Med høringsvaret er medsendt skitse over området, information om støjskærme og svar fra Vejdirektoratet på tidligere henvendelse om støj.]

Ejgil Christensen meddeler sin utilfredshed med den nuværende støjsituation ved Gl. Aarhusvej og er stærkt bekymret for, at udvidelsen vil føre til endnu større støjbelastning. Gener, der både påvirker beboerne fysisk og psykisk, nedsætter muligheden for ophold i haven og forringer ejendomsværdien. Ejgil Christensen mener, at både kommune og stat har pligt til at forbedre støjforholdene jf. Miljøstyrelsens retningslinjer

Vejdirektoratet

Vi har noteret Ejgil Christensens bekymring vedrørende støj. I VVM-undersøgelsen vil støjforholdene blive kortlagt, og det vil blive undersøgt hvor det er muligt at opsætte støjafskærmning i for-



hold til samlede boligbebyggelser, der har mere støj end 58 dB, som er Miljøstyrelsen vejledende grænseværdi for boliger. Se desuden det indledende afsnit om Støj.

Henning Mundbjerg Nielsen

Henning Nielsen foreslår en alternativ tilpasning ved Viborg, således at vejen mod Viborg efter passage af jernbanebroen føres i en blød kurve til venstre og derefter til højre for derved at ramme naturligt ind i Søndre Ringvej. Vejen foreslås ført under rundkørslen, og der opsættes nødvendigt støjværn, hvilket vil kunne løse en del af Teglmarkens støjproblemer. Arealet, som skal bruges, ejes af Viborg Kommune, og der er ingen bebyggelse.

Vejdirektoratet

Forslaget indgår i det videre arbejde med udformning af vejanlægget ved Viborg.

Tina Kvist Martinsen

Tina Martinsen bemærker, at det vil være problematisk, hvis muligheden for tilkørsel fra Teglmarken til rute 26 fjernes. Boligområdet, der ligger som en selvstændig "ø" i sydbyen, kobler sig i øjeblikket til det overordnede vejnet via tilkørslen til rute 26, mens tilkoblingen til byen sker via Enebærvej/Lyngvej. Området har trafik til og fra daginstitutioner, skole, fritidsklub, arbejde, og et fremtidigt byudviklingsområde mellem Vintmølle Sø og Vedsø skal også taget med i betragtning.

Tina Martinsen frygter, at al denne trafik skal ledes gennem Teglmarken, hvis ikke en forbindelse til det overordnede vejnet bevares. Tina Martinsen foreslår, at Vedsøvej føres ud til rute 13, alternativt får et 5. ben med i rundkørslen, såfremt denne bevares.

Tina Martinsen understreger, at der er et stort behov for støjdæpende foranstaltninger i det i forvejen støjplagede område, som er udsat pga. sin lave beliggenhed. Endelig bemærker Tina Martinsen, at i forbindelse med rydning af beplantning langs strækning 2, er oplevelsen af støjen fra vejen steget samtidig med at den har ændret karakter. Beboerne i området ser frem til, at støjgenerne vil blive behandlet.

Grundejerforeningen Teglmarken v. Lisbeth Nielsen

Grundejerforeningen ønsker en afklaring af, hvordan området Teglmarken fremover skal trafikbetjenes. De forklarer en række eksisterende fremkommelighedsproblemer, som Vejdirektoratet bør tage med i den videre planlægning.

I relation til sammenfletning af trafik fra Søndre Ringvej, Vejlevej (rute 13) og Aarhusvej (rute 26), opfordrer Grundejerforeningen til at se på en løsning, hvor rute 26 inklusiv til- og frakørselsforhold mod Vejle ad rute 13 og mod nord via Søndre Ringvej trækkes så langt mod syd som muligt, i forhold til den eksisterende rute 26. Grundejerforeningen ønsker støjreducerende asfalt og opsætning af effektiv støjafskærmning, helst beplantelig og uigennemsigtig, hele vejen rundt langs Teglmarken. Grundejerforeningen ønsker også, at der kan etableres til- og frakørselsforhold mellem de enkelte veje for at mindske især lastbilers særligt støjende de- og accelerationer.

Sonja Kiilerich

Sonja Kiilerich bor i Teglmarken og opfordrer til, at der ved udvidelse og etablering af tilslutningsrampe ses på, at dette ikke kommer for tæt på boligområdet, at en evt. tilslutning ikke føres op i niveau men ned, så udsigten ikke forsvinder, og at der etableres støjdæpende foranstaltninger.



Vejdirektoratet

Til henvendelserne fra beboere i Teglmarken kan vi oplyse, at vi er særligt opmærksomme på området. I samarbejde med Viborg Kommune vil vi arbejde mod at finde en løsning på udfordringerne i området. I forbindelse med udbygning af rute 26 vil Teglmarken blive tilsluttet rute 26, men ikke på samme måde som i dag.

I VVM-undersøgelsen vil støjforholdene blive kortlagt, og det vil blive undersøgt hvor det er muligt at opsætte støjafskærmning i forhold til samlede boligbebyggelser, der har mere støj end 58 dB, som er Miljøstyrelsen vejledende grænseværdi for boliger. Vejdirektoratet forventer som udgangspunkt, at benytte støjreducerende asfalt på hele strækningen. Placering og udformning af evt. støjafskærmning vil blive vurderet i forbindelse med støjberegningerne, så hvor præcist, der vil blive etableret støjskærme, og hvilken udformning, de vil få, kan vi ikke sige endnu. Se desuden det indledende afsnit om Støj.

Vi har noteret de forskellige forslag og opfordringer, som vi tager med i det videre arbejde.

Kim Bach Jensen og Pia Balle Jensen

Kim Bach Jensen og Pia Balle Jensen spørger i forbindelse med udbygning af rute 26 om:

- hvornår i VVM-undersøgelsen Teglmarkens berørte beboere inddrages
- hvilke muligheder for indsigelser der er under forundersøgelserne
- hvornår der forventes at være linjebesigtigelse, og hvordan der kan indgives forslag til ændringer
- hvornår der forventes detailbesigtigelse, og hvordan der indgives forslag til ændringer
- støjmålinger og støjafskærmning, løsninger, erstatninger m.m.
- om der er indledt dialog med Grundejerforeningen i Teglmarken, Viborg.

Vejdirektoratet

I VVM-undersøgelsen vil der på baggrund af forslag i den indledende høring blive udarbejdet forslag til udbygning af rute 26, som sker i tæt dialog med Viborg Kommune. Undersøgelsen resulterer i en VVM-redegørelse, som fremlægges i offentlig høring, hvor det er muligt at komme med indsigelser til de beskrevne forslag. Redegørelsen forventes færdig i midten af oktober.

Først når Folketinget har vedtaget en anlægslov, vil projektet blive yderligere detaljeret og der vil blive afholdt linje- og detailbesigtigelse. I VVM-undersøgelsen vil støjen blive kortlagt (vha. støjberegninger) og cirka udstrækning og placering af støjafskærmning vil blive beskrevet.

Lotte og Jens Ole Rasmussen

Lotte og Jens Ole Rasmussen er bekymrede for støjen fra de ekstra biler efter udvidelsen fra 4 spor til motortrafikvej og spørger, om der overvejes støjværn på strækningen fra nedkørslen og hen over broen. Ifølge Viborg kommune ligger der forslag om et nyt boligområde helt ud til den 4-sporede vej - ud for nedkørslen til Gl. Aarhusvej. Det kan også blive svært for beboerne på Gl. Århusvej at komme ud fra indkørslen, hvis trafikken ind mod Viborg på Gl. Aarhusvej stiger.

Vejdirektoratet

I VVM-undersøgelsen vil vi beregne, hvor meget trafikken vil stige i 2020, hvis rute 26 udbygges til 4-sporet motortrafikvej. Der vil blive præsenteret løsninger, som kan klare den forventede trafik,



og det er på baggrund af den fremtidige trafik, støjen vil blive beregnet. Det vil også blive undersøgt, hvor det er muligt at opsætte støjafskærmning i forhold til samlede boligbebyggelser, der har mere støj end 58 dB, som er Miljøstyrelsen vejledende grænseværdi for boliger. Se desuden det indledende afsnit om Støj.

Flemming Kjeldbjerg

Som led i at forbedre trafikken mellem Viborg og Aarhus foreslås Flemming Kjeldbjerg at åbne for togstop i Rindsholm og samtidig lave afgang mellem de to store byer uden stop ved mellemliggende stationer. Flemming Kjeldbjerg spørger også, hvad det vil betyde for ham personligt ved udbygningen af rute 26, da han i forvejen bor meget tæt på rute 26. Endelig spørger Flemming Kjeldbjerg om, der bliver mulighed for en tilkørsel mod Aarhus fra Sdr. Ring

Vejdirektoratet

I VVM-undersøgelsen vil der blive undersøgt et såkaldt kollektivt alternativ, det omfatter forbedringer af den kollektive trafik, og vi har noteret forslaget om bl.a. togstop. Udbygningen af rute 26 sker frem til Kjellerupvej, og det vil blive undersøgt, om der er trafikalt behov for at udbygge det nuværende tilslutningsanlæg med ramper til/fra Aarhus. Der vil derfor ikke ske udbygning af strækningen ud for Flemming Kjeldbjergs ejendom. Det tilstræbes, at udbygningen mellem Kjellerupvej og Vejlevej vil komme til at holde sig indenfor det nuværende vejareal.

Søren Riis Vester

Søren Vester bemærker, at man burde prioritere fremkommelighed mere på landsplan og bruge pengene i københavnsområdet i stedet for, da kødannelsen her er meget større. Søren Vester opfordrer til, at det i VVM-undersøgelsen prioriteres at kigge på de støjmæssige forhold.

Vejdirektoratet

Vejdirektoratet har fokus på problemet vedrørende støj, og det er en væsentlig opgave i VVM-undersøgelsen dels at kortlægge støjen, dels at undersøge, hvordan støjgener kan reduceres. I VVM-undersøgelsen vil vi undersøge mulighederne for at sætte støjskærm op langs rute 26 i forbindelse med udbygning til motortrafikvej, hvor der er sammenhængende boligområder, der er udsat for støj over den vejledende grænseværdi på 58 dB. Hvis støjafskærmning skal have en effekt, skal boligerne ligge forholdsvis tæt på vejen, ellers giver skærmen ikke en tilstrækkelig støj-dæmpende effekt.



HØRINGSSVAR FRA ERHVERVSLIVET

Byggefirmaet Regnbueparken I/S v. Vibeke Asmin Hansen, DAHL Viborg Advokatpartnerselskab

Regnbueparken kommenterer linjeføringsforslaget ved Viborg vest, syd om Bilka, og foreslår, at linjeføringen flyttes mod nord helt om til omkørslen syd og storcenter Vest og Bilka. Regnbueparken ønsker effektiv støjafskærmning langs hele strækningen og vil gerne i dialog med Vejdirektoratet. Regnbueparken har boliger planlagt til opførelse i Møgelparken 1-169 og ønsker Vejdirektoratets stillingtagen hertil.

Vejdirektoratet

Vejdirektoratet kan oplyse, at motortrafikvejen vil komme til at forløbe længere mod nord, og altså tættere på Bilka, end det er vist på kortet i debatoplægget. Udbygningen af rute 26 har været planlagt i mange år, og derfor også udlagt som vejinteressezone i de kommunale planer. Selvom Vejdirektoratet har startet planlægning af en ny motortrafikvej, vil der gå flere år inden et evt. anlæg står færdigt. Det vil derfor være Regnbueparkens ansvar at sikre, at støjniveauet ikke overstiger den vejledende grænseværdi for nye boliger på 58 dB fra den planlagte vej, når boligerne opføres. Vejdirektoratet stiller gerne de forventede trafiktal på vejen til rådighed for støjberegningerne.

HØRINGSSVAR VEDRØRENDE HAMMEL-SPORUP-VOLDBY-OMRÅDET

HØRINGSSVAR FRA BORGERE SAMT BEBOER- OG GRUNDEJERFORENINGER

Inger Louise Skov, Hans Henrik Glasdam, Jørgen Rytter og Kirsten Rytter

Inger Louise Skov m.fl. anbefaler linjeføringen for projekteringslinje af 1990 i debatoplægget (lilla linjeføring), da Rampes Møllevej ellers vil blive afskåret, og hendes og andres boliger vil ikke kunne skærmes mod støj. Beboerne foretrækker en ekspropriation frem for ærgrelser over støjgener.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne. I VVM-undersøgelsen vil konsekvenserne af de forskellige linjeføringer blive beskrevet, og det vil blive fremlagt i redegørelsen.

Beboerne på Højagervej i Farre, v. Kasper Pedersen [Med høringssvaret er medsendt skitser og fotos]

Beboerne på Højagervej er bekymrede for at få motorvejen tættere på Farre og foreslår en alternativ linjeføring, der ligger mellem de af Vejdirektoratet foreslåede linjeføringer og Viborgvej. Dette kan bl.a. gøres ved at:

- flytte vejen længere væk fra Farre
- nedsænke vejen i terrænet
- lave støjdæmpende foranstaltninger i form af støjværn eller meget gerne et beplantet skovområde.

Annette Olsen og Jørgen Kjer, Højagervej Grundejerforening i Farre

Højagervej Grundejerforening foreslår at begrænse støjgenerne fra en ny vej ved at føre den nye rute 26 under Skanderborgvej (rute 457), så rute 457 bevarer sin nuværende kote højde. Linjeføringen ønskes så tæt på Hammel som muligt. Derudover ønskes lysregulering på ramperne, der tilslutter rute 457 til rute 26.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne og medtager forslaget til justering af linjeføringen i det videre arbejde. I VVM-undersøgelsen er støj og mulighederne for at begrænse generne herfra en af de store opgaver. Det vil blive undersøgt, om det er muligt at føre rute 26 under Skanderborgvej.

Mette Mommsen, sognepræst

Mette Mommsen er bekymret over forslaget, der vil føre motorvejen tæt forbi Sporup Kirke og kirkegård. Hun mener, at trafikken vil være stærkt krænkende overfor de pårørende ved begravelser. Mette Mommsen opfordrer til at respektere historie, traditioner, hellige steder og steder, hvor mennesker har brug for ro og for at livet står stille. Mette Mommsen pointerer også, at deres tre små samarbejdende sogne vil blive adskilt med en ny vej.



Hanne Hansen, Hans Jørgen Madsen, Ingelise Nielsen, gravere ved Røgen-Søby-Sporup Kirker

Graverne opfordrer til, at Sporup Kirkevej ikke lukkes, da de ellers ikke kan nå fra den ene kirke til den anden og ringe indenfor rette tid.

Røgen, Sporup og Søby menighedsråd v. Anette Birk Jørgensen

Menighedsrådet udtrykker bekymring over motorvejens placering, da Sporup Kirke kommer til at ligge meget tæt på vejen. Der er søndagsgudstjeneste på skift i de tre sognes kirker og de ansatte har brug for nemt at kunne komme fra den ene kirke til den anden. Derfor opfordrer menighedsrådet til, at Sporup Kirkevej forbliver åben, og at kirkebeskyttelseslinjen på 300 m overholdes.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne, men vil gerne tilføje at der på strækningen ved Sporup er tale om en 2+1 motortrafikvej. Desuden vil der, når de alternative linjeføringer fastlægges, blive taget hensyn til kirken (herunder også beskyttelseslinje og kirkeindsigt). I VVM-undersøgelsen vil over- og underføring af lokale veje også blive fastlagt i tæt dialog med Favrskov Kommune for at sikre, at de lokale hensyn varetages.

Beboerne i Sporup v. Per Pedersen

Per Pedersen og 41 andre beboere i Sporup har skrevet under på, at de foretrækker den linje i debatoplægget, som kaldes projekteringslinje af 1990. Beboerne foretrækker den oprindelige linjeføring, bl.a. fordi alle marker går fra nord/syd og følger sogneskellene, og der vil være mindre tværgående trafik. Beboerne fremhæver, at der er bedre jordbundsforhold nordpå, med få/ingen dræn. Og endelig fremhæves afstanden til Sporup Kirke, naturområdet ved Rampes Mølle som argumenter for den oprindelige linjeføring, samt at den ikke vil berøre så mange af de eksisterende gårde på strækningen Voldby-Søbyvad.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne, som vil indgå i det videre arbejde.

Hans Henrik Haugaard og Janni Laursen, Benny og Sonja Andersen samt Anders Fisker
[Med høringsvaret er medsendt skitser med justering af linjeføringen ved Søbyvad, Møgelby og Svenstrup]

Beboerne har indsendt forslag om flytning af linjeføringen længere mod syd end vist i debatoplægget. Justeringen af linjeføringen vil ifølge beboerne medføre mindre støjbelastning i Møgelby, samt forbedre forholdene generelt ved at afstanden til motortrafikvejen forøges for 27 husstande og formindskes for 11 husstande. Samtidig vil afstanden til fortidsminder også forøges, og den vil være mere lempelig mod beskyttet natur.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne om justering af linjeføringen, og det tilsendte materiale vil indgå i undersøgelsen.



Birgitte Junker og Jesper Sørensen, Voldby

Birgitte Junker og Jesper Sørensen konstaterer, at den sydgående linjeføring vil berøre deres jord og bygninger. De vil gerne vide, om huset skal rives ned og hvornår der bliver taget en endelig beslutning om linjeføringen.

Vejdirektoratet

Når VVM-redegørelsen har været i høring i slutningen af 2011, udarbejder Vejdirektoratet en indstilling til transportministeren med henblik på politisk stillingtagen til projektet. Den endelige linjeføring fastlægges ved en anlægslov, men det er på nuværende tidspunkt ikke muligt at sige noget om, hvornår dette vil ske.

Helen og Poul Holme Lindhof, Voldby

Helen og Poul Lindhof fremsætter forslag til at flytte den nordlige linjeføring mod syd af hensyn til nærhed til deres ejendom. Lindhof peger på det oprindelige forslag til linjeføring af 1990, som en bedre løsning for dem, så kan de stadig holde dyr og dyrkning på samme side af vejen. Lindhof foreslår også at undersøge muligheden for at lave en forbindelse til Silkeborgmotorvejen, og derved helt undgå at anlægge motorvej på rute 26 på strækningen ind mod Aarhus.

Vejdirektoratet

Vi har noteret ønskerne om justering af linjeføringen. Alternative muligheder for at forbinde rute 26 til Silkeborgmotorvejen, vil også blive undersøgt i VVM-undersøgelsen.

Erik Rasmussen, Ellerupvej

Erik Rasmussen spørger, om Vejdirektoratet har overvejet muligheden for at føre vejen nord om Møgelby i stedet for syd om og lave motortrafikvej gennem Søbyvad. Han foreslår, at linjeføringen ikke placeres som vist i debatoplægget, da det vil medføre store støjgener ved hans ejendom.

Vejdirektoratet

I VVM-undersøgelsen vil der også indgå en linjeføring, som tager udgangspunkt i den oprindelige linjeføring fra projekteringsloven af 1990, og den vil forløbe nord om Møgelby. På strækningen mellem Søbyvad og Hammel vil vejen blive anlagt som motortrafikvej.

Allan Rask, Svenstrup

Allan Rask er bekymret for at få mere trafik på Vadstenvej efter en udvidelse af rute 26, idet denne vej bruges af mange trafikanter, som forbindelsesvej til den vestlige del af Hammel, når de kommer fra Viborgsiden. Hvis der kun bliver frakørselsmulighed ved Fårvang og Skanderborgvej frygter han øget trafik på den smalle Vadstedvej, da det vil blive den "hurtigste" vej til den vestlige del af Hammel.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne. I VVM-undersøgelsen vil det blive undersøgt, hvilke konsekvenser udbygning af rute 26 på strækningen mellem Søbyvad og Aarhus vil få på det omgivende vejnet. Det er ikke sikkert, at en smutvej via Vadstedvej til det vestlige Hammel vil fremgå af trafikberegningerne, da det ikke er en af de overordnede kommuneveje. Når der bygges en ny motortrafikvej, vil trafikken på den eksisterende rute 26 falde, og derfor forventer vi heller ikke at trafikken på Vadstedvej vil stige.



Martin Andersen og Jette Hæstrup, Voldbyholt [Med høringssvaret er medsendt en skitse] Martin Andersen og Jette Hæstrup undrer sig over de økonomiske beregninger i økonomiundersøgelsen, der giver en bedre forrentning af den sydlige linjeføring ved Lading i forhold til den nordlige linjeføring. De så helst den oprindelige linjeføring af 1990 eller det nordlige linjeføringsforslag gennemført, da dette vil berøre kultur- og naturværdier i mindre omfang end det sydlige forslag, og at ejendomspriserne nordpå alligevel er vurderet på baggrund af en kommende vej. Det sydlige alternativ vil medføre større gener i forhold til støj og udsigt pga. terrænet.

Som alternativ foreslår Martin Andersen og Jette Hæstrup, at motorvejen øst for Voldby kunne flyttes mod syd, så den holder god afstand til skovens sydvestlige hjørne, føres syd om vindmøllerne, for derefter at ramme sydspidsen af skoven ved Skivholme. De begrundet forslaget med, at denne justering vil skåne ejendomme, reducere støjgener og mindske risikoen for påkørsel af vildt.

Endelig foreslår Martin Andersen og Jette Hæstrup at føre rute 26 fra Anbæk til Harlev, og derved udnytte Silkeborgmotorvejen ind mod Aarhus.

Vejdirektoratet

Trafikberegningerne i økonomiundersøgelsen viste, at der ville køre mindst trafik på linjeføringen nord om Lading. Forklaringen på denne forskel er, at linjeføringen nord om Lading er længere end linjeføringen syd om Lading Sø. Da ruten nord om Lading tager lidt længere tid, vil nogle trafikanter på lange ture vælge alternative ruter, fordi det giver en marginal tidsbesparelse i forhold til at køre ad rute 26. Forslaget om justering af den sydlige linjeføring vil indgå i det videre arbejde. Alternative muligheder for at forbinde rute 26 til Silkeborgmotorvejen, vil også blive undersøgt i VVM-undersøgelsen.

HØRINGSSVAR FRA ERHVERVSLIVET

Voldby Vandværk I/S v. formand Christian Drivsholm

Christian Drivsholm spørger til, hvordan Voldby Vandværk skal forholde sig til den situation, at deres ledningsnet vil blive påvirket i forbindelse med anlægsarbejde.

Vejdirektoratet

I løbet af VVM-undersøgelsen vil vi tage kontakt til alle ledningsejere. I forbindelse med planlægningen af en ny vej tages der særligt hensyn til drikkevandsområder. Hvis vejen anlægges i hidtil uberørt terræn, er det Vejdirektoratet, der bekoster eventuelle nye borer. Vedrørende ledninger se indledende afsnit om Ledninger.

Anders Duelund, Voldby

Anders Duelund gør opmærksom på, at der er mange private overkørsler til Viborgvej, hvilket har betydning, hvis den nuværende rute 26 skal udbygges på strækningen mellem Søbyvad og Viborg. Anders Duelund mener, at det vil give alvorlige flaskehalsproblemer på strækningen mellem Søbyvad og Fårvang, og det vil ikke blive en ordentlig løsning, hvis udbygning af den nuværende rute 26 vælges.



Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne, og informationen vedrørende de private overkørsler, men kan også oplyse, at der i dag ikke etableres overkørsler ud til en motortrafikvej. Hvis man vælger at udbygge den eksisterende vej til motortrafikvej, vil der skulle etableres parallelveje langs denne for at vejbetjene beboere langs strækningen.

Anette og Benny Jørgensen, Sporup Vestergård

Anette og Benny Jørgensen gør opmærksom på, at Sporup Vestergård vil berøres meget kraftigt af de linjeføringer, der er vist i debatoplægget. De to sydligste linjeføringer ved Sporup forventer Jørgensen vil føre til totalekspropriation, og den nordlige, der også går tæt på, vil dele jorden på begge sider af vejen, hvorved udvidelsesmuligheder umuliggøres, og mulighederne for at komme af med gylle begrænses meget. Anette og Benny Jørgensen peger derfor på den oprindelige projekteringslinje, men håber først og fremmest, at der træffes en hurtig afgørelse, da det er svært at leve med uvisheden.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunktet om linjeføring. Når VVM-redegørelsen har været i høring i slutningen af 2011, udarbejder Vejdirektoratet en indstilling til transportministeren med henblik på politisk stillingtagen til projektet. Den endelige linjeføring fastlægges ved en anlægslov, men det er på nuværende tidspunkt ikke muligt at sige noget om, hvornår dette vil ske.

Jens og Lene Gaardsdal, Bakkegården i Sporup

Jens og Lene Gaardsdal er flyttet fra Viborgvej 223 til Sporup Kirkevej 84, da udbygning på den daværende ejendom ikke er mulig. I 2002 flytter de ind i et nyt stuehus, men har stadig et driftsfællesskab med Viborgvej 224. Der er også jagt på den nuværende ejendom. Jens og Lene Gaardsdal foreslår derfor, at linjeføring i debatoplægget flyttes længere mod syd, syd om Farre. Lene og Jens Gaardsdal ønsker mest en hurtig afgørelse af, hvor vejen kommer til at gå samt evt. tilkendelse af erstatning for gener.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne om justering af linjeføringen, som vil indgå i det videre arbejde. Når VVM-redegørelsen har været i høring i slutningen af 2011, udarbejder Vejdirektoratet en indstilling til transportministeren med henblik på politisk stillingtagen til projektet. Den endelige linjeføring fastlægges ved en anlægslov, men det er på nuværende tidspunkt ikke muligt at sige noget om, hvornår dette vil ske. Det er endnu for tidligt at afgøre evt. ekspropriation og erstatning, men hvis der bliver tale om en delekspropriation af ejendommen, dvs. afståelse af dele af jorden, vil ulemperne hermed søges afhjulpnet gennem en jordfordeling i området. Se også det indledende afsnit om Arealforhold og Ekspropriation.

Birgitte og Jens Vestergaard samt Jørgen Juul

Vestergaard driver landbrug med svineproduktion nær Søbyvad, og de foreslåede linjeføringsfor-slag i debatoplægget går tværs over deres jorder. De ønsker at vide, hvordan de stilles mht. til kompensation både for gården, og for den ulempe, at udspretningsarealet til gylle (og dermed også svineproduktionen) må reduceres, for den gene at skulle arbejde med flere mindre jordstykker og transportere maskiner m.m. fra den ene side af vejen til den anden. De ønsker også at vide, om Nårupvej fra Gjærn indflettes i den nye vej, og om Møgelbyvej over- eller underføres den nye vej.



Vestergaard foreslår, at de to nuværende broer i Søbyvad anvendes til henholdsvis det ene spor og det andet spor for at spare naturen. De foreslår også, at flytte linjeføring for rute 26 mod vest, bagom Duelunds planteskole for at genere færrest mulige i området.

Vejdirektoratet

Vi har noteres forslaget om justering af linjeføring, som vil indgå i det videre arbejde. Det er endnu for tidligt at afgøre evt. ekspropriation og erstatning, men hvis der bliver tale om en delekspropriation af ejendommen, dvs. afståelse af dele af jorden, vil ulemperne hermed søges afhjulpet gennem en jordfordeling i området. I VVM-undersøgelsen vil udformning af det lokale vejnet foregå i tæt dialog med Favrskov og Silkeborg kommuner. Se også det indledende afsnit om Arealforhold og Ekspropriation.

Helle og Anders Kristensen

Helle og Anders Kristensens erhvervsejendom ligger tæt på den mulige linjeføring mellem Voldby og Anbæk, og de oplever dels et tab i ejendomsværdi dels en stavnsbinding, indtil vejen er bygget. De spørger, om de kan forvente nogen form for erstatning/kompensering for ejendommens værdiforringelse. Helle og Anders Kristensen spørger også om, hvorfor man ikke overvejer at forbinde rute 26 til Silkeborgmotorvejen i stedet for, da det vil tage en stor mængde trafik fra rute 26 samt give en hurtig forbindelse mellem Viborg og Silkeborg. Hvis udbygning af rute 26 gennemføres, ønsker Helle og Anders Kristensen, at man følger den gamle projekteringslinje.

Vejdirektoratet

Vi har noteres synspunkterne. Det er endnu for tidligt at tale om evt. ekspropriation og erstatning, men hvis der bliver tale om en delekspropriation af ejendommen, dvs. afståelse af dele af jorden, vil ulemperne hermed søges afhjulpet gennem en jordfordeling i området. Se også det indledende afsnit om Arealforhold og Ekspropriation.



HØRINGSSVAR VEDRØRENDE LADING-SABRO-AARHUS-OMRÅDET

KOMMUNER OG STATSIGE MYNDIGHEDER

Aarhus Kommune, Trafik og Veje, Teknik og Miljø

Forvaltningen finder det positivt, at der påbegyndes et konkret planlægningsarbejde. Aarhus Kommune prioriterer en opgradering af vejforbindelsen mod Viborg højt. I forbindelse med det sydlige linjeføringsforslag er et særligt behov for at have fokus på kommunale planer syd for Mundelstrup, samt det videre forløb af Viborgvej øst for Østjyske Motorvej, idet denne linje ikke hidtil er indgået som forudsætning for bl.a. kommuneplanen. Forvaltningen finder det væsentlig, at også linjeføringsforslaget af 1990 indgår i VVM-undersøgelsen, og at Aarhus Byråd i en senere fase får mulighed for at forholde sig til VVM-redegørelsen.

Skanderborg Kommune - Teknik & Miljø, Vej og Trafik

Kommunen understreger, at Skivholme Skov har stor rekreativ værdi og benyttes til mange fritidsinteresser. Forvaltningen forventer, at de rekreative konsekvenser for en evt. ny vej gennem skoven vil blive beskrevet i VVM-undersøgelsen. Samtidig forventes det, at effekten på dyre- og planteliv i skoven, særligt spredningen af faunaen i området, bilag IV arter og større pattedyr som harer og hjortevildt, belyses, samt de støjmæssige konsekvenser beskrives.

Vejdirektoratet

I VVM-undersøgelsen vil miljømæssige konsekvenser af de fremlagte forslag, herunder også linjeføringsforslaget af 1990, blive beskrevet, og VVM-redegørelsen vil blive fremlagt i offentlige høring i 8 uger i slutningen af 2011.

HØRINGSSVAR FRA INTERESSEORGANISATIONER OG FORENINGER

Danmarks Naturfredningsforening (DN), afdeling Aarhus, Skanderborg, Favrskov v. Søren Højager, Olaf Møller og Alfred Borg [Med høringssvaret er medsendt folder om "Vandreture i Skivholme Præstegårdsskov"]

Danmark Naturfredningsforening foretrækker generelt forbedring af kollektiv trafik frem for udbygning af vejnettet. DN mener, der skal ses på strækningen helt ind til Ringvejen ved Aarhus, og at vurdering af merbelastningen på denne strækning samt løsningsmuligheder for disse bør indgå i VVM-undersøgelsen.

DN finder den sydlige linjeføring uacceptabel grundet de landskabelige, naturmæssige og arkæologiske værdier (Borum Eshøj, Borum Møllebæk, Skivholmeskoven, sjældne og truede dyrearter). Til linjeføringerne nord om Lading Sø påpeger DN problemer med den nye nordligste linje pga. flora og fauna i Borum Stormose og Vindskov, hvorfor DN også anbefaler yderligere biologiske undersøgelser i området. DN foreslår dog denne linjeføring, da den oprindelige linjeføring af 1990



ifølge DN vil ødelægge oldtidslandskabet ved Borum, det fredede område ved Lading Sø og i øvrigt afskære denne fra Lading by.

DN anbefaler motortrafikvej frem for motorvej for at minimere konsekvenserne for naturområderne ved Harris Skov og Højsskov ved Fajstrup, hvor den afskærer en del af det store sammenhængende skovområde ved Frijsenborg. Hvor den nordlige linjeføring efter Lading skærer linjeføringen fra projektloven af 1990 foreslår DN, at den nye vej her drejes ind, så den i store træk følger 1990-linjen for at undgå at inddrage mere af dalstrøget ved Sporup og over Gjærn Ådalen.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne fra DN. I VVM-undersøgelsen vil vi forsøge at placere de alternative linjeføringer, så de gør mindst skade på naturen. De miljømæssige konsekvenserne vil blive beskrevet i redegørelsen, så det er muligt at træffe afgørelse om hvilken linjeføring, der skal vælges. I VVM-undersøgelsen vil der blive undersøgt et kollektiv alternativ, og de trafikale effekter på Viborgvej øst for E45 vil også blive belyst. På strækningen mellem E45 og Ringvejen er det Aarhus Kommune, der er vejmyndighed for Viborgvej. En udbygning af denne del indgår derfor ikke i VVM-undersøgelsen. Vejdirektoratet foretager supplerende feltundersøgelser i løbet af foråret og sommeren 2011.

Eshøjforeningerne: Eshøjhusets Venner og Eshøjspillet v. Flemming Thisted [Med høringsvaret er medsendt kort over det kulturarvbeskyttede område, kort over gravhøje, beskrivelsen af udviklingsplanerne, avisartikel og Moesgårds Museums brochure om Borum Eshøj]

Eshøjforeningerne beskriver de kulturelle, landskabelige og historiske værdier ved Eshøjmassivet samt de fremtidsplaner som Kulturarvsstyrelsen, Aarhus Universitet og Moesgård Museum har for området. Borum Eshøj er den eneste internationalt kendte arkæologiske lokalitet i Aarhus Kommune. Foreningerne påpeger, at en motorvejsføring ind over Eshøjmassivet vil være destruktion af et uvurderligt fortidsminde/oldtidslandskab af national betydning, og at vi ikke har råd til at miste et sådant nationalt klenodie.

Vejdirektoratet

Vi har noteret foreningernes synspunkter og argumenter, og det tilsendte materiale inddrages i den igangværende undersøgelse.

Motorvejsgruppen under Landsbyrådet for Herskind-Skivholme v. Per Dalsgaard [Med høringsvaret er medsendt lister over padder, krybdyr og fugle ved Lading Sø og oversigtskort]

Motorvejsgruppen er imod en linjeføring syd om Lading Sø og medsender en udførlig gennemgang af det sydlige områdes natur- og kulturværdier. Motorvejsgruppen anbefaler, at linjeføringen ved Lading bliver nord for byen og ikke på strækningen mellem Lading Sø og Viborgvej.

Gruppen foreslår en alternativ, dobbelt linjeføring. Et "nordligt hængsel" fra linjeføringsforslaget nord om Lading til E45 og Djurslandsmotorvejen kombineret med en udbygning af den oprindelige linjeføring af 1990 fra Aarhus til den møder linjeføringsforslag nord om Lading og herefter følge den frem til den møder "det nordlige hængsel."



Vejdirektoratet

Vi har noteret motorvejsgruppens synspunkter og det tilsendte materiale vil indgå i undersøgelsen. I VVM-undersøgelsen vil de trafikale effekter af alternative tilslutninger til E45 og Silkeborg-motorvejen også blive undersøgt, men det vil som udgangspunkt ikke samtidig omfatte en udbygning af Viborgvej. Det vil være en meget dyr løsning at udbygge begge vejstrækninger. Det overordnede ansvar for at sikre trafikafviklingen i Aarhus indenfor E45 påhviler Aarhus Kommune. I VVM-undersøgelsen skal Vejdirektoratet undersøge konsekvenserne af at udbygge rute 26. De trafikale konsekvenser vil også blive belyst på det kommunale vejnet.

Lokalhistorisk Arkiv for Borum og Lyngby Sogne v. Peter Poulsen

Peter Poulsen stiller arkivets sognebeskrivelser med tilhørende kort og anden lokal viden til rådighed for Vejdirektoratets undersøgelser. Peter Poulsen kommenterer desuden et alternativt linjeføringsforslag ved Yderup og syd og vest om Vind Skov. I den forbindelse anbefaler Peter Poulsen, at områderne ved Borum Eshøj og et sammenhængende bælte af gravhøje, der strækker sig fra Borum By langs ådalen til Yderup og Mundelstrup, samt den fredede gravhøj Vindhøj ikke berøres. Peter Poulsen påpeger samtidig, at hele det sydlige område – i modsætning til området ved Sabro – generelt er tæt besat med kulturarv- og fortidsminder.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne vedrørende det alternative linjeføringsforslag ved Borum. Om nødvendigt kontakter vi Peter Poulsen for yderligere information om lokalområdet.

Borum Borgerforening og Borum-Lyngby Fællesråd v. Peter Ekman

Peter Ekman mener ikke, at borgerne i Borum er blevet indbudt til at deltage i høringen. Foreningen og fællesrådet mener, at en evt. motorvej skal gå nord om Borum Eshøj-plateauet. Borgergrupperne mener, det er utroværdigt, hvis man ikke følger projekteringslinjen af 1990. Tilslutningsanlæg til rute 26 for Lading/Sabro foreslår borgergrupperne anlagt ved motorvejens krydsning med Viborgvej i stedet for ved Stillingvej, som er skolevej, og på hvilken de frygter øget trafik. Borgergrupperne mener, at de største fremkommelighedsproblemer egentlig er på den kommunale vejdel øst for E45. De opfordrer til at samarbejde med kommunen og løse problemet dér i stedet for at lave ny motorvej ved Mundelstrup. Borgergrupperne er imod et alternativt forslag ved Yderup syd for Vind Skov. Argumenterne er bl.a., at det strider mod Aarhus Kommunes "fingerplan", at tilslutningen er for tæt på nærliggende rasteplasser, at området omkring jernbanebroen er stærkt problematisk, at man passerer et større brændstoflager og at kulturelle og naturmæssige områder spoles.

Vejdirektoratet

Annoncering af offentlig høring og indbydelse til borgermøderne har været annonceret i lokale og regionale aviser i ugerne umiddelbart op til møderne. Der er ikke udsendt personlige invitationer. Vi har noteret synspunkterne fra Borum Borgerforening og Borum-Lyngby Fællesråd, som vil indgå i undersøgelsen. I VVM-undersøgelsen vil konsekvenser af de forskellige alternative blive beskrevet. Det overordnede ansvar for at sikre trafikafviklingen i Aarhus indenfor E45 påhviler Aarhus Kommune. I VVM-undersøgelsen skal Vejdirektoratet undersøge konsekvenserne af at udbygge rute 26. De trafikale konsekvenser vil også blive belyst på det kommunale vejnet, og vi er i dialog med Aarhus Kommune om at finde den bedste løsning for vejen og dens tilslutning ind mod Aarhus.



Lene Laursen, Betina Hjulman Overgaard, Inger Lise Pedersen, Orla Nielsen, Børge Olaf Sørensen, Jan Hedegaard Sørensen, Ole Møller Molbo, Jesper Sørensen

Borgerne i Lading, Skjoldlev og Markusminde beskriver lokalsamfundet og fremhæver fordele og ulemper i forhold til linjeføringerne hhv. nord og syd om Lading, som de er beskrevet i økonomiundersøgelsen. Borgerne anser ikke den oprindelige 1990-linjeføring for realistisk.

Borgerne mener, at den sydlige linjeføring vil afstedkomme færrest problemer, da den påvirker færre borgere og ejendomme og ikke ødelægger et sammenhængende og velfungerende lokalsamfund. Den nordlige linjeføring vil skære igennem værdifulde områder som Bjørnkær dalen, Bjergskoven, Fajstrup krat. Det nære lokalsamfund bestående af Lading, Skjoldlev og Markusminde gennemskæres, og store boligområder vil ifølge borgerne blive berørt, og muligheden for udstykning nordpå ødelægges.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne vedrørende linjeføringerne.

Skjoldhøj Landbrugsfællesskab og Børnehaven Stjernehuset v. Louise Lemche, Kirsten Larsen og Simon Wiesner [Med høringsvaret er medsendt kort med forslag til linjeføring]

Beboerne vil blive berørt af den nordlige linjeføring og beskriver i høringsvaret de forhold, der bliver påvirket af den nordlige linjeføring. Beboerne fremkommer derfor med forslag til en alternativ linjeføring syd om Lading Sø. Beskrivelserne kan ses som et supplement til høringsvaret fra gruppen af borgere i lokalområdet Lading, Markusminde og Skjoldlev.

Den nordlige linjeføring vil berøre sammenhængende naturskønne områder som Harris Skov, Piselmosen og Tyrkær, der både er rigt på plante- og dyreliv og er åndehuller for beboerne. I fællesskabet drives biodynamisk landbrug og ejendommen huser en vuggestue/børnehave, der har en stor del af sine aktiviteter i gårdens landskab, og som desuden besøges af andre børnehaver og skoleklasser på så- og høstture. Beboerne mener, at den nordlige linjeføring vil spolere dette område. Beboerne foreslår en linjeføring, der udnytter det allerede anlagte stykke af Viborgvej udenom Mundelstrup og fortsætter syd om. Herved skånes naturområderne Stormosen og Vindskoven. Det sydlige tracé skal gå i en blød bue nord om Borum Eshøj-komplekset og syd om Skivholme Skov. Beboerne anfører endeligt, at de foretrækker en motortrafikvej frem for en motorvej.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne, og det tilsendte materiale og forslag vil indgå i undersøgelserne.

Sabro-Korsvejskolen ved Anne Troelsen og Erik Mønster

Skolebestyrelsen påpeger, at uanset valg af linjeføring skæres lokalområdet og skoledistriktet over af motorvejen. De understreger vigtigheden af, at der etableres gode trafikforhold, herunder et tilstrækkeligt antal vejunder/overføringer, så fx Borum, Lyngby, Yderup og Mundelstrupområdet ikke marginaliseres. Som kommunens største skoledistrikt har eleverne lange skoleveje, og det skal være muligt at komme sikkert og direkte til skole og fritidsaktiviteter både med cykel, knallert og som fodgænger, da skolebusserne ikke kører udenfor skoletiden. Skolebestyrelsen peger også på virkningerne af den forventede øgede trafik på Stillingvej, som øger behovet for sikring af de bløde trafikanter.



Vejdirektoratet

Vi har noteret skolebestyrelsens synspunkter og bekymringen for de bløde trafikanter. I VVM-undersøgelsen vil over- og underføringer af såvel veje som stier blive vurderet i tæt dialog med Aarhus Kommune for at inddrage de lokale hensyn. De sikkerhedsmæssige forhold for alle typer krydsende trafik vil også blive vurderet.

Landsforeningen for bygnings- og landskabskultur v. Helge Torm

Landsforeningen anerkender behovet for udbygning af rute 26, men foretrækker motortrafikvej frem for motorvej. Af de to forslag ved Lading mener landsforeningen, at den nordlige linjeføring, alt i alt anses for at være den mindst ødelæggende for landskab og kulturhistorie (Borum Eshøj, "Troldehøj" i Skivholme Skov, Lyngballegård). Landsforeningen anmoder derfor Vejdirektoratet til at tage hensyn til de omtalte værdier i det videre undersøgelsesarbejde.

Vejdirektoratet

I VVM-undersøgelsen vil linjeføringsforslagene blive fastlagt, så der tages størst muligt hensyn til de natur- og miljømæssige hensyn i området.

HØRINGSSVAR FRA BORGERE

Poul Graff og Irene Dalum [Med høringssvaret er medsendt skitser med alternative forslag Anbæk-rute15 Harlev, Møgelby-rute15 (mellem Låsby og Galten) og Herskind-rute15 Harlev]

Poul Graff og Irene Dalum foreslår den såkaldte "3. løsning," der tager udgangspunkt i at trafik mod Viborg/Hanstholm følger Silkeborgmotorvejen (rute 15) ud af byen for derefter at dreje nordpå mod Hammel enten før eller efter Harlev (vist på skitse). Denne løsning vil gavne miljøet, trafiksikkerheden og økonomien/anlægsomkostningerne. Ifølge Poul Graff og Irene Dalum vil fordelene ved den 3. løsning bl.a. være:

- man sparer en ny tilslutning med motorvejen E45 (Jyllands mest trafikerede motorvej) og ruten vil være kortere (økonomi)
- reducere af ulykker, idet hver til- og frakørsel øger ulykkesrisiko (trafiksikkerhed)
- linjeføringen vil være i åbent land og dermed vil færrest muligt berøres (miljø)
- erhvervstrafik målrettes mod transportknudepunkt ved Årslev, mod havnen
- det vil være lettere at afvikle trafikken i den store eksisterende kløverbladsudfletning (A15/E45), frem for en ny tilslutning som skal tage op til 17.000 biler i døgnet
- belastningen på Viborgvej ind mod Aarhus reduceres, hvis trafikken kan føres ind i byen syd fra. Den alternative løsning vil passe bedre ind i den overordnede/langsigtede trafikplanlægning i Aarhus
- aflastning af E45 på strækningen mellem Aarhus Nord og Aarhus Vest

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne og forslagene til en 3. løsning. I VVM-undersøgelsen vil de trafikale effekter af de alternative tilslutninger blive beregnet i en trafikmodel, hvorefter det vil blive vurderet, om de skal undersøges yderligere.



Anette Kjær, Eva Mosegaard Amdisen og Vagn Bødker [Med høringssvaret følger bilag med tilkendegivelse af støtte fra Johannes Riis, formand for Fællesrådet for Sabro-Fårup]

De tre borgere har erfaret, at der er foreslået en linjeføring nord om Sabro med tilslutning til E45 ved Søften-krydset. Borgerne mener, at dette forslag vil være både omkostningstungt og problematiske at anlægge. Argumenterne er bl.a., at flest trafikanter skal mod syd, en jernbanebro vil i givet fald skulle etableres, og at Søften-krydset ikke er forberedt til endnu en tilkobling. Mange borgere, bygninger, heraf flere helt nye, landbrugsjord samt kirker og herregården Ristrup ville blive berørt. Derudover er hele Lilleådalene et unikt, naturrigt og følsomt område med store natur-, kultur- og historiske værdier.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne. I VVM-undersøgelsen vil de trafikale effekter af de alternative tilslutninger blive beregnet i en trafikmodel, hvorefter det vil blive vurderet, om de skal undersøges yderligere.

Hans Gravsholt, Herskind

Hans Gravsholt har fremsendt sit indlæg på borgermødet i Sabro. I indlægget undrer Hans Gravsholt sig over, at Vejdirektoratet har fremlagt en linjeføring syd om Lading Sø og gennem Skivholme Skov samt med en sydlig tilkobling til E45. Hans Gravsholt fremhæver Borum Eshøjs kulturelle værdi og mener, færre vil blive berørt ved en nordlig linjeføring. Hans Gravsholt peger på den alternative nordlige linjeføring med tilslutning ved Søften, hvilket vil være en fordel for trafik mod sygehus, lufthavn m.m.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne.

Marita og Morten Fabild, Lading

Marita og Morten Fabild er imod den foreslåede linjeføring nord om Lading, da dette vil føre til en stagnation i den ellers gunstige boligudvikling. Området har hidtil - med sin blanding af urbanitet og naturnærhed - været et attraktivt område for tilflyttere. En nordlig linjeføring vil ifølge Marita og Morten Fabild også reducere muligheden for fortsat at dyrke det tætte kulturelle og sociale sammenhold, der er mellem landsbyerne. Fabild ønsker vejen ført syd om Lading, da der er færreste ulemper for beboere ved denne løsning. Fabild forventer, at vejen vil kunne anlægges skånsomt, så kulturarvområderne kun berøres minimalt. Hvis en nordlig linjeføring gennemføres, anmoder Fabild om ekspropriation af deres ejendom på Mandhusvej 20, hvilket vil betyde større afstand til nr. 25 og det nærliggende gartneri.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne vedrørende linjeføring. I VVM-undersøgelsen skal konsekvenserne for både natur og mennesker af forskellige linjeføringer belyses. Det er endnu for tidligt i processen at tage stilling til areal- og ekspropriationsspørgsmål. Se også det indledende afsnit om Arealforhold og Ekspropriation.

Tina Thybo Sørensen, Herskind

Tina Sørensen ønsker, at mennesker og bysamfundene vægtes højere end dyr og landskab ved valg af linjeføring. Hun er derfor stærkt imod en nordlig linjeføring, der påvirker borgerne i Markusminde, Skjoldelev, Lading og Fajstrup, idet disse gamle, tætte lokalsamfund splittes. Tina Sø-



rensen mener, at den oprindelige 1990-linjeføring bør anvendes. Alternativt foreslår Tina Sørensen, at vejen føres syd om Lading Sø. Idéen med at føre vejen over til Søften anser Tina Sørensen for uanvendelig, da forvirring er stor nok i forvejen ved Aarhus Nord, og den gale vej i forhold til Trekantsområdet og i modstrid med tankerne om en Kattegat-bro.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne om linjeføring. I VVM-undersøgelsen vil konsekvenser for både mennesker og natur blive belyst.

Kim Ole Larsen, Mundelstrup [Med høringsvaret er medsendt en skitse]

Kim Ole Larsen har et ønske om at lukke det hul, der er på Viborgvej mellem voldene og vejafskærmningen, hvor Kærsvinget og broen skærer omfartsvejen ved Mundelstrup. Kim Ole Larsen håber, at støjskærmen bliver etableret fuldt ud, da der er en markant forskel på støjen fra den nuværende trafik, når man står bag voldene eller i det åbne stykke. Kim Ole Larsen håber også, at der bliver lagt støjdæmpende asfalt på hele strækningen.

Vejdirektoratet

I VVM-undersøgelsen vil støjforholdene blive kortlagt. I de alternativer, hvor den eksisterende Viborgvej udbygges til motorvej, vil det omfatte støjdæmpende foranstaltninger på strækningen. I de alternativer, hvor linjeføringen forløber længere mod syd, vil den eksisterende vej blive aflastet og støjen derfor reduceret. Udbygningen vil derfor normalt ikke omfatte støjdæmpning på de aflastede veje.

Kristian Lindskov, Herskind Hede [medsender videosekvens gennem Lyngballe Skoven]

Kristian Lindskov er imod linjeføringsforslaget syd om Lading Sø, da det vil ødelægge værdifuld natur, fredede diger, historiske Lyngballegård og bevaringsværdige kulturmiljøer. Skivholme Skov og Lyngballe Skov er rige på dyreliv, og vildtet vil blive afskåret fra at søge føde på markerne. Kristian Lindskov beskriver kulturarvområdet "Trolldhøj" og de kulturhistoriske værdier ved Borum Eshøj, som vil være en skandale at berøre. Desuden vil beboerne i området påføres støjproblemer og tilgængeligheden til naturen og i lokalområdet reduceres. Kristian Lindskov støtter det alternative forslag om at føre motorvejen nord om Lading og tilslutte ved Søften.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne vedrørende linjeføring, og det tilsendte materiale vil indgå i grundlaget for undersøgelserne.

Lilian Madsen og Verner C. Petersen

Lilian Madsen og Verner C. Petersen forstår godt, at konsekvenserne af forskellige forslag skal belyses i VVM-undersøgelsen. De mener dog, at den nordlige linjeføring vil give et ikke ubetydeligt støjproblem for rigtig mange beboere i området. Lilian Madsen og Verner C. Petersen ønsker, at VVM-undersøgelsen også giver svar på:

- hvor mange der rammes hårdere i de forskellige alternativer i forhold til det oprindelige linjeføringsforslag fra 1990
- anlægsoverslag for de forskellige alternativer, med opdeling af omkostninger på art
- samfundsmæssige omkostninger med inddragelse af omkostninger ved etablering af støjbarrierer, evt. nedgravning af motorvejen og reduktioner i ejendomsværdier for de berørte ejendomme



- eksplicit vurdering og prioritering af miljø for de mennesker, der berøres, kontra den prioritering af oldtidsminder, dyr og fauna i de forskellige alternativer
- vurdering af hvor mange boliger/ mennesker der påvirkes negativt af de forskellige alternativer, i henseende til gener ved selve etableringen.
- vurdering af, hvor mange boliger/ mennesker der påvirkes negativt af afskæring af eksisterende veje, andre traditionelle forbindelser, gennemskæring af ejendomme o. lign.
- vurdering af eventuelle konsekvenser for skovene, vildtbaner etc.
- nye beregninger over trafikmængde ved de forskellige alternativer, med beskrivelse af, hvilke antagelser de bygger på.
- oversigt over hvor mange mennesker, der påvirkes af støj ved de forskellige alternativer - særligt i forbindelse med udbygningen af boligområdet ved Møllebakken i Lading og Fajstrup og de øvrige boliger i de to bebyggelser.
- beregnede støjkurver for de forskellige vindretninger (evt. med udgangspunkt i data fra eksisterende motorveje) og detaljer om vejens højdemæssige forløb.
- planlagte og alternative tilslutninger til den kommende motorvej (i eksisterende oversigt ved Stillingvej og ved Hammel) og oplysning om, hvor påtænkte rasteplasser foreslås placeret.
- forventede/planlagte udbygninger af tilknyttede veje, udlæg til infrastruktur, industri og boliger.
- forslag til, hvorledes motorvejen på positiv vis kan medvirke til bevaring af oldtidsminder (sikring mod andre former for udnyttelse af området, jfr. Illerup Ådal og motorvejen ved Skanderborg?).

Vejdirektoratet

VVM-undersøgelsen bliver gennemført i overensstemmelse med EU's VVM-direktiv, og det indebærer, at anlæggets virkning på mennesker, dyr, planter, jord, luft, vand, klima og landskab samt arkitektonisk og arkæologisk kulturarv og afledte socioøkonomiske effekter skal undersøges, vurderes og beskrives. Desuden skal anlægget udformes, så dets virkninger på miljøet mindskes. Hvor det er relevant, udpeges foranstaltninger, der kan kompensere for anlæggets eventuelle negative virkninger. Der skal endvidere beregnes anlægsoverslag og samfundsøkonomiske effekter for de forskellige alternativer. Udbygning af tilknyttede veje og udlæg til infrastruktur m.m. sker i den kommunale planlægning og vil derfor ikke være en del af VVM-undersøgelsen. Støjregninger foretages ikke for forskellige vindretninger, men for et gennemsnit af de vindforhold, der forekommer i løbet af et år.

Ulla og Erik Nørby, Inga og Niels Jørgen Jensen, Irene Dalum og Lars Haugaard, Marie og Tage Bojsen-Møller, Janus og Majbritt Kristensen samt Gitte Thoft, Mundelstrup

Beboerne fremsætter på strækningen mellem Sabro og E45 et forslag om at føre motorvejen op i nærheden af den nuværende motortrafikvej nord om Mundelstrupgård. Herved undgås en parallelforskydning af motorvejen og de for naturen negative konsekvenser. Det udelukker heller ikke en forlægning af selve krydset med E45. En sydligere linjeføring (som vist i økonomiundersøgelsen) vil ødelægge områdets smukkeste og eneste sammenhængende naturområde med en rig og varieret flora og fauna. Beboerne henviser i denne forbindelse til en ny aftale mellem Miljøministeriet og KL om et bedre grundlag for beskyttelse af værdifuld dansk natur.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne vedrørende strækningen, og forslaget vil indgå i undersøgelsen.



Emil Laursen, Kristinelyst i Fajstrup [Med høringssvaret er medsendt fotos fra gård og bedrift] Emil Laursen har planteavlsejendommen Kristinelyst, som har været i familiens eje i 4 generationer. Emil Laursen beskriver, hvordan familiens ejendom vil berøres af en nordgående linjeføring samt hvordan naturen omkring Fajstrup by og Frijsenborg Skoven vil blive påvirket. Han spørger, hvordan de kan sikre deres ejendom, udsigt og natur mod generne fra en motorvej så tæt på.

Vejdirektoratet

Vi er opmærksomme på, at det ikke er muligt, at placere et nyt vejanlæg i omgivelserne uden at forstyrre både mennesker og natur. I VVM-undersøgelsen skal disse negative konsekvenser dels søges at minimeres og dels beskrives, så der på det grundlag kan træffes en beslutning om hvilken linjeføring, der skal vælges.

Marie og Tage Bojsen-Møller, Mundelstrup [Med høringssvaret er medsendt kortskitse] Marie og Tage Bojsen-Møller foretrækker det oprindelige linjeføringsforslag af 1990, som bør indgå i VVM-undersøgelsen. Som alternativ til Vejdirektoratets linjeføringsforslag syd om Lading Sø er der foreslået en endnu sydligere linjeføring ved Yderup syd om Vind Skov frem til Stillingvej. Bojsen-Møller mener, at den bl.a. vil berøre færre ejendomme og borgere, og natur- og miljøinteresserne omkring Vindskov og Stormose vil sikres.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne, som vil indgå i undersøgelsen. VVM-undersøgelsen omfatter, som beskrevet i debatoplægget, også linjeføringen fra 1990.

Diana og Keld Hartwig, Lading

Diana og Keld Hartwig ønsker den sydlige linjeføring ved Lading, fordi denne ikke skærer Viborgvej, og dermed spares et broanlæg, og fordi den ikke kommer i direkte kontakt med bynært område.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne om linjeføring.

Beboere i Birkemosen v. Søren Schousboe Laursen [Med høringssvaret er medsendt skitser over forslag „Store-S“ og „Lille-S“ samt kort over bevaringsværdige miljøer]

Beboerne i Birkemosen har udarbejdet et høringssvar, som omfatter forslag om alternative tilslutninger til Silkeborgmotorvejen og bemærkningerne til linjeføringsforslagene, som er beskrevet i økonomiundersøgelsen. De alternative forslag omfatter følgende to løsninger:

- "Store-S" (17 km): Fra rute 15 vest for frakørsel 21 Harlev mod NV. Øst om Hørslev, krydser Langelinje mellem Sjelle og Skjørring, gennem Skjørring Overskov, krydser rute 457 syd for Farre. Krydser Silkeborgvej mellem Farrin og Røgen og tilslutter det eksisterende forslag ved Møgelby.
- "Lille-S" (12 km): Fra rute 15 mellem Galten og Låsby, øst om Tovstrup, krydse Silkeborgvej og tilslutte de eksisterende forslag til linjeføring ved Møgelby.

Beboerne mener også, at Vejdirektoratet bør overveje mere vestlige tilslutninger fx på linjen Rødkærsbro-Silkeborg.

Beboerne påpeger, at især den sydlige linjeføring ved Lading berører rekreative områder, der er fredede og klassificerede som bevaringsværdige kulturmiljøer, herunder særligt Borum Eshøj.



Den høje linjeføring i kuperet terræn vil desuden, ifølge borgergruppen, give øgede støjgener. Støjniveauet i Birkemosen, hvor beboergruppen bor, vil med den sydlige linjeføring formodentlig overstige 58 dB. Birkemosen er delvist §3-område med et rigt dyre- og planteliv og særligt bevaringsværdig natur. Endelig mener beboerne, at der med en tilslutning mellem Lading og Sabro er potentiale for flere brugere af en nordlig rute.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne og forslagene. I VVM-undersøgelsen vil de alternative tilslutninger blive vurderet ved beregning af de trafikale effekter.

Søren Schousboe Laursen, Birkemosen

Søren Laursen undrer sig over trafikberegningerne i økonomiundersøgelsen, hvor det er angivet, at forløbet nord om Lading sø vil medføre 13.600 biler i døgnet, men forløbet syd om Lading Sø vil medføre 15.400, hvilket gør den samfundsøkonomiske gevinst større ved den sydlige linjeføring. Søren Laursen mener ikke, der burde være nogen forskel i årsdøgns trafikken, da linjeføringerne har tilslutning de samme steder (og disses placering bestemmer, om motorvejen bruges eller ej). Hvis selve forløbet af motorvejen skulle have betydning, burde der være færre biler på det sydlige forløb, som løber gennem et mindre tæt befolket område - hvilket burde betyde, at der er færre til at bruge motorvejen. Søren Laursen ønsker at vide, hvilke forudsætninger, der er anvendt i økonomiundersøgelsens beregninger af det forventede antal biler på de to linjeføringer.

Vejdirektoratet

På strækningen ved Aarhus blev der undersøgt to forskellige linjeføringsforslag henholdsvis nord om Lading og syd om Lading Sø. Trafikberegningerne viste, at der ville køre mindst trafik på linjeføringen nord om Lading. Forklaringen på denne forskel er, at linjeføringen nord om Lading er længere end linjeføringen syd om Lading Sø. Da ruten nord om Lading tager lidt længere tid, vil nogle trafikanter på lange ture vælge alternative ruter, fordi det giver en marginal tidsbesparelse i forhold til at køre ad rute 26.

Martin Kristensen, Herskind Hede

Martin Kristensen (MK) ønsker ikke den sydlige linjeføring ved Lading, da den vil berøre Lyngballe Gård, en bevaringsværdig, historisk bygning, det fredede voldsted Troldhede, den kulturhistoriske bronzealderplads Borum Eshøj samt et mangfoldigt plante- og dyreliv - herunder padder og flagermus. Som alternativ foreslår MK at anlægge motorvejen nord om Lading sø med afslutning ved Søften, som forslået af en gruppe fra Skivholme. Dette ville give let adgang til den kollektive trafik mod Aarhus og den stigende erhvervsaktivitet i Aarhus Nord, nemmere og bedre adgang til Skejby Sygehus og Aarhus Lufthavn.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne vedrørende linjeføring og tilslutningen ved Søften.



Britta Larsen, Sabro

Britta Larsen pointerer, at den sydlige linjeføring vil betyde uoprettelig indgreb i landskabet på tre punkter: For de første den historisk og kulturelt unikke Borum Eshøj. Dernæst vil selve Lading Sø, der er yngleplads for mange, også sjældne fugle, blive stærkt påvirket af støj. Endelig vil den gamle kulturskov, Skiveholme Dogneskov med særlig rig og varieret flora, blive ødelagt. Derfor mener Britta Larsen, at den sydlige linjeføring bør flyttes længere mod syd.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne om at flytte den sydlige linjeføring længere mod syd, og det indgår i undersøgelsen.

Anders Petersen og Mette Hjulmann, Else Iversen, Jens Peder Koldborg, Cecilie von Hie-Imcrone, Henrik Wind, Thune A Fossgren, Trine V Jensen, Christian Bach, Ulrik Hennsel, Kaj Larsen, Udgården i Lading [Med høringssvaret er medsendt Dansk Ornitologisk Forenings liste over fuglearter ved Lading Sø 1990-2010]

Beboerne i Udgården ønsker ikke 1990-linjeføringen. Ifølge dem er Ladings friluftsliv vendt mod syd, dvs. mod søen og skoven. Beboernes lokalområde ved Søvejen, hvor der foregår mange fri-luft-fællesarrangementer, vil spoleres. Det sydlige område er beriget med et stort dyreliv, hvis naturlige bevægelser vil berøres af vejen. Det særligt fredede og uspolerede område vil også ødelægges af støj fra vejen, der pga. områdets niveauforskelle ikke ville kunne "skjules." Endelig mener beboerne, at lugten fra 10.000 biler i døgnet vil forpøste luften i bebyggelsen 200 m væk.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne, og den medsendte fugleliste vil indgå i grundlaget for VVM-undersøgelsen.

John Filthuth

John Filthuth foreslår, at den nye motorvej enten placeres syd om Lading Sø eller som oprindelig blå linje fra 1990. Den sydlige linjeføring berører ganske vist ca. samme antal eksisterende ejendomme (15-20) som en nordlig linjeføring, men derudover kun Borum Eshøj, som John Filthuth mener, man sagtens kan "køre uden om". Den nordlige linjeføring derimod vil også berøre ca. 100 ejendomme i Lading - samtidig med at den vil skære de små landsbysamfund over.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne vedrørende linjeføring.

Familien Maagaard Andersen, Sabro

Familien Maagaard Andersen ønsker motorvejen nord om Lading, da den ellers vil gå igennem en nyetableret vandboring til forsyning af Sabro og omegn, beliggende på Eshøjvej (Aarhus Kommune). Desuden vil den gå for tæt på fredede områder (Borum Eshøj, fredskov, kirkesti, fortidsminder og en endnu ikke udgravet Trolldhøj). Familien ønsker at vide, hvorfor Skanderborg Kommune skal indblandes, når Hammel Byråd allerede har vedtaget den nordlige linjeføring.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkter vedrørende linjeføring. I VVM-undersøgelsen skal vi undersøge alle relevante alternativer, og på det grundlag kan det blive besluttet, hvilken linjeføring der skal vælges. Vejdirektoratet er i dialog med alle de kommuner, vejen berører, for at få størst muligt kend-



skab til lokale planer og hensyn i området. Byrådene får lejlighed til at udtale sig, når redegørelsen bliver sendt i offentlig høring i slutningen af 2011. Hvilken linjeføring, der vælges, vil bero på en politisk stillingtagen i folketingskredsen bag aftalen om en grøn transportpolitik.

Niels Meyer, Fajstrup

Niels Meyer ønsker ikke den sydlige linjeføring ved Lading, da den giver en række alvorlige konsekvenser for de landskabelige, kulturhistoriske og miljømæssige værdier i området omkring Borum Eshøj, hvis hele landskab der er museumsmæssige planer for, samt den fredede Lading Sø, der er rig på fugleliv. En motorvej kun ca. 1 km syd om søen, vil ifølge Niels Meyer være en stor forringelse både hvad angår støj og spor i landskabet. Også Skivholme Præstegårdsskov, der benyttes meget, og Lyngballegård skov vil blive berørt. Niels Meyer mener, at man i stedet for at gennemtræfle landskabet med infrastruktur, bør tilstræbe en planlægning, der samler beboelse, erhverv og de trafikale linjer, som fx "fingerplanen" i København. Niels Meyer opfordrer til at vælge den nordlige løsning, der måske på kort sigt berører mange mennesker, men som på langt sigt giver størst kvalitet til området og udviser større respekt for værdierne. Man bør også overveje om tilkoblingen til E45 kan anlægges nord for Mundelstrup.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne om linjeføring og forslag om tilkobling til E45.

Johannes Buch Jørgensen, Borum

Johannes Buch Jørgensen informerer om Borum Eshøj og områdets unikke kulturhistoriske værdi, der har stor betydning også internationalt. Johannes Buch Jørgensen opfordrer kraftigt til, at motorvejen slet ikke kommer i nærheden af plateauet med gravhøje, og ser helst, at der slet ikke anlægges motorvej, men at den nuværende vej mellem Viborg og Aarhus forbedres og den kollektive trafik i området udbygges. Johannes Buch Jørgensen mener, motorveje fræser landskabet op, og at tiden i øvrigt snart løber fra den konstante udbygning af motorvejsnettet.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne og forslag til forbedring af den kollektive trafik. Et såkaldt K-alternativ, som omfatter en undersøgelse af mulige forbedringer i den kollektive trafik på strækningen, indgår også i VVM-undersøgelsen

Lone Hansen og Niels Andersen, Borum

Lone Hansen og Niels Andersen mener, at det er en dårlig ide at føre vejen op over Eshøjplateauet, da Kulturarvsstyrelsen arbejder på at lave området til en fortidspark, idet stedet og fundene derfra er meget berømte, hvorfor området er særdeles bevaringsværdigt. Hansen og Andersen mener også, man skal være tro mod beslutning om linjeføringen fra 1990 samt udnytte de investeringer, der allerede er foretaget med den nuværende motortrafikvej fra E45 til Sabro. Samtidig foreslår de, at der også bliver set på muligheden for en hurtig togforbindelse mellem Aarhus-Viborg i kombination med en højklasset vej.

Endelig ønsker Hansen og Andersen, at til- og frakørsel etableres via Viborgvej og ikke Stillingvej, da Stillingvej ellers endnu mere bliver erstatning for E45. Hansen og Andersen synes i øvrigt, at det er en god ide, at der nu bliver gjort noget for landsbyerne Lading, Fajstrup, Voldby, Anbæk og Svenstrup i forhold til deres problemer med den store trafikbelastning på den nuværende Viborgvej.



Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne og forslag om placering af tilslutningsanlæg, som vil indgå i undersøgelsen. I VVM-undersøgelsen skal konsekvenserne af de forskellige alternativer belyses, og der vil også blive undersøgt et kollektivt alternativ, som omfatter en undersøgelse af mulige forbedringer af den kollektive trafik på strækningen.

Mogens Kroun ved advokat Anker Laden-Andersen [Med høringssvaret er medsendt materiale om Borum Eshøj, notat om arealniveau og udskrift af Naturfredningsnævnets kendelsesprotokol]

Mogens Kroun foreslår, at der etableres motorvej i tracéet for den oprindelige 1990-linjeføring, som har været reserveret i en årrække, og som borgere har indstillet sig på, eller alternativt i den nordlige linjeføring. Begrundelsen er, at Borum Eshøj, som er internationalt helt unik, samt andre fredede områder, ikke må ødelægges. Skivholme er af stor arkæologisk interesse, og der må forventes at findes mange skjulte fortidsminder. Det sydlige landskab er stærkt kuperet, og Mogens Kroun frygter en unødigt støjbelastning af ådalen og af de omkringliggende naturområder samt i øvrigt et fordyret anlægsarbejde. Endelig dækker det sydlige område den fredede Lading Sø og et §3-område, samlet set med særlig sjælden og bevaringsværdig flora og fauna og en unik natur, bl.a. med vældmoser og vældprægede enge. Hele området er udlagt som særligt landskabeligt interesseområde. De to andre linjeføringer vil have de færreste gener miljø- og naturmæssigt, ligesom de nævnte linjeføringer vil tage hensyn til de betydelige arkæologiske og kulturhistoriske interesser, der er i området

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne, og det tilsendte materiale vil indgå i undersøgelsen.

Lars Christensen, Skyttehusvej i Skivholme [Med høringssvaret er medsendt pjeces om Præstegårdsskoven]

Lars Christensen vil blive berørt af den sydlige linjeføring, som vist i debatoplægget, og han foreslår en justering, så linjeføringen flyttes ind i skoven (100 - 200 meter fra skovbrynet). Lars Christensen mener, at man bør friholde den sydlige del af Skivholme Skov, da den er gammel skov, naturskov, rig på naturoplevelser og meget benyttet til rekreative formål, hvorimod et par hundrede meter fra skovbrynet er den "produktionsskov", som godset Frijsenborg driver. Uanset linjeføringen opfordrer Lars Christensen til, at der etableres effektive vildthege på begge sider af motorvejen af hensyn til den tætte bestand af såvel små som større pattedyr.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunktet om justering af den sydlige linjeføring. Den fremsendte folder vil indgå i det videre arbejde.

Erik S. Pedersen, Sabro [Med høringssvaret er medsendt skitser med forslag]

Erik Pedersen foreslår et alternativ til den af Herskind/Skivholme-borgergruppen foreslåede linjeføring nord om Lading med tilslutning ved Søften. Erik Pedersen foreslår, at denne nordlige løsning tilsluttes E45 mellem Tilst og Søften og videreføres som almindelig vej med en tilslutning til Marienlystvej, som samtidig udvides. Erik Pedersen mener, at fordelene ved dette forslag giver en hurtig vej fra motorvejssystemet til Skejby Sygehus og det nye Universitetshospital. Der er ingen gener i byggefasen ved ændring af eksisterende tilslutninger til E45. En ny indfaldsvej til



Aarhus, som giver gode muligheder for trafik udfletninger fra rute 26 til E45. Trafikken ind ad Viborgvej gennem Tilst og Hasle minimeres i myldretiderne. Erik Pedersen forklarer, at der i forslaget ikke er taget stilling til eksakt placering af linjeføringen med hensyn til, hvor den skal skære E45, samt landskabsmæssige konsekvenser.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne og forslaget med tilslutning ved Søften. Det skal dog tilføjes, at dette projekt ikke omfatter anlæg og ombygningen af de kommunale veje, men kun en udbygning af Viborgvej frem til Østjysk Motorvej E45.

Hanne og Jørn Bjerregaard, Lading

Hanne og Jørn Bjerregaard foreslår, at den fremtidige motorvej tilkobles Silkeborg-motorvejen - og ikke Mundelstrup, som foreslået i debatoplægget. Fordelene herved skulle bl.a. være:

- at sikre, at den tætteste og største trafikmængde vil ledes mod syd, hvilket der er største behov for - også fremover
- at den tunge trafik får lettest mulig adgang til diverse transportknudepunkter, Aarhus havn og landets vigtigste eksportmarkeder syd for grænsen
- at færrest mulige personer vil blive direkte berørt af gener (støj- og luftforurening m.m.) fra en kommende motorvej
- at begrænse antallet af konflikter med geologiske interesseområder, da der typisk er tale om behov for "almindelig landbrugsjord"
- at lokalsamfundene generes mindst.

Hvis ikke denne alternative linjeføring kan gennemføres, foretrækker Bjerregaard den sydlige linjeføring. Bjerregaard mener ikke, at Borum Eshøj kan forhindre den sydlige linjeføring, og den nordlige linjeføring vil skære det tætte lokalsamfund over og bremse by- og erhvervsudvikling.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne om linjeføringer. I VVM-undersøgelsen vil de alternative tilslutninger til E45 og Silkeborgmotorvejen blive undersøgt.

Vivi og Thorkild Kirkeby, Lyngballevej

Vivi og Thorkild Kirkeby beskriver vildtets daglige vandringsmønstre i området, og mener at den nordlige linjeføring vil være bedst for naturen, da den sydlige linjeføring vil afskærer vildtets vandringsruter.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne om linjeføringerne. Informationerne om vildtets vandringsmønstre vil indgå i undersøgelsen.

Jens og Pia Christoffersen, Hinnerup [Med høringsvaret er medsendt kortudsnit og artikel om rød glente]

Jens og Pia Christoffersen mener ikke, et alternativt forslag til linjeføring med tilslutning til E45 syd for Aarhus Nord krydset er realistisk, da de mener, det blot vil flytte trafik til en anden trafikbelastet indfaldsvej. De beskriver en række særlige naturmæssige forhold knyttet til moserne ved Hattemagerskoven/Kvottrupskov, hvor der er registreret beskyttede arter som odder og flagermus, forskellige padder og fugle.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne om linjeføringen og det tilsendte materiale vil indgå i undersøgelsen. I VVM-undersøgelsen vil de trafikale effekter af de alternative tilslutninger til E45 og Silkeborgmotorvejen blive beregnet i en trafikmodel.

Lotte og Brian Kramer

Lotte og Brian Kramer er imod linjeføringen syd om Lading Sø, og fremsætte mange miljømæssige og sociokulturelle forhold argumenterne, som bl.a. omfatter berøring af Lyngballe, Skivholme- og Præsteskov, herunder fredskov, en lang række vandløb og særlige biotoper, hvilket har konsekvenser for både naturen og de rekreative muligheder, området tilbyder. Desuden berøres råvildtet og deres føderuter. Endelig vil Borum Eshøj og hele området ikke bare skæmmes af vejen, men direkte ødelægges som kulturarvsområde. Kramer mener også, at en motorvej i 1990-linjeføringen vil skille Lading fra Lading Sø. Endelig mener Kramer, at den hyppige lokale tætte tåge ved Lading Sø vil udgøre et trafiksikkerhedsmæssigt problem.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne imod en sydlig linjeføring.

Beboere omkring Yderup og Borum v. Jørgen Lindgaard Jensen [Med høringssvaret er medsendt kort med linjeføringsforslag]

Beboerne finder det utroværdigt, at det oprindelige linjeføringsforslag af 1990 ikke benyttes, når nu det er det, borgere har haft kendskab til og ageret efter. Beboerne påpeger, at den sydlige linjeføring vil påvirke lokalområdet negativt såvel visuelt som lydmæssigt.

Beboerne er blevet bekendt med et alternativt linjeføringsforslag med tilknytning til E45 endnu sydligere end det af Vejdirektoratet skitserede. Beboerne oplyser, at tilslutningsområdet dækker en ældre ukontrolleret losseplads. En række naturskønne områder (også §3-områder), hvoraf nogle indgår i natur-forbedring/genopretnings-projekter, vil blive ødelagt, ligesom lokale erhverv, herunder planteskole og landbrug, vil blive påvirket. Områderne er generelt vådområder, så man må forvente et betydeligt funderingsarbejde, og den færdige vej vil støje og skæmme tunneldalen visuelt. Endelig vil den foreslåede alternative linjeføring passere tæt forbi et stort Nato tankanlæg samt flere meget markante gravhøje. Beboerne finder det samtidig ulogisk, at begge linjeføringer ender midt på E45 i forhold til nuværende ind- og udfletning af Viborgvej i E45, da det vil betyde 2 motorvejsfrakørsler med meget kort afstand med deraf følgende fare for trafiksikkerheden.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne om begge linjeføringsforslag, som vil indgå i undersøgelsen. I VVM-undersøgelse vil de forskellige forslag blive vurderet og konsekvenserne beskrevet. Det skal tilføjes, at der vil være tale om at flytte tilslutningen ved E45, der vil således ikke blive placeret to tilslutninger så tæt på hinanden.

Pia og Morten L. Jensen, Marita og Morten Fabild samt Peder Fuglsbjerg, Lading [Med høringssvaret er medsendt kommuneplansinformation]

Beboerne på Mandhusvej 20, 25 og 27 mener, at det er vigtigt at føre motorvejen syd om Lading, så boliger, erhverv og servicefunktioner fortsat vil kunne udvikles og området fortsætte det løft, som det er så godt på vej med, i tråd med Favrskov Kommunes intentioner. Beboerne mener, at den nordlige linjeføring vil betyde stagnation i den ellers gunstige boligudvikling, der har præget byen gennem de senere år. Lading er attraktiv ved både at have urbant præg og samtidig være



tæt på naturen. Det stærke lokalsamfundet, som består mellem landsbyerne, Skjoldelev, Markusminde, Fajstrup og Lading vil blive splittet.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne om det nordlige linjeføringsforslag.

Ronald Payne, Sabro

Ronald Payne har haft tiltro til at 1990-projekteringslinjen lå fast, og det undrer ham, at andre linjer kan komme i spil. Han vil gerne høre om der er tale om andre linjeføringer end den "til syd for byen Sabro".

Vejdirektoratet

I debatoplægget fremgår det, at der i VVM-undersøgelsen vil blive undersøgt tre linjeføringer mellem Søbyvad og Aarhus: en linjeføring nord om Lading by, en syd om Lading Sø og en i projekteringsloven af 1990. I den indledende høring er der endvidere mulighed for komme med andre forslag, som vil blive inddraget og vurderet i undersøgelsen.

Karina og Bjarne Løvendahl, Lading

Karina og Bjarne Løvendahl gør opmærksom på, at der modsat udsagn i Favrskovposten, er mange fortalere for den nordlige linjeføring i Lading. Løvendahl beskriver de kulturelle og naturmæssige værdier i området syd for Lading og fortæller, hvordan det bruges til rekreative formål af både lokale borgere og folk udefra. Løvendahl mener, at det er ønsket fra mange af Ladings borgere og borgere i omegnen, at linjeføringen bliver lagt nord om Lading by.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne om linjeføringerne.

Aase og Per Henriksen, Mundelstrup

Aase og Per Henriksen gør opmærksom på, at valg af linjeføringsforslaget fra 1990 vil føre al lokaltrafik til Sabro tilbage på Gl. Viborgvej igennem Mundelstrup by, og at støjplagen for hele Mundelstrup vil blive væsentlig forværret.

Vejdirektoratet

Vi har noteret betragtningerne, som vil blive belyst i VVM-undersøgelsen vha. trafikberegninger, der vil beskrive de trafikale effekter på det omliggende vejnet.

Familien Arensbach Hestbech, Skivholme

Familien bor på Skyttehusvej og vil blive berørt af en linjeføring syd om Lading Sø. Familien mener, at vejen skal anlægges nord om Lading.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunktet.



Birgit og Willy Holm, Lading

Birgit og Willy Holm bor på Bakkevej i Lading og mener, at det vil være forfærdeligt at få en motorvej gennem området, der er rigt på natur- og kulturværdier. De støtter forslaget fra borgergruppen fra Herskind/Skivholme, som har foreslået en linjeføring nord om Lading og frem til E45 ved Søften.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne om linjeføring.

Keld Winther, Kvottrup

Keld Winther gør indsigelser mod det sidst tilkomne forslag, hvor motorvejen munder ud i Søften. Han mener, at Kvottrup vil blive lukket inde mellem to motorveje, og en "Søften-løsning" vil ødelægge områdets eneste rekreative mulighed med beskyttede dyrearter. Kvottrup som bevaringsværdigt landsbymiljø ødelægges af en motorvej, som også vil komme tæt på Niels Ebbesens eg. Keld Winther ønsker at vide, om rute 26 er en del af langsigtede trafikplaner både nationalt og på EU-plan. Endelig foreslås en løsning med tilslutning til Silkeborgmotorvejen ved Galten eller Låsby.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne. I VVM-undersøgelsen vil de alternative tilslutninger til E45 og Silkeborgmotorvejen blive undersøgt. Udbygningen af rute 26 har siden 1990 været besluttet i Folketinget med en projekteringslov, som bemyndiger transportministeren til at projektere en udbygning af rute 26 til højklassemotorvej (motorvej eller motortrafikvej).

Harald Spejlborg, Sabro [Med høringssvaret er medsendt kort med alternativ]

Harald Spejlborg stiller forslag om en linjeføring med tilslutning på E45 ved Søften og begrundet sit forslag med, at løsningen vil give direkte tilslutningsmulighed til Djurslandsmotorvejen, hvilket vil lette adgangen til bl.a. Aarhus Lufthavn, de store industriområder i Aarhus Nord og det kommende storsygehus ved Skejby. Desuden undgås Borum Eshøj, den fredede Lading Sø, og den eksisterende Viborgvej aflastes.

Vejdirektoratet

Vi har modtaget forslaget, som vil blive inddraget og vurderet i VVM-undersøgelsen.

Thomas Heydenreich, Sabro

Thomas Heydenreich foreslår, som idé til at afhjælpe fremkommelighedsproblemerne i Tilst-rundkørslen og ind mod Aarhus, at den sydlige linjeføring fra Voldby mod E45 drejes sydpå lige efter Skivholme ned til krydset ved Borum mellem de eksisterende veje (Mundelstrup-Herskind og Sabro-Harlev). Derfra udnyttes og udvides det eksisterende tracé ned til frakørsel 21 Harlev på Silkeborgmotorvejen med en frakørsel ved Borum, så der bliver let adgang mod bl.a. Tilst og E45 nordpå.

Vejdirektoratet

Vi har modtaget forslaget med en alternativ tilslutning til Silkeborgmotorvejen. I VVM-undersøgelsen vil den trafikale effekt af en sådan løsning blive beregnet og vurderet.



Kirsten Elmquist og Peter Ekman, Borum

Kirsten Elmquist og Peter Ekman har konstateret, at der er planer om at etablere motorvej mellem Mundelstrup og Sabro, og at der i den forbindelse er kommet et alternativt forslag om at lægge linjeføringen mellem Vindskov og Borum. De gør indsigelser mod den alternative linjeføring med begrundelsen, at området er udlagt til skovrejsning og grundvandsbeskyttelsesområde. I tilfald til, at der ikke ville komme en motorvej tæt på, er der i overensstemmelse med dette plantet fredsskov på en del af jorden, der ligger tæt på denne linjeføring. Kirsten Elmquist og Peter Ekman opfordrer til, at vejen lægges på den oprindelig planlagte rute fra 1990.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne om linjeføring.

Peter Poulsen, Borum

Peter Poulsen ønsker det på borgermødet viste kort, hvor rute 26 tilsluttes E45 samt et detaljeret kort over de skitserede forløb og deres omgivelser på strækningen mellem E45 og Stillingvej, hvor også olie- og benzinberedskabslager bag Borumvej er vist. Peter Poulsen er også blevet bekendt med et forslag til linjeføring, som forløber mellem Borum By og Vind Skov, som han ønsker tilsendt.

Vejdirektoratet

På nuværende tidspunkt fremsender vi ikke kortmateriale over det igangværende arbejde. Det skyldes, at det hele tiden ændrer sig, og tegninger bliver forældet. Når undersøgelsen er færdig, vil vi præsentere resultatet af undersøgelsen i VVM-redegørelsen.

Grith og Ture Asboe, Markusminde [Med høringssvaret er medsendt skitse med forslag om linjeføring fra Viborg til Silkeborgmotorvej]

Asboe mener ikke, at motorvejen skal føres direkte igennem Lading, Markusminde, Fajstrup og Skjoldelev med en nordlig linjeføring, da det vil splitte lokalsamfundet. De foreslår i stedet en alternativ linjeføring, hvor der anlægges motorvej mellem Viborg ved rute 52 og Silkeborgmotorvejen ved Sejlingvej (vist på skitse). Begrundelsen er, at denne løsning vil udnytte kapaciteten på Silkeborgmotorvejen fuldt ud og reducere længden af motorvej, som skal anlægges. Asboe sætter spørgsmålstejn ved, hvilke trafikale problemstillinger den foreslåede motorvej vil afhjælpe. De foreslår også at udbygge den kollektive trafik i området omkring den planlagte motorvej på en måde, så det bliver et reelt alternativ til bilpendling.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne og det tilsendte materiale vil indgå i undersøgelsen. VVM-undersøgelsen omfatter udbygning af rute 26 frem til E45, da strækningen øst for E45 er kommunal vej, som Aarhus Kommune er ansvarlig for. Udbygningen af rute 26 har bl.a. til formål at forbedre trafiksikkerheden og fremkommeligheden på rute 26, som i dag forløber gennem mange bysamfund på strækningen frem til Søbyvad. I VVM-undersøgelsen vil der også blive undersøgt et kollektivt alternativ, hvor de trafikale effekter af at forbedre den kollektive trafik vil blive undersøgt.



HØRINGSSVAR FRA ERHVERVSLIVET

Energinet.dk v. Christian B. Jørgensen [Med høringssvaret er medsendt kort over ledninger]
Energinet.dk henleder opmærksomheden på naturgastransmissionsledningen Herning-Skjoldelev, der berøres af de foreslåede vejføringer i området fra nord for Lading til området syd for Voldby Mark. Ved krydsning af naturgastransmissionsledning vil det være nødvendigt enten at forstærke eller evt. at omlægge denne. Omkostningerne ved omlægningsarbejderne er afhængig af såvel muligheden for tilpasning af vejføringen som tidspunktet for arbejdets udførelse idet by-pass omkostningerne er meget afhængig af det gasflow, der skal opretholdes. Energinet.dk opfordrer Vejdirektoratet til et møde om projektet.

Lading Vandværk v. Henrik Wind [Med høringssvaret er medsendt skitse over vandledninger]
Vandværket gør opmærksom på, at der er en risiko for, at en motorvejsføring nord om Lading by vil kunne forstyrre vandforsyningen. De ønsker også at vide, hvem der bekoster flytninger og nye vandledninger, og evt. nye vandboringer – hvis det kommer på tale at opføre en motorvej nord om Lading by.

Vejdirektoratet

Vi takker for de tilsendte oplysninger og vil i løbet af VVM-undersøgelsen tage kontakt til alle ledningsejere. I forbindelse med planlægningen af en ny vej tages der særligt hensyn til drikkevandsområder. Hvis vejen anlægges i hidtil uberørt terræn, er det Vejdirektoratet, der bekoster eventuelle nye boringer. Vedrørende ledninger, se det indledende afsnit om Ledninger.

Frijsenborg og Wedellsborg v. direktør Bent Wedell [Med høringssvaret er medsendt skitse med justering af den sydlige linjeføring]
Bent Wedell påpeger, at Frijsenborgs skov- og landbrugsjorder påvirkes i stor udstrækning af de foreslåede linjeføringer for en ny motorvej. Frijsenborg og Wedellsborg anbefaler linjeføringen af 1990, da den forløber parallelt med den eksisterende rute 26 og ikke vil ødelægge nye områder, og dermed få færrest konsekvenser for godsets fremtidige drift. Hvis motorvejen delvis nedgraves, vil indtrykket af det bevaringsværdige godsskabslandskab fortsat kunne bevares. Godset har opsat vildthege på begge sider af rute 26, og hvis der anlægges en ny trafikkorridor, kan det skabe kollisionfare med hjortevildt.

Frijsenborg og Wedellsborg tager meget kraftigt afstand fra den nordlige linjeføring, da denne vil opsplitte godset i to halvdele. Motorvejen vil blive meget synlig og nærheden til den historisk interessante Fuglsanggården, vil gøre denne uanvendelig til beboelse. Skov- og landbrugsområder vil blive opsplittet og vildtet forstyrret. Herregårdsskabet går flere hundrede år tilbage, og en gennemskæring af landskabet vil være tab af nationale kulturværdier. Frijsenborg og Wedellsborg mener også, at den sydlige linjeføring vil opsplitte godsets fremtoning i to halvdele, give større miljømæssige konsekvenser, ødelægge Lyngballegård og Borum Eshøj.

Frijsenborg og Wedellsborg fremsætter et forslag til justering af den sydlige linjeføring (vist på kort), hvor vejen rykkes 2-300 m længere mod syd, hvilket vil mindske nogle af generne.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne og forslaget til justering af den sydlige linjeføring, som vil indgå i undersøgelsen



Garantag Aps og Specialité, Herskind

Birthe L Sørensen og Per Nielsen ønsker at gøre indsigelse imod linjeføringen omkring Lading Sø, da de mener, at det lokale miljø med dyr og mennesker vil blive ødelagt.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunktet om linjeføring.

Lis Brund v. advokat Torben Herrig, Borum Østergaard [Med høringssvaret er medsendt kortskitser og udtalelse fra LandboMidtØst]

Lis Brund ejer landbrugsejendommen Borum Østergaard, og driften består af planteavl og svineproduktion. Lis Brund er blevet bekendt med et forslag til alternativ linjeføring, som forløber syd om Vind Skov til Yderup. Planteavlskonsulent Erik Pedersen har klarlagt konsekvenserne for Borum Østergaard ved det alternative forslag, som vil betyde, at store mængder gylle, korn og halm, der på nuværende tidspunkt kan håndteres direkte på egne jorder, fremover skal ud på offentlig vej, til stor gene for både landmand og offentlighed. Torben Herrig påpeger, at den sydlige linjeføring vil berøre Lis Brunds ejendom, men den alternative linjeføring vil være meget mere generende for Borum Østergaard.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne, og det tilsendte materiale vil indgå i undersøgelsen.

Dalton v. direktør Laila Rosendal

Dalton er en betonvirksomhed beliggende på Borumvej i Tilst med 170 ansatte. Laila Rosendal oplyser, at Dalton allerede på nuværende tidspunkt har fuldt udnyttet fabriksarealet og frygter, at den planlagte motorvej vil reducere det i forvejen begrænsede produktions- og lagerareal. Det ser ud til, at en del af Daltons grund vil blive inddraget, hvis der vælges en motorvejsføring, som beskrevet i projekteringsloven af 1990. Samtidig bliver Daltons eneste tilkørselsvej afskåret. Laila Rosendal mener ikke, at denne løsning er en mulighed.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne, som vil indgå i undersøgelsen. Det skal dog tilføjes, at der i forbindelse med motorvejen vil blive etableret alternativ adgang til alle ejendomme, hvis nuværende adgangsforhold vil blive ændret af motorvejsanlægget.

Montra Hotel Sabro Kro og Montra Nilles Kro v. adm. direktør Jakob Beck Wätjen

Det drejer sig om virksomhederne: Montra Hotel Sabro Kro, Viborgvej 780, Sabro og Montra Nilles Kro, Hadstenvej 209, Sabro. Jakob Wätjen skriver, at hotel og kro er afhængige af at deres gæster kan komme nemt til og fra adresserne, og han oplever dagligt den belastede Viborgvej og ser derfor frem til en bedre trafikal løsning. Jakob Wätjen ønsker en frakørsel til Sabro, og stor hensyntagen til støjniveauet pga. sovende gæster, der gerne vil have nattero.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne. I VVM-undersøgelsen vil de støjdæmpende foranstaltninger som udgangspunkt blive opsat ved støjfølsom bebyggelse, dvs. sammenhængende boligområder, hvor støjniveauet vil overstige den vejledende grænseværdi på 58 dB, se det indledende afsnit om Støj.



Storkesig ApS v. Kirsten Elmquist

Kirsten Elmquist gør opmærksom på, at firmaet er afhængigt af Storkesig Skov og opfordrer til, at en motorvej etableres i den oprindelig planlagte linjeføring fra 1990.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunktet om linjeføring.



HØRINGSSVAR GENERELT

KOMMUNER OG STATSLIGE MYNDIGHEDER

Kulturarvsstyrelsen - Fortidsminder [Med høringssvaret er medsendt kort og beskrivelse af Borum Eshøj]

Kulturarvsstyrelsen har taget stilling til hvorvidt i foreslåede linjeføringer ved Viborg og Aarhus berører fredede fortidsminder og kulturarvsarealer. Der henvises til Viborg Stifts Museum og Moesgård Museum for at vurdere de skjulte fortidsminder i henhold til Museumsloven.

Der er intet at bemærke på strækningen ved Viborg. På strækningen ved Aarhus berøres det fredede fortidsminde ved Mølgårde Rømpesmølle (fredningsnummer 2312:21), og den sydlige linjeføring berører et kulturarvsareal af national betydning med (nr. 15.01.01.:63). Arealet omfatter bl.a. den fredede gravhøj Borum Eshøj (frednings nr. 2413:01) med fornemme egekister fra bronzealderen.

Kulturarvsstyrelsen påpeger, at hele arealet rummer massive arkæologiske spor, og at det ikke alene vil være særdeles bekosteligt at udgrave, men også være et uvurderligt og umisteligt tab af kulturarv. Kulturarvsstyrelsen anbefaler, at man ikke berører det aktuelle kulturarvsareal eller fredede fortidsminder.

Vejdirektoratet

Vi har noteret Kulturarvsstyrelsens anbefaling, som vil indgå i det videre undersøgelsesarbejde.

Forsvarets Bygnings- og Etablissementstjeneste

Ingen bemærkninger til VVM-undersøgelsen.

Beredskabsstyrelsen

Ingen bemærkninger til VVM-undersøgelsen.

HØRINGSSVAR FRA INTERESSEORGANISATIONER OG FORENINGER

Dansk Vandrelaug, Aarhus-afdeling v. formand Svend Krüger

Dansk Vandrelaug forventer, at retablering af vandrestier og –ruter tilgodeses i den kommende VVM-undersøgelse. Dansk Vandrelaug vil gerne have tilsendt VVM-rapporten, når den foreligger.

HØRINGSSVAR FRA BORGERE

Brian Bach, Voldby

Brian Bach anbefaler, at Vejdirektoratet samarbejder med Aarhus Kommune om at lave en Parker & Rejs-ordning, som vil kunne tage en stor del af trafikken ind mod Aarhus, hvis den bliver udført på den rigtige måde. Der findes mange eksempler på gode Parker & Rejs andre steder i



Europa. Når trafikken på rute 26 stiger med 10.000 biler om dagen pga. motorvejen, vil det ifølge Brian Bach yderligere kunne animere til en fornuftig løsning om at lade bilen stå og tage bus eller letbane det sidste stykke ind til Aarhus.

Vejdirektoratet

I VVM-undersøgelsen vil vi undersøge et kollektivt alternativ, men der er ingen aktuelle planer om at lave P&R.

Torben Gregersen, Sabro

Torben Gregersen ønsker svar på, hvorfor det ikke stadig er relevant at undersøge relevansen af en motortrafikvej, som vedtaget i 1990, som kombineres med højhastighedstog fra Viborg til Aarhus.

Vejdirektoratet

I VVM-undersøgelsen vil vi undersøge et kollektivt alternativ, hvilket omfatter forbedring af den kollektive trafik uden udbygning af rute 26.

Arne Mulvad, Sabro

Arne Mulvad mener ikke, at de alternative forslag med hhv. en nordlig tilslutning på E45 ved Søften og et sydligt forslag med tilslutning til Silkeborgmotorvejen løser formålet med trafikaflastningen af de små byer langs Viborgvej. Den trafik, der skal til eller fra Aarhus, eller i den modsatte retning af tilslutningen, vil alligevel søge ind på Viborgvej, der således kun bliver begrænset aflastet. Arne Mulvad mener, at de af Vejdirektoratet foreslåede linjeføringer løser problemet, så lokaltrafikken får bedre vilkår, flere trafikulykker undgås, transporttider nedsættes og børn tør cykle til og fra skole og fritidsaktiviteter.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne om linjeføring.

Peter Wheadon, Hinnerup

Peter Wheadon informerer om, at det er teknisk muligt at flytte store monumenter mv., og spørger, om det ikke er muligt at flytte de berørte gravhøje på en sådan måde, at deres integritet bevares. Derudover opfordrer Peter Wheadon til, at Vejdirektoratet tager hensyn til menneskelige omkostninger, både psykiske og fysiske, når de menneskelige omkostninger af de forskellige alternativer skal gøres op.

Vejdirektoratet

I VVM-undersøgelsen vil vi forsøge at tilpasse de forskellige linjeføringer til omgivelserne bedst muligt. Det gælder også i forhold til gravhøje og udlagte kulturarvområder. Arealbehovet for de forskellige linjeføringer vil også blive opgjort, og når det nødvendige areal til sin tid skal eksproprieres, er det en uvildig kommission, som skal godkende projektet og bestemme omfang af pris og erstatning, se også indledende afsnit om Arealforhold og Ekspropriation. Vi er opmærksomme på og har stor forståelse for at planlægning af nye veje skaber stor uro i de berørte områder.



Lars Madsen, Lone Halgaard og Torben Hrab, Borum [Med høringsvaret er medsendt 3 alternative linjeføringer]

Beboerne fremsætter 3 alternative løsninger:

- En direkte linjeføring fra Viborg til Silkeborg og videre til Aarhus ad Silkeborgmotorvejen, da dette ifølge LM vil påvirke mennesker og natur mindst, give et tilslutningsanlæg mindre og trække bilisterne den "rigtige" vej.
- Udbygning af eksisterende vej med flere baner og ændrede til/fra kørsler og optimering af trafikflowet og evt. frikøb af de mest støjbelastede ejendomme. Om nødvendigt så flytte vejen til linjeføringen i projekteringsloven af 1990.
- En linjeføring nord om Sabro med tilslutning på E45 syd for tilslutningen ved Søften, da denne ifølge beboerne primært vil berøre landbrugsjord og have den fordel at give nem adgang til Skejby Sygehus (inklusive et forslag til linjeføring ved Hammel).

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne, og det tilsendte materiale vil indgå i undersøgelsen. I VVM-undersøgelsen vil de alternative tilslutninger til E45 og Silkeborgmotorvejen blive beregnet i trafikmodellen.

Erik M. Jensen, Skanderborg

Erik Jensen mener, at man bør anlægge 4-sporet motorvej på hele strækningen mellem Aarhus og Viborg, da trafikken mellem Regionshovedstaden og Danmarks næststørste by må formodes at vokse mærkbart fremover.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunktet.

Louise Bisgaard

Louise Bisgaard mener, at kødannelsen først rigtig starter fra E45 og ind mod Aarhus Centrum, dvs. efter den planlagte motorvejsstrækning, og at der derfor ikke er nogen idé i at øge fremkommeligheden vest herfor. Hun foreslår en alternativ kombination med kollektiv trafik, hvor der etableres underjordiske Parker & Rejs-anlæg ved motorvejsfrakørslerne Aarhus N, Tilst og Aarhus V, hvorfra der skulle afgå el-bus hver 2. minut med egen busbane på hele ruten ind til centrum og prioriteret grønt. Louise Bisgaard mener, at en motortrafikvej er passende på strækningen Søbyvad-E45 frem for en motorvej.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne. I VVM-undersøgelsen vil vi undersøge et kollektivt alternativ. På strækningen øst for E45 er Aarhus Kommune vejmyndighed og strækningen indgår ikke i undersøgelsen.

Louise Ejgod Hansen

Louise Hansen foreslår, som pendler mellem Viborg og Aarhus, at der bygges en motorvej mellem Rindholm og Silkeborg i stedet for at bygge en ny rute 26.



Jørgen Jørgensen, Farre

Jørgen Jørgensen foreslår at droppe motorvejen til Hammel, da der kun vil køre ca. 11.000 biler pr. døgn, og i stedet lave en frakørsel på Silkeborgmotorvejen i Pårup og herfra bygge en motorvej over Kjellerup til Viborg.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne. I VVM-undersøgelsen vil alternative tilslutninger til E45 og Silkeborgmotorvejen blive inddraget og vurderet.

Thune A. Fossgreen, Sabro [Med høringssvaret er medsendt skitse over idé til overdækningskonstruktion]

Thune Fossgreen mener, at uanset hvilken linjeføring der vælges, bør man foretage en delvis nedgravning af og samtidig fuld overdækning af vejen, der forløber indenfor min. 500 m fra bebyggelse og skov/sø-områder.

Vejdirektoratet

Vi har noteret synspunkterne og forslag om nedgravning og overdækning, men må samtidig tilføje, at det ikke umiddelbart indgår i undersøgelsen. I VVM-undersøgelsen vil vi forsøge at tilpasse vejen bedst muligt til det omgivende terræn. Derfor vil det, alene af den grund, ikke altid kunne lade sig gøre at nedgrave vejen. Desuden vil en sådan nedgravning medføre, at omkostningerne til vejanlægget vil blive væsentlig forøget.

ANDRE HENVENDELSER

Hanne Nielsen m.fl. har bedt om at få tilsendt materiale ang. udvidelse af rute 26.

Tilsendt.

Nina Andersen ønsker 6 eksemplarer af debatoplægget til lokal uddeling

Tilsendt

Erik Lorentzen ønskede yderligere information om et af borgermøderne.

Tilsendt

Peter Ekman, Storkesig ApS, har bedt om aktindsigt i alternative linjeføringsforslag.

Tilsendt.

Kristian Lindskov ønsker tilsendt alle beregninger, som ligger til grund for påstanden om, at der skulle komme til at køre flere biler på den sydgående linjeføring. Kristian Lindskov anmoder desuden om aktindsigt i alt materiale vedrørende projektet.

Økonomirapport og link til Transportministeriets samfundsøkonomiske model TERESA er tilsendt.

