



Transport- og Energiministeriet  
1. Kontor  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

**København**  
Niels Juels Gade 13  
Postboks 9018  
1022 København K  
Tlf. 3341 3333  
Fax 3315 6335  
vd@vd.dk  
Vejdirektoratet.dk

**25. oktober 2005**  
Journalnr.  
A01-A0153-3  
Sagsbehandler  
Birger Munch  
bem@vd.dk

**Indstilling vedrørende anlæg af motorvej mellem Ølholm og Vejle og udbygning af motortrafikvejen mellem Riis og Ølholm til motorvej (rute 18)**

Vejdirektoratet har i henhold til trafikaftalen af 5. november 2003 gennemført VVM-undersøgelse for udbygning af rute 18, strækningen Riis-Ølholm-Vejle, til motorvej.

Undersøgelsen er afrapporteret i en VVM-redegørelse bestående af følgende 3 rapporter:

- Rapport nr. 296: Sammenfattende rapport
- Rapport nr. 297: Miljøvurdering
- Rapport nr. 298: Arealanvendelsesanalyse

Desuden er udgivet en orienteringsfolder og en CD med de tre rapporter og forskelligt baggrundsmateriale.

VVM-redegørelsen er fremsendt til Transport- og Energiministeriet med følgebrev fra Vejdirektoratet af 2. juni 2005 og til Folketingets Trafikudvalg med følgebrev fra ministeren af 3. juni 2005.

I VVM-redegørelsen er præsenteret forslag til anlæg af ca. 15 km motorvej mellem Ølholm og E45 nord for Vejle, inklusive udbygning af E45 mellem Hornstrup og Vejle N, og til udbygning af en ca. 10 km lang strækning af motortrafikvejen Riis-Ølholm til motorvej.

Foruden at indgå i rute 18 mellem Herning og Vejle indgår strækningen Riis-Ølholm i rute 30 (Diagonalvejen) mellem Billund-området og E45 ved Horsens og strækningen Ølholm-Vejle i rute 13 mellem Viborg og Vejle.

- ./. I VVM-redegørelsen er præsenteret et hovedforslag og to alternative linjeføringer for en motorvej mellem Ølholm og Vejle (E45), se vedlagte oversigtsplan.

I **hovedforslaget** (brun linje) føres motorvejen i et tæt forløb med den nuværende hovedlandevej (Viborg Hovedvej), således at påvirkningen af natur og landskab bliver mindst mulig. Ølholm og Lindved får tilslutning til motorvejen, som dog samtidig kommer relativt tæt på de to byer.

I **alternativ 1** (grøn linje) forløber motorvejen på den nordlige strækning vest om Hvolgård Skov, ca. 2 km vest for Viborg Hovedvej og Ølholm, og nord om Sindbjerg Skov i retning mod Lindved og Ulkær, hvorefter linjeføringen er sammenfaldende med hovedforslaget. Linjen er ca. 1 km kortere end hovedforslaget, men vejforløbet vest om Hvolgård Skov og nord om Sindbjerg Skov vil påvirke det uforstyrrede landskab og naturen i dette område.

I **alternativ 2** (rød linje) forløber motorvejen på hele strækningen i stor afstand fra Viborg Hovedvej. Det er den korteste og mest direkte linje, som giver den største rejsetidsbesparelse for trafikanterne mellem Herning og Vejle, men motorvejen vil forløbe gennem værdifulde landskabs- og naturområder på hele strækningen og sprede støjpåvirkningen i området.

I hovedforslaget tilsluttes motorvejen det eksisterende vejnet ved Ølholm, Lindved og Grejs. I alternativ 1 bliver der ingen tilslutning til Ølholm (for trafik mod Vejle) og i alternativ 2 hverken til Ølholm eller Lindved. Hovedforslaget giver herved også den største aflastning af Viborg Hovedvej.

I alternativ 1 og 2 anlægges en forbindelsesvej mellem Viborg Hovedvej ved Tørring og motorvejen syd for Tørring. Det betyder at rute 13 udbygges til en højklasset vej på en længere strækning end i hovedforslaget, men vej-anlægget medfører også et yderligere indgreb i miljøet.

VVM-redegørelsen har været i **offentlig høring** i perioden fra den 6. juni til den 22. august 2005, hvor rapporterne har været fremlagt til afhentning på rådhus og biblioteker i Tørring-Uldum, Vejle, Give, Jelling og Hedensted kommuner samt hos Vejle Amt.

Ca. 1.300 husstande i undersøgelsesområdet har fået tilsendt orienteringsfolderen og CD'en med et følgebrev fra Vejdirektoratet.

VVM-redegørelsen er endvidere sendt til myndigheder, institutioner, interesseorganisationer og foreninger m.v.

Der har været afholdt borgermøder i Tørring, Ølholm og Lindved, hvor der i alt deltog 500-600 borgere.

Vejdirektoratet har modtaget i alt 51 hørings svar, heraf 14 fra offentlige myndigheder m.v. Nogle af hørings svarene er underskrevet af en gruppe af borgere, bl.a. på foranledning af underskriftsindsamlinger.

Vejdirektoratet har besvaret alle henvendelser individuelt.

En samlet redegørelse vedrørende den offentlige høring fremgår af Vejdirektoratets høringsnotat: "Rute 18 Riis-Ølholm-Vejle. Redegørelse vedrørende den offentlige høring af VVM-redegørelsen", oktober 2005.

I det følgende er der givet et resumé af de indkomne hørings svar. Hørings svarene fra de 14 myndigheder m.v. er refereret enkeltvis og stort set ordret, mens der for hørings svarene fra borgere m.v. er redegjort for hovedemnerne i hørings svarene. De i alt 37 henvendelser fra borgere m.v. er refereret enkeltvis i ovennævnte høringsnotat.

### **Hørings svar fra myndigheder m.v.**

#### **Vejle Amt**

Amtsrådets udvalg for Teknik og Miljø meddeler, at

- Vejle Amt anbefaler, at der arbejdes videre med hovedforslaget med fokus på støjforholdene.
- Vejle Amt på det foreliggende grundlag er indstillet på ud fra hovedforslaget efter konkret sagsbehandling at meddele de fornødne amtslige tilladelser til vejanlægget efter naturbeskyttelses-, miljøbeskyttelses- og vandløbsloven.

#### **Viborg Amt**

Amtsrådets udvalg for Miljø og Teknik meddeler, at

- Viborg Amt anbefaler alternativ 1, idet linjen giver den korteste og mest trafiksikre afvikling af trafikken på rute 13, og at der fra starten anlægges et højklasset tilslutningsanlæg. Alternativet er samtidig 1 km kortere end hovedforslaget og anlægsudgifterne er de samme.
- Hvis hovedforslaget gennemføres ønsker Viborg Amt, at rute 13's tilslutning allerede nu etableres som en højklasset forbindelsesvej fra Viborg Hovedvej ved Tørring, vest om Stougård og med tilslutning til motorvejen i et trompetanlæg.
- Viborg Amt tilslutter sig Vejdirektoratets anbefaling af et trompetanlæg syd for DTC som den bedste trafikale og trafiksikre løsning for tilslutningen til motorvej E45.

#### **Ringkjøbing Amt**

Amtsrådets udvalg for Teknik og Miljø meddeler, at

- Ringkjøbing Amt ikke har bemærkninger til valget mellem de alternative forslag til linjeføring mellem Ølholm og Vejle og til forslaget om udbygning af Riis-Ølholm til motorvej.

- Ringkjøbing Amt anbefaler, at der udarbejdes anlægslov for den samlede strækning Riis-Ølholm-Vejle i Folketingssamlingen 2005-2006, og at anlægget sammen med anlæg af 2. etape af motorvejen Brande-Riis indarbejdes i investeringsoversigten i Finansloven for 2006 til udførelse hurtigst mulig.
- Ringkjøbing Amt anbefaler, at de manglende VVM-undersøgelser for delstrækninger af rute 18 igangsættes i 2. halvår af 2005, dvs. for udbygning af Brande Omfartsvej til motorvej samt for strækningen Herning N-Holstebro.

### **Tørring-Uldum Kommune**

Kommunalbestyrelsen meddeler, at

- Et flertal i Tørring-Uldum Kommunalbestyrelse peger på hovedforslaget, som det forslag, der skal danne baggrund for den videre projektering af motorvejsanlægget.
- Et mindretal på tre medlemmer peger på alternativ 1, jf. særskilt høringsvar nedenfor.

Det oplyses, at kommunalbestyrelsen i sin beslutning har lagt vægt på følgende forhold og bemærkninger:

- Hovedforslaget understøtter på den bedste måde bolig- og erhvervsudviklingen i kommunen med en placering med god kontakt til Tørring, Ølholm og Lindved, og placeringen fastholder de tekniske anlæg samlet og giver den størst mulige respekt for naturværdierne i kommunen. Kommunalbestyrelsen lægger stor vægt på betydningen af tilslutningsanlæggene i Ølholm ved Hvolgårdsvej og ved Lindved på Skanderborgvej. Specielt tilslutningsanlægget ved Ølholm ønsker kommunalbestyrelsen at fastholde - også ved en eventuel tilslutning med rute 13 vest om Stougård som foreslået af Viborg Amt.
- Ved borgermøderne i Tørring, Lindved og Ølholm blev der sat fokus på støjforholdene. Vejdirektoratet og deres rådgiver på støjforhold besvarede en række spørgsmål om støjforhold. Det er kommunalbestyrelsens opfattelse, at disse besvarelser var særdeles fyldestgørende og beroligende for mødedeltagerne.

For at begrænse støjen mest muligt foreslår kommunalbestyrelsen en placering så dybt i terrænet som muligt. Herudover opfordres til valg af optimal belægning samt terræn- og beplantningsafskærmninger, hvor dette er formålstjenligt og muligt.

- Ved borgermøderne blev der udtrykt bekymring for lokalvejene i Ølholm og Lindved, hvor det specielt var den lokale trafik gennem Ølholm Bygade, der forventes stærkt forøget ved en lukning af Viborg Hovedvej ved motorvejens krydsning ud for Hvolgårdsvej. Det

er specielt den lokale trafik, som ikke ønsker eller som ikke kan anvende motorvejen, som forventes at bruge Ølholm Bygade, bl.a. landbrugs- og entreprenørmateriel.

Kommunalbestyrelsen ønsker nærmere drøftelser med Vejdirektoratet omkring lokalvejnettet i Ølholm og Lindved både inden og efter behandling af anlægsloven i Folketinget. Kommunalbestyrelsen lægger stor vægt på, at der sker en løbende offentlig information og debat om detailløsningerne for det lokale vejnet og vil derfor tage initiativ hertil i takt med, at løsningsforslag foreligger.

Kommunalbestyrelsen noterede sig med tilfredshed, at Vejdirektoratet ved borgermødet i Ølholm havde indarbejdet et forslag om, at Skolevej tilsluttes Vejlevej øst for Langskov Skole.

- I forlængelse af drøftelserne mellem Vejle Amtskommune og kommunen i forbindelse med Regionplan 2005 ønsker kommunalbestyrelsen at tilkendegive, at det nuværende erhvervsområde i den sydlige del af Lindved by vil kunne udvides vest for Viborg Hovedvej og dermed give områdets erhvervsvirksomheder en god udviklingsmulighed. Dette forslag vil blive indarbejdet i kommuneplanen ved en senere revision.
- Ved kommunalbestyrelsens behandling af VVM-redegørelsen den 22. august 2005 var indkommet 9 konkrete henvendelser fra borgere, borgergrupper og repræsentanter fra erhvervslivet. Med ovenstående punkter har kommunalbestyrelsen søgt at forholde sig til disse henvendelser. Såfremt Vejdirektoratet måtte ønske kommunalbestyrelsens stillingtagen til konkrete emner i disse henvendelser, vil disse blive taget op på ny.

Med disse bemærkninger ser kommunalbestyrelsen frem til, at Vejdirektoratet kan færdiggøre sin indstilling til transport- og energiministeren med henblik på, at et forslag til anlægslov fremlægges i Folketinget, således at anlægsarbejdet kan påbegyndes og færdiggøres hurtigst mulig.

Kommunalbestyrelsen ser frem til det kommende samarbejde om detailløsningernes udformning, specielt løsningerne omkring lokalvejnettet ved Ølholm.

### **Mindretalsudtalelse fra 3 medlemmer i Tørring-Uldum Kommunalbestyrelse**

Mindretallet peger på alternativ 1 (den grønne linje) og angiver som begrundelse herfor:

- Hensynet til borgerne i byerne Lindved og Ølholm.
- Mere hensigtsmæssig afvikling af trafikken ad rute 13 fra Tørring og mod Viborg i alternativ 1.

- Bedre udviklingsmulighed på erhvervsområdet for Tørring-området mellem Viborg Hovedvej og motorvejen i alternativ 1.
- I hovedforslaget vil Ølholm-området blive omsluttet af Diagonalvejen og motorvejen.
- Hovedforslaget er en uhensigtsmæssig løsning, da der skal anlægges lokalveje ved Ølholm, som begrænser muligheden for boliger og erhverv.
- Alternativ 1 giver bedre adgang for det nære land til Tørring og Ølholm.
- Erhvervsområdet i Ølholm er relativt lille og kan ikke begrunde valg af hovedforslaget.
- Boligudvikling vægter lige så højt som erhvervsudvikling. Det kuperede terræn omkring Viborg Hovedvej ved Ølholm med flot udsigt mod vest vil være særdeles attraktivt boligområde ud mod en motorvej i alternativ 1.
- Alternativ 1 vil udelukke støj og mindske forureningen i Ølholm og Lindved.
- Ved Lindved giver hovedforslaget og alternativ 1 samme mulighed for erhvervsudvikling.
- Alternativ 1 har større afstand til Lindved, hvilket vil give mulighed for større beplantningsbælte/skov mellem byen og motorvejen.
- Forlægning af trafikken fra Skanderborgvej til motorvejen kræver i hovedforslaget et ”chikane-vejnet” for at undgå at trafikken anvender Viborg Hovedvej ved Lindved.
- Alternativ 1 giver et smukkere og mere harmonisk forløb.
- Alternativ 1 tager hensyn til mennesker frem for natur.
- Alternativ 1 tager hensyn til institutionerne - to skoler, en børnehave og to kirker er beliggende nær hovedforslaget.
- Kirkerne/kirkegårdene bedømmes at være af kulturel og social betydning især for de ældre borgere.
- Alternativ 1 kræver væsentlig færre ekspropriationer.
- Alternativ 1 er 1 km kortere end hovedforslaget.
- I hovedforslaget anses lokaltrafikken fra by- og landområderne at have incitament til ikke at anvende motorvejen, således at mange med ærinde/arbejde i Vejle-området fortsat vil anvende Viborg Hovedvej.

Mindretallet foreslår at der i alternativ 1 anlægges en forbindelsesvej mellem Sindbjerg Kirke og Låge Skov, hvorved der vil blive nem adgang fra Ølholm, Skanderborgvej og Lindved til motorvejen.

### **Vejle Kommune**

Vejle Kommune meddeler, at

- Det af Vejdirektoratet udpegede hovedforslag opfylder de forventninger og krav, Vejle Kommune har til den kommende motorvejsforbindelse.

- Udfletningsanlægget ved E45 nord for Grundet Ringvej er udformet som et dynamisk anlæg med en tunnellsøsning, der minimerer indgrebet i det for Vejle Kommune meget vigtige Regionale Centerområde for større erhvervsvirksomheder.
- Det alternative udfletningsanlæg i tilknytning til det eksisterende anlæg ved DTC kan Vejle Kommune ikke anbefale.
- Vejle Kommune har på nuværende tidspunkt ikke konkrete bemærkninger til motorvejsforslagets videreføring mod nordvest og de afledte vejetaableringer.
- Vejle Kommune er for nærværende i gang med at udarbejde en samlet strukturplan for området vest for E45 på begge sider af Viborg Hovedvej og vil i den forbindelse senere på året gerne drøfte den fremtidige vejbetjening af området med Vejdirektoratet.

### **Jelling Kommune**

Byrådet meddeler, at

- Jelling Kommune anbefaler hovedforslaget til linjeføring.
- Jelling Kommune finder det meget positivt, at der via Tørringvej sikres adgang mellem Jelling og det overordnede vejnet.
- Jelling Kommune anbefaler, at den påtænkte ubemandede rasteplads øst for Mindstrupvej udgår af det videre arbejde, da den dels forekommer overflødig og dels er imod politikken om, at undgå ubemandede rastepladser.
- Jelling Kommune tager i øvrigt VVM-redegørelsen til efterretning.

### **Give Kommune**

Give Kommune meddeler, at

- Den del af anlægget, der berører kommunen, er udvidelse af den eksisterende motortrafikvej Riis-Ølholm til motorvej.
- Ved anlæggelsen af motortrafikvejen er der taget højde for udvidelse til motorvej, blandt andet i forbindelse med ekspropriation af jord, etablering af broer og underføringer.
- Give Kommune vurderer på grundlag af ovenstående forhold, at udvidelse af motortrafikvejen til motorvej ikke medfører væsentlige påvirkninger af det omgivende miljø. Kommune har således ingen bemærkninger til VVM-redegørelsen.

- Give Kommune ønsker dog at henlede opmærksomheden på den tidligere fremsendte fællesskrivelse, af 16. december 2002, fra Vejle og Ringkjøbing amter samt Brande, Herning, Jelling, Tørring-Uldum, Vejle og Give kommuner. Give Kommune ser stadig gerne, at vejstrækningen Brande-Riis anlægges hurtigst muligt som motorvej.

### **Hedensted Kommune**

Byrådets udvalg for teknik og miljø meddeler, at

- Udvalget peger på hovedforslaget og tilslutter sig i øvrigt de forhold og bemærkninger, som Tørring-Uldum Kommune har lagt vægt på, i deres beslutning om at pege på hovedforslaget.

### **Herning Kommune**

Byrådet meddeler, at

- Herning Byråd anbefaler hovedforslaget for motorvejen Ølholm-Vejle med forgrening mellem E45 og rute 18 placeret syd for DTC.
- Herning Byråd anbefaler, at strækningen Riis-Ølholm-Vejle anlægges hurtigst muligt som motorvej med henblik på at få anlagt motorvej mellem Herning og Vejle inden for en kort tidshorisont.

### **Kulturarvsstyrelsen**

Kulturarvsstyrelsen oplyser:

- Kulturarvsstyrelsen har ikke bemærkninger til de enkelte linjeføringer, idet vurderingerne i VVM-redegørelsens afsnit 8 om kulturmiljøet tages til efterretning.
- Hovedforslaget er den af linjeføringerne, der i højest grad følger den oprindelige vejføring og derfor involverer flest kulturhistoriske spor. Konsekvenserne heraf er dog så forholdsvis begrænsede, at styrelsen ikke vil fraråde dette hovedforslag.

### **Kulturmiljørådet i Vejle Amt**

Kulturmiljørådet har følgende bemærkninger til projektet:

- Kulturmiljørådet tilslutter sig umiddelbart hovedforslagets linjeføring.
- Da konsekvenserne for værdifulde kulturspor og helheder ved den præcise linjeføring ikke kan vurderes med tilstrækkelig sikkerhed, ønsker kulturmiljørådet, at den nøjagtige linjeføring gennem en række lokaliteter gennemgås og afklares ved besigtigelse mellem Vejdirektoratet og relevante kulturhistoriske parter, fx Vejle Museum, Vejle Amt eller Kulturmiljørådet.



- Opmærksomheden samler sig primært om gennemskæringen af kulturmiljøet ved Låge Mark og kulturmiljøet øst for Riis samt gennemskæringen af diget ved Mindstrup. Endvidere gennemskæres adskillige DKC-fundsteder, som potentielt kan rumme værdifulde kulturhistoriske levn (jorddækkede eller svagt synlige). Ved en konkret kulturhistorisk vurdering af linjeføringen i felten i samråd med Vejdirektoratet vil unødvendig ødelæggelse af kulturspor formentlig kunne undgås.

### **Haderslev Stift**

Stiftsøvrigheden oplyser, at sagen har været forelagt Hedensted provstiudvalg og menighedsrådene i Langskov, Grejs og Sindbjerg samt kirkegårds-konsulent Peter Skaarup, og det meddeles, at stiftsøvrigheden kan henholde sig til udtalelserne fra disse.

- **Hedensted Provstiudvalg** gør indsigelse mod hovedforslaget, idet det efter provstiudvalgets vurdering vil have uheldige konsekvenser for kirkerne i området, da Ølholm og Lindved vil blive yderligere afskåret fra Sindbjerg og Langskov kirker.

Såfremt den endelige afgørelse falder på hovedforslaget, finder provstiudvalget det nødvendigt, at Skolevej holdes åben for kørende trafik, så befolkningen i Ølholm ikke skal en stor omvej for at komme til kirke.

Provstiudvalget har ingen bemærkninger til alternativ 1.

- **Sindbjerg Menighedsråd** anbefaler alternativ 1 ud fra en samlet vurdering. I alternativ 1 kommer motorvejen 'bag' om kirken i 500 m's afstand i modsætning til hovedforslaget, hvor motorvejen placeres mellem kirken og sognets største by Lindved. Menighedsrådet lægger også vægt på, at Riberlundvej på strækningen ud for kirken kan friholdes for trafik.

Menighedsrådet er enig med Vejdirektoratet i, at støjforholdene i hovedforslaget vil blive forbedret i forhold til den nuværende situation, da Viborg Hovedvej bliver aflastet, og motorvejen kommer til at ligge i afgravning nordøst for kirken. Menighedsrådet har også forståelse for, at man ved anlæg af motorvejen i hovedforslagets linjeføring undgår at gennemskære nyt område, således at miljø og natur skånes. Menighedsrådet er klar over, at alternativ 1 vil gøre indgreb i natur og miljø omkring Hvolgård Skov og gennemskære flere produktionslandbrug og beboelsesejendomme.

- **Langskov Menighedsråd** anfører, at en motorvej i hovedforslaget vil udgøre endnu en barriere mellem kirken og Ølholm. Menighedsrådet anbefaler derfor en placering af motorvejen svarende til alternativ 1 eller 2.

Hvis den endelige beslutning bliver at placere motorvejen i hovedforslaget, ønsker menighedsrådet, at Skolevej holdes åben for biltrafik, så den nuværende forbindelse mellem Ølholm og kirken bevares.

- **Grejs Menighedsråd** gør indsigelse mod en motorvej i alternativ 2, da en motorvej i 400 m's afstand skønnes at medføre støjgener ved kirken.
- **Kirkegårdskonsulenten** vurderer at hovedforslaget og alternativ 1 bedst tilgodeser hensynet til landskabet omkring kirkerne langs ruten, idet Langskov og Sindbjerg kirker bliver aflastede for nærgående trafik og støj, mens situationen ved Grejs vil være uændret i forhold til i dag.

Alternativ 2 vil påvirke landskabet ved Grejs Kirke betydeligt, mens alternativ 1 vil betyde, at kirkelandskabet syd og vest for Sindbjerg Kirke bliver påvirket.

I hovedforslaget vil tilsluttende veje ved Langskov Kirke påvirke landskabet i en vis grad. Det ser dog ud som om dette vil kunne begrænses ved en skånsom detailudformning.

Både i hovedforslaget og i alternativ 1 vil en tilslutningsvej gennemskære kirkelandskabet ligge nord for Sindbjerg Kirke. Også her vil en skånsom detailudformning være nødvendig.

Kirkegårdskonsulenten indstiller, at der gøres indsigelse mod alternativ 2, og at det ved valg af hovedforslaget eller alternativ 1 sikres, at Stiftet tages med på råd i forhold til udformning og placering af de tilsluttende veje ved de to kirker.

### **Forsvarets Bygningstjeneste**

Forsvarets Bygningstjeneste har ingen bemærkninger til VVM-redegørelsen.

### **Høringssvar fra borgere, virksomheder, foreninger og interesseorganisationer**

Vejdirektoratet har modtaget 37 høringssvar fra borgere, borgergrupper, virksomheder, foreninger og interesseorganisationer. Høringssvarene kan overordnet opdeles i følgende hovedgrupper:

- Anbefaling af hovedforslaget og indsigelser mod alternativ 1.
- Indsigelser mod hovedforslaget og anbefaling af alternativ 1.
- Ønsker om ændringer af hovedforslagets linjeføring og længdeprofil.
- Ønsker om ændringer af tilslutninger og lokalveje.
- Ønsker om øget støjbeskyttelse.
- Ønsker om ekspropriation.
- Indsigelse mod anlæg af rastepladser på strækningen Riis-Ølholm.

## **Anbefaling af hovedforslaget og indsigelser mod alternativ 1**

**Danmarks Naturfredningsforening** bakker op om Vejdirektoratets valg af den brune linje som hovedforslag, idet dette forslag vurderes at være mest skånsomt for natur og landskab som helhed.

**Tørring-Uldum Erhvervsråd** anbefaler hovedforslaget. Erhvervsrådet peger på, at afstanden til de eksisterende by- og erhvervsområder og de planlagte adgangsveje i hovedforslaget, herunder tilslutningsanlægget ved Ølholm, giver kommende og eksisterende virksomheder i Lindved, Ølholm og Tørring en unik mulighed for at skabe yderligere vækst. Modsat vurderes alternativ 1 kun at få meget ringe eller i værste fald slet igen betydning for erhvervsudviklingen.

Borgere og borgergrupper i Sindbjerg Sogn og Sindbjerglund gør indsigelse mod alternativ 1 og anbefaler hovedforslaget med følgende begrundelser:

- Alternativ 1 vil krydse gennem smukke landskaber, som ikke er miljøbelastet i dag, og medføre støjbelastning af 30 boliger og naturområder, som ikke er støjbelastede i dag, samt blive en barriere for dyrelivet.
- Alternativ 1 vil medføre trafik- og støjgener ved Sindbjerg Kirke, idet kirken bliver omgivet af veje på tre sider.
- Hovedforslaget vil belaste færrest nye boliger med støj og give mulighed for en positiv erhvervsudvikling i både Ølholm og Lindved
- Hovedforslaget vil være den bedste løsning for både mennesker og natur.
- Hovedforslaget forløber tæt på den nuværende hovedlandevej, hvor der i forvejen er støj, og desuden vil give den største aflastning af denne.

## **Indsigelser mod hovedforslaget og anbefaling af alternativ 1**

En stor del af hørings svarene er fra borgere i Ølholm og Lindved eller med bopæl langs Viborg Hovedvej, som gør indsigelse mod hovedforslaget og anbefaler alternativ 1.

Som begrundelse herfor anføres bl.a.:

- at Ølholm og Lindved allerede i dag er belastet af trafik, støj og luftforurening fra den nuværende hovedlandevej, og at en motorvej i hovedforslaget vil betyde en forværring af heraf
- at flere mennesker kommer til at bo tæt op ad den nye motorvej end i alternativ 1
- at der bør tages hensyn til mennesker frem for natur
- at hovedforslaget vil medføre problemer for lokaltrafikken omkring Ølholm
- at en motorvej i hovedforslaget vil adskille Sindbjerg og Langskov kirker fra deres sogne

- at erhvervslivet i Ølholm ikke kan forvente at få anlagt en motorvej i indkørslen på bekostning af et helt bysamfund
- at alternativ 1 giver en bedre sammenhæng med rute 13 ved Tørring
- at alternativ 1 kan anlægges uden problemer med bysamfundene og trafikken i anlægsfasen.

Et af høringssvarene er underskrevet af 552 borgere i Ølholm og Lindved (inden borgermøderne) til støtte for et valg af alternativ 1 frem for hovedforslaget med følgende begrundelser:

- Alternativ 1 går ikke så tæt på bysamfundene.
- Alternativ 1 afskærer ikke Sindbjerg og Langskov Kirke fra byerne.
- Færre ejendomme skal totaleksproprieres i alternativ 1 end i hovedforslaget.

### **Ønsker om ændringer af hovedforslagets linjeføring og længdeprofil**

En gruppe borgere i Ulkær har udarbejdet et alternativt forslag til linjeføring ved Ulkær og indsamlet underskrifter herom. Gruppen ønsker motorvejen flyttet 100 meter mod øst, dvs. nærmere Lindved. Gruppen mener, at støjpåvirkningen herved vil blive væsentlig mindre i Ulkær og ikke vil ændre sig nævneværdigt ved Lindved.

En familie, som bor ved Viborg Hovedvej øst for Ulkær, gør indsigelse mod forslaget fra borgerne i Ulkær og foreslår at motorvejen flyttes mod vest.

Andre borgere ved Viborg Hovedvej peger på, at motorvejen ligger på en dæmning syd for Ulkær, og frygter at det vil genere udsigten over landskabet fra deres ejendom og en række andre ejendomme langs Viborg Hovedvej samt give en øget støjpåvirkning. De anmoder derfor Vejdirektoratet om at undersøge, om motorvejen kan sænkes eller nedgraves.

### **Ønsker om ændringer af tilslutninger og lokalveje**

Mange borgere i Ølholm området gør indsigelse mod en lukning af Viborg Hovedvej mellem Hvolgårdsvej og Hvolgårds Allé og af Skolevej i hovedforslaget ved Ølholm, da det vil medføre øget trafik gennem Ølholm by og omvejskørsel til Langskov Skole og Langskov Kirke m.v. Såfremt de to veje lukkes ved motorvejen forudsætter bl.a. skolebestyrelsen for Langskov Skole, at der etableres en lokalvej langs motorvejen mellem Skolevej og Vejlevej eller på hele strækningen mellem Hvolgårdsvej og Vejlevej.

Beboere på Nørbjergvej vest for Lindved gør indsigelse mod en ændring af Kofodsvej til stiforbindelse ved krydsningen med motorvejen, da Kofodsvej er ført under Viborg Hovedvej i en vej tunnel og benyttes af kirkegængere til Sindbjerg Kirke og af forældre, der kører deres børn til Lindved Børnehave.

En gruppe beboere i Ulkær gør indsigelse mod den foreslåede omlægning og udretning af Ulkærvej, da de frygter at den vil medføre højere hastighed, som vil gøre vejen farligere for skolebørnene, der skal til Lindved. Desuden

frygter de at komme til at ligge for enden af en blind vej, hvor der ikke bliver ryddet sne om vinteren.

Flere borgere og borgergrupper i Grejs udtrykker bekymring for, at en direkte tilslutning af Grejsvej til motorvejen vil medføre øget trafikbelastning gennem Grejs by og Grejsdalen mod Vejle. Nogle udtrykker bekymring for, at cyklister og lastbiler skal krydse hinanden i rampekrydsene og i rundkørslen ved Viborg Hovedvej, og at der stadig vil være tung trafik på Viborg Hovedvej mellem Grejsvej og Solkærvej.

Flere anmoder derfor Vejdirektoratet om at overveje alternative løsningsforslag vedrørende frakørsel til DTC/Juelsmindevej. Et af høringssvarene er vedlagt et forslag til placering af tilslutningen ved Viborgvej-Solkærvej.

### **Ønsker om øget støjbekyttelse**

Mange af høringssvarene vedrører støjforhold, og flere anmoder om, at der afsættes de nødvendige midler til afværgeforanstaltninger for de berørte ejendomme ved anvendelse af støjdæmpende belægning, nedgravning af vejen og opbygning af jordvolde osv.

En af henvendelserne er underskrevet af 64 borgere i og omkring Hornstrup Mølleby, som ligger i nærheden af udfletningsanlægget ved E45. De anmoder om, at der bliver lavet støjbegrænsning i form af jordvold med beplantning eller anden afskærmning vest for motorvejen ved Hornstrup Mølleby fra 200 m før Solskovvej og ud til den nuværende rundkørsel ved Solkærvej.

### **Ønsker om ekspropriation**

Flere af henvendelserne vedrører ejendomsforhold og ekspropriation.

En borger ønsker at ejendomme, som bliver klemmt inde mellem motorvejen og Viborg Hovedvej, fortsat kan drives efter deres oprindelige formål, og at ejerne får mulighed for frivillig ekspropriation.

En familie og en virksomhed oplyser, at deres ejendomme kommer til at ligge i trekanten mellem Viborg Hovedvej og de to motorveje ved Hornstrup, og at fortsat beboelse og anvendelse af ejendommene vil være umulig pga. støj og begrænsninger i adgangsforhold. De ønsker derfor at blive to-taleksproprieret, for familiens vedkommende så hurtigt som muligt.

### **Indsigelse mod anlæg af rastepladser på strækningen Riis-Ølholm**

På strækningen Riis-Ølholm gør en gruppe borgere indsigelse mod etablering af rastepladser øst for Mindstrupvej. Som begrundelse anføres,

- at den sydlige rasteplads kommer tæt på beboelsen på en ejendom
- at mange trafikanter ikke vil benytte ubemandede rastepladser
- at afstanden til det bemandede serviceanlæg ved DTC ikke er ret stor
- at anlæg af rastepladserne vil kunne skade grundvandet.

## **Vejdirektoratets bemærkninger**

Vejdirektoratet har noteret alle indkomne høringssvar og har som tidligere nævnt udarbejdet et høringsnotat, hvori hver enkelt henvendelse og Vejdirektoratets bemærkninger hertil er anført.

I det følgende er sammenfattet Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvarene.

### **Bemærkninger til høringssvar fra myndigheder m.v.**

#### Vejle Amt

Ingen bemærkninger.

#### Viborg Amt

Viborg Amts anbefaling af alternativ 1 er rent trafikalt begrundet og må ses i lyset af Viborg Amts interesse i udbygning af rute 13 til en højklasset vej.

I alternativ 1 udbygges rute 13 på en længere strækning til højklasset vej end i hovedforslaget, idet der indgår anlæg af en ca. 3,5 km højklasset forbindelsesvej mellem motorvejen og Viborg Hovedvej ved Tørring, som vil afløse den nuværende rute 13 på strækningen mellem Ølholm og Tørring.

I hovedforslaget er der også mulighed for at fortsætte udbygningen af rute 13 til højklasset vej nord for motorvejen ved Ølholm, enten samtidig med anlægget af motorvejen Ølholm-Vejle eller på et senere tidspunkt. Anlæg af en højklasset forbindelsesvej til Viborg Hovedvej ved Tørring samtidig med motorvejen Ølholm-Vejle vil medføre en ekstra anlægsudgift på ca. 50-60 mio. kr.

#### Tørring-Uldum Kommune

Ved borgermøderne i Tørring, Ølholm og Lindved var der fra borgernes side især fokus på støjforholdene ved Ølholm og Lindved og ved Langskov og Sindbjerg kirker i hovedforslaget og alternativ 1. Ved borgermøderne blev der desuden udtrykt bekymring for lokalvejene i Ølholm og Lindved som følge af en lukning af Viborg Hovedvej og ændring af Skolevej til sti-forbindelse ved motorvejen.

Vejdirektoratet fremlagde ved borgermødet i Ølholm et forslag til anlæg af en forbindelsesvej nordøst for motorvejen mellem Skolevej og den forlagte Vejlevej, som vil løse noget af problemet, og både Vejdirektoratet og Tørring-Uldum Kommune lovede ved mødet at se nærmere på lokalvejnettet ved Ølholm og Lindved.

Vejdirektoratet og Tørring-Uldum Kommune undersøger derfor p.t. i fællesskab forskellige løsningsforslag for det lokale vejnet ved Ølholm og Lindved.

Den endelige fastlæggelse af ændringer i det lokale vej- og stinet som direkte følge af motorvejsanlægget sker først i detailprojekteringsfasen i forbindelse med Ekspropriationskommissionens linjebesigtigelse.

#### Mindretalsudtalelse fra Tørring-Uldum Kommune

I alternativ 1 (den grønne linje), som anbefales af mindretallet, vil motorvejen forløbe i det åbne uforstyrrede landskab vest for Hvolgård Skov og krydse Sindbjerg Bæk-dalen mellem de tre skove i området. Det vil medføre en væsentlig påvirkning af det relativt uforstyrrede landskab og opsplitte sammenhængen mellem Sindbjerg Bæk-dalen og de tre skove. Endvidere skal Skanderborgvej forlænges nord om Sindbjerg Kirke for at tilsluttes motorvejen, og såvel denne som motorvejen vil forløbe gennem lokalsamfundet ved Sindbjerglund.

For at få tilslutning til Ølholm foreslår mindretallet, at der mellem Viborg Hovedvej og motorvejen anlægges en forbindelsesvej mellem Sindbjerg Kirke og Låge Skov. Anlæg af en sådan vej vil øge indgrebet og barrierevirkningen i landskabet omkring Sindbjerg Bæk-dalen og skovene vest for Viborg Hovedvej. Den vil endvidere medføre en så stor omvejskørsel for den sydgående trafik fra Skanderborgvej og Lindved, at denne trafik i stedet vil benytte Viborg Hovedvej.

#### Vejle Kommune

Vejdirektoratet og Vejle Kommune drøfter p.t. kommunens forslag til en samlet strukturplan for området vest for E45 på begge sider af Viborg Hovedvej og den fremtidige vejbetjening af området.

Forslaget vil sandsynligvis medføre enkelte ændringer af vej- og stiunderføringer i forhold til hovedforslaget for motorvejsprojektet, som har taget udgangspunkt i det nuværende vej- og stinet. I Vejle Kommunes forslag anlægges en ny vej syd om Hornstrup Mølleby mellem Viborgvej og Viborg Hovedvej, som føres under motorvejen og tilsluttes Viborg Hovedvej i en ny rundkørsel, som erstatter den nuværende rundkørsel ved Solkærvej. I forhold til det fremlagte hovedforslag for motorvejen flyttes tilslutningen af Viborgvej til Viborg Hovedvej og underføringen under motorvejen således mod syd; dog etableres en stitunnel for underføring af stiforbindelsen langs Viborg Hovedvej fra Lindved til Viborgvej mod Vejle.

Den endelige fastlæggelse af ændringer i det lokale vej- og stinet som direkte følge af motorvejsanlægget sker først i detailprojekteringsfasen i forbindelse med Ekspropriationskommissionens linjebesigtigelse.

#### Jelling Kommune

I henhold til vejloven skal vejmyndighederne sikre, at der langs motorveje etableres anlæg til servicering af transportere og rejselivet med passende afstand. Vejdirektoratet har derfor gennemført en strækningsanalyse for motorvejen Herning-Vejle.

På baggrund af strækningsanalysen anbefaler Vejdirektoratet, at der bl.a. etableres to ubemandede rastepladser med parkeringsarealer og rastefaciliteter (toiletter, bænke m.m.) på strækningen mellem Riis og Ølholm, hvor rute 18 og rute 30 (Diagonalvejen) har fælles vejforløb. Pladserne forberedes med arealer og forsyningsledninger til evt. senere etablering af bemandede servicefaciliteter (cafeteria, kiosk m.m.).

Uanset om pladserne bliver bemandede eller ej vil der ved pladsernes indretning blive arbejdet målrettet med beplantningsstrategi, øget opsyn evt. videoovervågning og oplysning med henblik på at give størst mulig tryghed.

I forbindelse med VVM-undersøgelsen er det ud fra tekniske og landskabelige vurderinger vurderet, at disse pladser bedst placeres øst for Mindstrupvej. Rastepladserne ligger herved tæt på krydsningen af Hærvejen og vil således også kunne medvirke til at informere om denne.

I forbindelse med den videre planlægning vil rastepladsernes placering og udformning blive nærmere vurderet. Den endelige fastlæggelse sker først ved Ekspropriationskommissionens linjebesigtigelse.

Vejdirektoratet har ikke, som anført af Jelling Kommune, en politik om at undgå ubemandede rastepladser. Der er i alt ca. 60 ubemandede rastepladser langs statens veje, heraf 19 ubemandede rastepladser uden toilet langs motorvejsnettet. De er placeret mellem de bemandede serviceanlæg, som ligger med ca. 50 km's afstand.

#### Give Kommune

Ingen bemærkninger.

#### Hedensted Kommune

Ingen bemærkninger.

#### Herning Kommune

Ingen bemærkninger.

#### Kulturarvsstyrelsen

Ingen bemærkninger.

#### Kulturmiljørådet i Vejle Amt

Vejdirektoratet har anbefalet Kulturmiljørådet, at der efter anlægslovens vedtagelse gennemføres en besigtigelse, hvor linjeføringen gennem lokaliteter med kulturmiljøer gennemgås og vurderes sammen med relevante kulturhistoriske parter.

#### Haderslev Stift

Hvor motorvejen i hovedforslaget kommer i nærheden af Langskov og Sindbjerg kirker vil den ligge nedsænket i en afgravning, og afstanden vil være større end fra den nuværende hovedvej. Motorvejen vil endvidere



medføre væsentlig aflastning af denne. De to kirker vil derfor blive aflastede for nærgående trafik og støj.

Placeringen og udformningen af de tilsluttende veje vil ske i samarbejde med de lokale myndigheder og interessenter, herunder Haderslev Stift. Der henvises i øvrigt til høringssvaret fra Tørring-Uldum Kommune og til Vejdirektoratets bemærkninger hertil.

### **Bemærkninger til høringssvar fra borgere m.v.**

#### Anbefaling af hovedforslaget og indsigelser mod alternativ 1

Ingen bemærkninger.

#### Indsigelser mod hovedforslaget og anbefaling af alternativ 1

Vejdirektoratet har i VVM-redegørelsen præsenteret den brune linje som hovedforslag, fordi en motorvej i denne linje vil være mest skånsom over for landskab og natur. Vejens parallelløb med Viborg Hovedvej og dens nærhed til byer og bebyggelse betyder, at de tekniske anlæg forbliver samlet. Desuden får Ølholm og Lindved samt Skanderborgvej (rute 409) tilslutning til motorvejen, således at Viborg Hovedvej aflastes mest muligt.

Motorvejens nærhed til Ølholm og Lindved og forløb langs Viborg Hovedvej medfører dog samtidig, at flere mennesker vil blive berørt af såvel motorvejen som trafikken på denne end i de to alternativer. Desuden vil motorvejen forløbe mellem Ølholm og Lindved og deres sognekirker.

Sammenhængen mellem Lindved og Ølholm og deres sognekirker vil ikke blive dårligere end i dag, hvor den stærkt trafikerede hovedvej danner en barriere. Motorvejen vil blive gravet ned og skærende veje og stier føres over. De støjberegninger, som er foretaget for hovedforslaget, viser, at støj-udbredelsen ved Ølholm og Lindved og ved de to kirker vil blive mindre end ved de nuværende forhold.

Såfremt motorvejen placeres i alternativ 1, vil færre mennesker blive berørt, men til gengæld vil de mennesker, der bliver berørt, opleve en markant forringelse i forhold til i dag.

En placering af motorvejen vest om Hvolgård Skov og mellem Låge Skov og Sindbjerg Skov vil endvidere medføre en spredning af trafikken og støjen i et landskab, som i dag er uforstyrret af trafikstøj og af større tekniske anlæg (bortset fra nogle vindmøller). Stilhed ønskes ikke alene på kirkegårde, men det er også en af de væsentligste kvaliteter, befolkningen ønsker at opleve i naturen og det åbne land. En motorvej i alternativ 1 vil derfor forringe den rekreative værdi af skovene og landskabet vest for Viborg Hovedvej. Endvidere vil motorvejen skabe en barriere mellem de tre skove og medføre en opsplitning af værdifulde økologiske sammenhænge. Motorvejen og tilslutningen til Skanderborgvej vil desuden gennemskære en del ejendomme i Sindbjerglund, og Ølholm får ingen tilslutning til motorvejen.

### Ønsker om ændringer af hovedforslagets linjeføring og længdeprofil

De fremsatte ønsker om mindre ændringer af hovedforslagets linjeføring og længdeprofil vil kunne tages med i den videre projekteringsfase. Vejdirektoratet vil her i dialog med lodsejere og myndigheder udarbejde et mere detaljeret projektforslag, som derefter fremlægges for offentligheden på de linje- og detailbesigtigelser, som Ekspropriationskommissionen gennemfører, inden den giver de endelige vilkår for godkendelse af projektet.

### Ønsker om ændringer af tilslutninger og lokalveje

Lukningen af Viborg Hovedvej ved motorvejen i hovedforslaget sker for at lede trafikken på rute 13 fra Viborg så direkte og sikkert som muligt ind på motorvejen. Skolevej er foreslået lukket for biltrafik for at øge trafiksikkerheden på denne, og fordi Vejlevej føres over motorvejen tæt på Skolevej. Lukningen af de to veje vil medføre en omvejskørsel for lokaltrafikken og øget trafik gennem Ølholm.

Vejdirektoratet fremlagde derfor ved borgermødet i Ølholm et forslag til anlæg af en forbindelsesvej nordøst for motorvejen mellem Skolevej og den forlagte Vejlevej, som vil afbøde konsekvenserne af en lukning af Skolevej.

Vejdirektoratet og Tørring-Uldum Kommune er desuden i gang med at undersøge forskellige løsningsforslag for større dele af det lokale vejnet ved Ølholm og Lindved, jf. bemærkningerne til høringssvaret fra Tørring-Uldum Kommune.

Efter Vejdirektoratets vurdering vil der ikke ske en væsentlig ændring af trafikken på Grejsvej gennem Grejs og vest for Grejs, da vejforholdene ikke indbyder hertil, og der ikke er større trafikskabende områder vest for Grejs. Totalt aflastes Grejsvej vest for Grejs ifølge trafikberegningerne.

Tilslutningsanlægget er placeret ved Grejsvej efter undersøgelse af forskellige muligheder. En sydligere placering er meget problematisk såvel miljømæssigt som teknisk og trafiksikkerhedsmæssigt.

Vejdirektoratet har som opfølgning på høringen overvejet andre muligheder, bl.a. en mere direkte og strømlinjet tilslutning til DTC/Juelsmindevej. Det vil medføre, at der kun bliver tilslutning i retning mod DTC/Juelsmindevej og ikke mod fx Viborgvej i Vejle. Trafikken hertil skal i stedet benytte frakørslen ved Skanderborgvej og Viborg Hovedvej herfra forbi Lindved. Det samme gælder trafikken fra Skanderborgvej.

Vejdirektoratet har også drøftet tilslutningsanlægget med Vejle Kommune, da Grejs-området i forbindelse med kommunestrukturen pr. 1.1. 2007 bliver en del af den nye Vejle Kommune. Vejdirektoratet har fået oplyst, at Vejle Kommune i den fremtidige vejbetjening af området lægger stor vægt på at der bliver en tilslutning til motorvejen ved Grejsvej.

Den endelige fastlæggelse og nærmere udformning af tilslutningsanlæg og af ændringer i det lokale vej- og stinet som følge af motorvejsanlægget sker

først i detailprojekteringsfasen. Dette sker på samme måde som nævnt ovenfor under ønsker om ændringer af hovedforslagets linjeføring og længdeprofil i dialog med lodsejere, myndigheder og Ekspropriationskommissionen.

#### Ønsker om øget støjbekyttelse

I forbindelse med den videre projektering vil støjforholdene blive nærmere undersøgt, og Vejdirektoratet vil ud fra de anlægstekniske og økonomiske muligheder søge at minimere støjgenerne fra motorvejen. Det kan fx ske ved at anvende overskudsjord til terrænregulering, hvor dette er hensigtsmæssigt. Vejdirektoratet forventer desuden at anvende en mere støjdæmpende belægning på motorvejen end den, der anvendes på motorveje i dag. Vejdirektoratet afprøver således for tiden nogle belægningstyper, som reducerer støjpåvirkningen med ca. 2 dB.

Den nærmere fastlæggelse af vejens placering og udformning sker først i forbindelse med Ekspropriationskommissionens linjebesigtigelse, hvor Ekspropriationskommissionen også tager stilling til ønsker om støjafskærmning.

#### Ønsker om ekspropriation

Vejdirektoratet har i forbindelse med VVM-undersøgelsen og den offentlige høring holdt en del møder med lodsejere, som har ønsket besøg af Vejdirektoratet for at drøfte deres personlige situation. Under høringen har Vejdirektoratet også besvaret flere konkrete henvendelser om ekspropriation.

Anlæg af motorvejen i et parallelløb med Viborg Hovedvej vil medføre, at nogle landbrugsejendomme bliver klemte inde mellem de to veje. Det forventes imidlertid, at der ved jordfordeling ville kunne etableres landbrug af en rimelig størrelse mellem vejene, og da der tillige bliver gode lokalvejsforbindelser over motorvejen, vil landbrugene kunne udvide med jord på den anden side af motorvejen og Viborg Hovedvej.

Det er Ekspropriationskommissionen, som afgør om en ejendom skal total-eksproprieres. I kommissionens afgørelse indgår bl.a. hensyn til beliggenhed, adgangsforhold og støj.

#### Indsigelse mod anlæg af rasteplasser på strækningen Riis-Ølholm

Der henvises til Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvaret fra Jelling Kommune.

### **Godkendelser**

Motorvejsstrækningen Riis-Ølholm-Vejle er beliggende i Vejle Amt og i Give Kommune, Jelling Kommune, Tørring-Uldum Kommune og Vejle Kommune, som alle har deltaget i undersøgelsesarbejdet. Efter den 1. januar 2007 vil motorvejsstrækningen være beliggende i de nye Vejle og Hedensted kommuner.

Vejle Amt har meddelt, at amtet på det foreliggende grundlag er indstillet på ud fra hovedforslaget efter konkret sagsbehandling at meddele de fornødne amtslige tilladelser til vejanlægget efter naturbeskyttelses-, miljøbeskyttelses- og vandløbsloven.

Vejdirektoratet vil anmode Skov- og Naturstyrelsen om en principgodkendelse af projektet i henhold til naturbeskyttelseslovens § 20, når der er taget stilling til projektet, som skal lægges til grund for forslag til anlægslov.

## **Tidsplan**

Såfremt Folketinget vedtager anlægsloven i foråret 2006, skal detailprojektering, linjebesigtigelse, detailbesigtigelse og ekspropriation foregå i 2006-2009. Dette forudsætter, at der afsættes de nødvendige midler på Finansloven for 2006-2009.

Anlæg af motorvejen Ølholm-Vejle og udbygning af motortrafikvejen Riis-Ølholm til motorvej vil kunne være færdig i 2012, såfremt der afsættes de nødvendige midler hertil i anlægsperioden.

## **Indstilling**

På baggrund af ovenstående indstiller Vejdirektoratet primært:

- At VVM-redegørelsens hovedforslag lægges til grund for anlæg af en motorvej mellem Ølholm og motorvej E45 ved Vejle.
- At VVM-redegørelsens forslag til udbygning af motortrafikvejen Riis-Ølholm lægges til grund for en udbygning af strækningen mellem Riis og Ølholm til motorvej.

Vejdirektoratet indstiller subsidiært:

- At VVM-redegørelsens hovedforslag, suppleret med nye lokalveje ved Ølholm efter nærmere forhandling med Tørring-Uldum Kommune, lægges til grund for anlæg af en motorvej mellem Ølholm og motorvej E45 ved Vejle.
- At VVM-redegørelsens forslag til udbygning af motortrafikvejen Riis-Ølholm lægges til grund for en udbygning af strækningen mellem Riis og Ølholm til motorvej.
- At der bevilliges de nødvendige midler til ekstra foranstaltninger for at minimere støjgenerne fra trafikken på motorvejen ved Ølholm, Lindved og Hornstrup Mølleby samt de to kirker og ejendommene langs motorvejen ved anvendelse af støjdæmpende belægning, terrænregulering og opbygning af jordvolde, hvor det er hensigtsmæssigt, eller i form af tilskud til facadeisolering.

Bemærkninger til de to indstillinger:

Høringen har resulteret i, at det i VVM-redegørelsen fremlagte forslag som minimum skal suppleres med en ny lokalvej mellem Skolevej og Vejlevej for at løse problemerne ved en lukning af Skolevej for biltrafik. I Vejdirektoratets primære indstilling er der medtaget anlæg af denne lokalvej.

Som nævnt ovenfor er Vejdirektoratet og Tørring-Uldum Kommune ved at undersøge forskellige løsningsforslag for det lokale vejnet ved Ølholm, idet hovedforslaget medfører gener for lokaltrafikken som følge af lukning af både Skolevej og Viborg Hovedvej.

I Vejdirektoratets subsidiære indstilling gives mulighed for, at der ved valg af hovedforslaget kan opnås en hensigtsmæssig løsning på lokalvejnettet ved Ølholm, og for at der kan gennemføres ekstra foranstaltninger til at reducere støjgenerne for vejens naboer.

### Anlægsudgifter

Som beskrevet i VVM-redegørelsen er der foretaget en usikkerhedsanalyse af anlægsoverslagene for anlæg af motorvejen Ølholm-Vejle i hovedforslaget og i alternativ 1 og 2 og for udbygning af motortrafikvejen Riis-Ølholm til motorvej med følgende resultat (beløbene er i prisniveau marts 2005, eksklusive moms).

Ølholm-Vejle	Min. værdi mio. kr.	Middelværdi mio. kr.	Max. værdi mio. kr.
Hovedforslaget	794	969	1145
Alternativ 1	(800)	(976)	(1154)
Alternativ 2	(857)	(1045)	(1234)

Riis-Ølholm	Min. værdi mio. kr.	Middelværdi mio. kr.	Max. værdi mio. kr.
Udbygning til motorvej	147	179	211

I alt Riis-Ølholm-Vejle	Min. værdi mio. kr.	Middelværdi mio. kr.	Max. værdi mio. kr.
Hovedforslaget	941	1148	1356

Ovennævnte anlægsbudget dækker Vejdirektoratets primære indstilling.

De løsningsforslag, som Vejdirektoratet og Tørring-Uldum Kommune er ved at undersøge for det lokale vejnet ved Ølholm, jf. Vejdirektoratets subsidiære indstilling, anslås at koste mellem 3 og 7 mio. kr. I tillæg til ovenstående beløb for hovedforslaget Ølholm-Vejle må der derfor påregnes en udgift på i størrelsesordenen 7 mio. kr.

Til ekstra foranstaltninger for at minimere støjgenerne fra trafikken, som ligeledes indeholdt i Vejdirektoratets subsidiære indstilling, anbefales at der afsættes et beløb på 5-10 mio. kr.

Med venlig hilsen

Henning Christiansen  
Vejdirektør