

Vejdirektoratet har i perioden 2010-2013 brugt et sted mellem 25 og 30 mio. kr. på at gennemføre en VVM-undersøgelse af den foreslåede motorvej på strækningen Århus-Søbyvad. VVM'en mundede ud i en indstilling i november 2012 fra Vejdirektoratet, hvori man indstiller at linjeføring nord vælges. D. 24. juni 2014 indgås der en trafikaftale, hvor forligspartierne vælger den sydlige linjeføring.

Der har under hele beslutningsprocessen været store uoverensstemmelser omkring fakta vedrørende de tre foreslåede linjeføringer. På den baggrund har borgergruppen syd for Voldby, borgergruppen på Herskind Hede og landsbyrådet for Herskind og Skivholme udarbejdet et faktaark med tydelige referencer til kilderne – oplysningerne i faktaarket er valideret af Transportministeriet d. 13/2 2014. Nedenstående notat opsummerer punkterne fra faktaarket.

Berørte borgere/støj

D. 22/11 2012 har Favrskov Kommune foretræde for Folketingets Transportudvalg. På mødet præsenterer Favrskov Kommune nogle hjemmelavede beregninger, der viser, hvor mange borgere, der ligger inden for et bånd på henholdsvis 700 og 900 meter omkring linjeføring nord og syd. Favrskov Kommune vedstår efter gentagne henvendelser, at der ikke er fagligt belæg for, at vælge netop 700 og 900 meter og at afstandene er såkaldte citat ”skønsmæssigt fastsatte påvirkningsafstande”. Det påfaldende er, at på præcis disse afstande falder opgørelsen ud til Favrskovs fordel – se vedhæftede kortbilag.

- På 700 meter falder hele Lading by og store dele af Voldby lige nøjagtig **inden for** de 700 meter ved den nordlige linjeføring, mens Skivholme by lige nøjagtig falder **udenfor** optællingen på den sydlige linjeføring
- På 900 meter falder Voldby, Lading og halvdelen af Skivholme lige nøjagtig **udenfor** 900 meter båndet ved den sydlige linjeføring

Det er af kortbilaget meget tydeligt, at de af Favrskov Kommune valgte afstande er alt andet end tilfældige. Det er bevidst valgte afstande, der passer ind i Favrskovs dagsorden. Såvel Vejdirektoratet som flere transportministre har da også taget afstand fra opgørelserne. På fortrædet for Transportudvalget konkluderer Favrskov at linjeføring syd bevirker, at citat: ”Færrest mulige borgere påvirkes af støj”.

D. 19/12 2012 skriver tidligere transportminister Henrik Dam Kristensen som svar på Favrskov Kommunes beretninger, at citat: ”Der er små forskelle i de støjmæssige konsekvenser, men støjbelastningstallet vil være mindst for linjeføring nord”. Skanderborg Kommune anfører i sit høringssvar til Vejdirektoratet, at ”Linjeføring syd berører flest ejendomme” jf. VVM-rapporten side 80 giver den sydlige linjeføring 554 støjbelastede boliger mod den nordlige linjeførings 501 støjbelastede boliger.

Økonomi

Ingen af de forskellige parter omkring beslutningsprocessen har tilsyneladende interesseret sig synderligt for omkostningerne ved de tre foreslåede linjeføringer – dette til trods for at der er betydelige forskelle på de tre linjeføringer. Den sydlige linjeføring er henholdsvis 106 mio. kr. dyrere end den midterste linjeføring og 61 mio. kr. dyrere end linjeføring nord. På trods af dette har man i en krisetid valgt den klart dyreste løsning.

Natur

Under fortrædet for Transportudvalget påstår Favrskov Kommune, at linjeføring syd '...er fint indpasset i åbent landskab og påvirker derfor natur og miljø mindst muligt. Efterfølgende laver tidligere transportminister Henrik Dam Kristensen en klar tilbagevisning af denne påstand, da han i svar på foretrædet angiver at, citat: 'Der er størst påvirkning på natur og landskab ved etablering af linjeføring syd.

Linjeføring syd skaber samtidig en 'støjkorridor' på op til 5 km bredde mellem Viborgvej og den vedtagne sydlige linjeføring. Dette er i meget skarp kontrast til naturbeskyttelseslovens principper for placering af vej. Heri anføres det, at '...man [bør] ved placering af vejanlæg tilstræbe brug af eksisterende vejstrækninger.' Og hvor dette ikke er muligt, '...bør man tilstræbe at placere nye vejanlæg i 'trafikkorridorer' langs med eksisterende veje'. Den forslåede linjeføring syd går meget langt væk fra den nuværende Viborgvej, og derfor lever valget af den sydlige linjeføring på ingen måde op til bestemmelserne i naturbeskyttelsesloven.

Kulturarv

Favrskov Kommune påstår i deres høringssvar d. 3/5 2012 at, citat '...linjeføring syd er placeret på en sådan måde i det åbne landskab, at der tages hensyn til natur- og miljøinteresserne omkring Skivholme Skov og til kulturarvsområdet Borum Eshøj. Kulturarvsstyrelsen skriver i deres høringssvar, at '...den sydlige linjeføring berører et kulturarvsareal af national betydning...' '...det vil ikke alene være en 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. Ikke desto mindre har Transportudvalget valgt en linjeføring, der krydser ind i den nordlige del af Borum Eshøj.

Erhverv

Under ovennævnte foretræde for Transportudvalget påstår Favrskov Kommune, at 'linjeføring nord afskærer al fremtidig byudvikling af området nord for Lading'. Kun 3 år før har Favrskov i deres egen kommuneplan skrevet, at 'Kommune Plan (2009) er udarbejdet med udgangspunkt i en nordlig linjeføring og erhvervs- og boligplaner er indrettet efter en nordlig linjeføring. I planen hedder det citat: 'Forlægning af Viborgvej nord om byen vil give nye udviklingsmuligheder'. Når man 3 år senere hævder det stik modsatte klinger det derfor noget hult.

Konklusion

Ovenstående skitserer ganske kort, hvor usagligt et valg den sydlige linjeføring er. Såvel når det kommer til antallet af berørte borgere, økonomi, natur og kulturarv, har forligskredsen med den sydlige linjeføring valgt den suverænt dårligste løsning. Favrskov Kommune har jf. ovenstående i flere tilfælde kommet med hjemmekonstruerede beregninger og postulater, der er blevet tilbagevist af transportministeren. Ikke desto mindre har man tilsyneladende valgt at lytte til Favrskovs argumenter.