



Transport- og Energiministeriet
Vejkontoret
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 2006
Journalnr.
06/01566
Sagsbehandler
Birger Munch
bem@vd.dk

Indstilling vedrørende motorvejen ved Silkeborg

Vejdirektoratet har i henhold til trafikaftalen fra november 2003 gennemført en VVM-undersøgelse for anlæg af en motorvej mellem Funder og Låsby i den såkaldte *Kombilinie* som supplement til VVM-undersøgelsen af *Ringvejslinien* gennem Silkeborg og *Resendallinien* nord om Silkeborg, som var til offentlig høring i 2002.

Undersøgelsen er afrapporteret i følgende rapporter:

- *Sammenfattende rapport* (Rapport 303)
- *Æstetisk vurdering og visualisering* (Rapport 304)
- *Miljøvurdering* (Rapport 305)
- *Arealanvendelsesanalyse* (Rapport 306)

VVM-redegørelsen er fremsendt til Transport- og Energiministeriet med følgebrev af 24. februar 2006 og til Folketingets Trafikudvalg med følgebrev fra ministeren af 1. marts 2006.

Den supplerende VVM-redegørelse har været i offentlig høring fra 2. marts til 2. maj 2006, hvor rapporterne har kunnet downloades på Vejdirektoratets hjemmeside og har været fremlagt til afhentning på Silkeborg Rådhus, Silkeborg Bibliotek og Gjern Rådhus.

Rapporterne blev sendt til en række myndigheder, institutioner, interesseorganisationer og foreninger mv., og ca. 1100 husstande i undersøgelseskorrideren har modtaget et orienteringsbrev fra Vejdirektoratet.

I forbindelse med høringen har der været afholdt borgermøder i Silkeborg og Gjern med deltagelse af i alt ca. 650 borgere.

Vejdirektoratet har modtaget 91 høringssvar, heraf 10 fra offentlige myndigheder m.v., 11 fra foreninger m.v. og 70 fra borgere og virksomheder.

Alle henvendelser fra borgere, virksomheder og foreninger m.v. er besvaret individuelt.

En samlet redegørelse vedrørende den offentlige høring fremgår af vedlagte høringsnotat:

- ”Motorvej Herning-Århus ved Silkeborg. Redegørelse vedr. den offentlige høring af VVM-redegørelsen for Kombilinen, 2. marts - 2. maj 2006.” Notat nr. 115, Vejdirektoratet 2006.

I det følgende gives et resumé af de indkomne høringssvar. Høringssvarene fra myndigheder og foreninger m.v. er refereret enkeltvis og stort set ordret, mens der for høringssvarene fra borgere og virksomheder m.v. er redegjort for hovedemnerne i høringssvarene. Alle høringssvar er refereret enkeltvis i ovennævnte høringsnotat.

HØRINGSVAR FRA MYNDIGHEDER M.V.

Sammenlægningsudvalget for Silkeborg Kommune 2007

Sammenlægningsudvalget for den nye Silkeborg Kommune, der omfatter de nuværende kommuner Silkeborg, Gjern, Kjellerup og Them, *anbefaler Resendallinien* og tager afstand fra såvel Kombilinen som Ringvejslinien.

Sammenlægningsudvalget udtaler:

”For Silkeborg Kommune er det af allerstørste betydning, at de to motorvejsstrækninger Herning-Bording og Låsby-Århus snarest forbindes via en motorvej forbi Silkeborg. Kun derved kan de samfunds- og privatøkonomiske gevinster ved allerede foretagne investeringer realiseres i fuld udstrækning.

Den eksisterende hovedvej 15 gennem Silkeborg er allerede i dag overbelastet. Som nævnt i flere breve til Trafikministeren er både trafiksikkerheden og fremkommeligheden utilstrækkelig. Vi frygter, at denne situation gradvist forværres og bliver helt uholdbar, når motorvejen mellem Bording og Funder åbnes i 2012.

Planlægningen i Silkeborg Kommune har i mange år lidt under usikkerheden om placeringen af motorvejen ved Silkeborg. For at sikre de tre tilbageværende linjeføringer har Vejdirektoratet i en række tilfælde nedlagt veto mod lokalplanforslag, hvilket har medført, at planlægningen mange steder er sat i stå.

Hertil kommer, at mange grundejere i lang tid har levet i uvished, da deres ejendom berøres af de nuværende forslag.

Frustrationen blandt de mange beboere og erhvervsdrivende i området og vanskelighederne i den kommunale planlægning øges selvsagt efterhånden som det trækker ud med en endelig beslutning. Kun ved en beslutning om linjeføringen og efterfølgende aflysning af reservationen for de øvrige linjeføringer bliver kommune, erhvervsliv og berørte grundejere igen i stand til at planlægge langsigtet.

Sammenlægningsudvalgets samlede vurdering af de udarbejdede VVM-redegørelser er, at de understøtter en anbefaling af, at motorvejen ved Silkeborg føres igennem Resendallinien. Sammenlægningsudvalget tager således afstand fra såvel Ringvejslinien som Kombilinen.

Sammenlægningsudvalget lægger især vægt på følgende:

- Silkeborgs udvikling vil på grund af de naturgivne forhold nødvendigvis skulle ske mod nord. Uanset hvad, vil nye erhvervsvirksomheder og store boligområder komme til at ligge i den nordlige del af byen. Med Ringvejslinien og Kombilinen skal trafikken til og fra disse nye områder føres igennem større boligområder for at komme til motorvejen. Føres motorvejen derimod igennem i Resendallinien, vil nye erhvervsvirksomheder kunne lokalisere sig i umiddelbar nærhed af vejens tilslutningsanlæg.

Så ud fra en overordnet vurdering af de udviklingsmuligheder, en kommende motorvej kan give Silkeborg-området, er det Sammenlægningsudvalgets opfattelse, at Resendallinien vil give Silkeborg de største muligheder for at tilbyde interesserede virksomheder en motorvejsnær placering, sådan som det er tilfældet andre steder, hvor der bygges nye motorveje.

- Alle de 3 linjer har konsekvenser for det store sø- og skovområde, som en motorvej forbi Silkeborg vil skulle krydse. De undersøgte linjer vil alle krydse et EF-habitatområde.

Ringvejslinien og Kombilinen krydser Nordskoven, som er en del af Silkeborgskovene, Danmarks største sammenhængende skovområde, hvoraf dele er udpeget som EF-habitatområde.

Ringvejslinien vil derudover også få miljømæssige konsekvenser for Silkeborg Langsø Vest og området omkring søen, da motorvejen langs med Vestre Ringvej vil forløbe i kanten af søen på en strækning på ca. 2 km.

Resendallinien krydser den fredede Gudenådal, men af VVM-redegørelsen fra 2002 fremgår imidlertid, at de naturtyper og arter, som begrunder, at et ca. 500 m bredt område langs Gudenåen er udpeget til EF-habitatområde, ikke vil blive væsentligt berørt ved anlæg af en motorvej. I redegørelsen fra 2002 siges det endvidere, at en motorvej vil kunne anlægges på en sådan måde, at den ikke kommer i konflikt med forpligtelserne i EF-habitatdirektivet.

På baggrund af de udarbejdede VVM-redegørelser er det således Sammenlægningsudvalgets opfattelse, at Resendallinien kan gennemføres på en miljømæssigt acceptabel måde, ligesom det viste sig acceptabelt at anlægge motorvej over Vejle Fjord, Storebælt og Øresund.

- Kombilinién og Ringvejslinien med tilhørende tilslutningsanlæg vil begge udgøre en markant fysisk barriere. Kombilinién skærer diagonalt gennem den nordøstlige fuldt udbyggede del af Silkeborg by og er således hverken i harmoni med den nuværende bystruktur eller med den mangeårige kommunale planlægning, som baserer sig på en bymodel med overordnede ringveje og radialveje.
- Kombilinién vil ødelægge Dyrehaven, som er et bynært, spændende og velbesøgt nærrekreativt naturområde med en række særlige og markante bevoksninger af bl.a. egetræer, som vil blive ødelagt af en motorvej.
- Kombilinién skærer diagonalt gennem erhvervsområdet mellem Kastaniehøjvej og Ringvejen. Dette område er planlagt ændret i takt med byens udvikling til detailhandelsområde for særligt pladskrævende varegrupper. Anvendeligheden og den fremtidige betydning heraf vil blive væsentligt reduceret ved anlæg af en motorvej i Kombilinién.
- Kombilinién og Ringvejslinien føres direkte gennem eller går tæt forbi flere boligområder. Kombilinién vil således passere tæt forbi de fuldt udbyggede parcelhusområder ved Højmarkstøften, Kornvænget og Gødvad Bakke. Disse mange boliger vil således få mere støj end i dag.
- Kombilinién og Ringvejslinien forudsætter indgreb i væsentligt flere ejendomme til bolig og erhverv og totalekspropriation af mindst dobbelt så mange ejendomme som Resendallinién.
- Trods en vis usikkerhed om prisen på de forskellige linjeføringer er det Sammenlægningsudvalgets vurdering, at Resendallinién er den økonomisk mest fordelagtige løsning, forudsat at motorvejen krydser Gudenådalen på en bro.

Sammenlægningsudvalget peger således klart på, at den bedste linjeføring for motorvejen forbi Silkeborg er Resendallinién. Den giver de bedste muligheder for udbygning af erhvervs- og boligområder med attraktiv beliggenhed i forhold til motorvejen, har en række byplanmæssige fordele, generer færrest lodsejere og har stor lokal opbakning.

Sammenlægningsudvalget anser de foreliggende undersøgelser for fuldt ud tilstrækkelige til at træffe en beslutning om motorvejens placering. Det er derfor Sammenlægningsudvalgets forventning, at der umiddelbart efter offentlighedsfasen træffes endelig beslutning om linjeføringen med efterfølgende hurtig godkendelse af anlægslov, finansiering og tidsplan, så hele Herning-Århus motorvejen færdiggøres hurtigst muligt.”

Silkeborg Byråd

Silkeborg Byråds høringssvar er enslydende med Sammenlægningsudvalgets høringssvar, som er gengivet ovenfor.

Gjern Byråd

Gjern Byråd *anbefaler Kombilinen* og tager afstand fra Resendallinien.

Desuden påpeger byrådet behovet for, at der bliver taget beslutning om motorvejens linjeføring og anlæg så hurtigt som muligt, med samme begrundelse som fremført af Sammenlægningsudvalget for den nye Silkeborg Kommune.

Vedrørende valg af linjeføring udtaler Gjern Byråd:

- ”Det er Gjern Byråds forventning, at de trafik- og miljømæssige aspekter vægtes højt, når beslutningen om linjeføringen træffes.
- Gjern Byråd er af den opfattelse, at Kombilinen bedst opfylder denne betingelse. Desuden finder byrådet, at Resendallinien ikke løser det stigende trafikproblem i og omkring Silkeborg.
- Uanset placeringen af motorvejen vil det være nødvendigt at gribe ind i naturen og fredede områder. Desuden er der en vis usikkerhed om prisen på de forskellige linjeføringer. Det er dog byrådets holdning, at Kombilinen er den linjeføring, der griber mindst ind i naturen.”

Gjern Kommune henviser i øvrigt til udtalelsen til VVM-redegørelsen for Ringvejslinien og Resendallinien fra 2002. Heri konkluderede byrådet, at det ud fra miljømæssige vurderinger ikke er acceptabelt at gennemføre Resendallinien.

Mindretal i Gjern Byråd bestående af borgmester Ella Porskær, 2. viceborgmester Finn Bech og formand for Teknisk Udvalg Herluf Rahr

De tre medlemmer af Gjern Byråd *peger på Resendallinien* som den bedste løsning og oplyser, at de ved byrådets behandling af VVM-redegørelsen stemte imod indstillingen fra byrådsflertallet, som peger på Kombilinen. De opfordrer ligeledes til, at der hurtigst muligt træffes politisk beslutning om valg af den resterende linjeføring mellem Herning og Århus og anfører de samme begrundelser som byrådsflertallet og Sammenlægningsudvalget for den nye Silkeborg Kommune, hvis indstilling de bakker op om.

Ry Byråd

Ry Byråd meddeler, at det vil undlade at udtale sig for så vidt angår linjeføringen uden for Ry Kommune. Byrådet lægger dog afgørende vægt på, at den valgte linjeføring giver den størst mulige aflastning af trafikken gennem Ry by.

Ry Byråd henviser i øvrigt til udtalelsen fra 2002 til VVM-redegørelsen for Ringvejslinien og Resendallinien.

Århus Amtsråd

Århus Amt *anbefaler Resendallinien* og meddeler følgende:

- ”Århus Amt ønsker en samlet motorvejsforbindelse mellem Århus og Herning fastlagt og etableret snarest muligt,
- Århus Amt anbefaler – ud fra en samlet vurdering af natur- og landskabsforhold, nærrekreative forhold, økonomi samt af bolig-, erhvervs- og kommuneplaninteresser – at motorvejen anlægges i Resendallinien.
- Det forudsættes, at det endelige vejprojekts udformning og anlæg udformes således, at hensyn til grundvandsbeskyttelse, støjbeskyttelse samt håndtering af eventuel forurennet jord varetages bedst muligt, og
- Århus Amt er indstillet på at meddele de fornødne tilladelser efter naturbeskyttelsesloven, miljøbeskyttelsesloven og vandløbsloven til det valgte vejanlæg. Tilladelserne kan gives på beskrevne vilkår om udlæg af erstatningsnatur og beskyttelse af vandmiljøet.

Et mindretal i amtsrådet bestående af Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Enhedslisten De Rød-Grønne kan ikke tiltræde placeringen af motorvejen i Resendalinien, men foretrækker Kombilinien.”

Torben Hansen, borgmester i Them, medlem af Sammenlægningsudvalget
Jørn Ryge Rasmussen, medl. af Silkeborg Byråd og Sammenlægningsudvalget
Elin Sonne, medlem af Sammenlægningsudvalget
Hans Okholm, medlem af Silkeborg Byråd
Stefan Rossel, medlem af Gjern Byråd
Bente Nielsen, medlem af Århus Amtsråd
Bo Fibiger, medlem af Århus Amtsråd
Anna-Marie Touborg, medlem af Regionsrådet for Region Midtjylland
Jonas Dahl, medlem af Regionsrådet for Region Midtjylland

anbefaler Kombilinien og tager afstand fra Resendallinien. De udtaler:

- ”De endeløse diskussioner om en motorvejslinjeføring ved Silkeborg bør snart føre til en endelig stillingstagen i Folketinget. Det er ikke i nogens interesse, at sagen trækkes ud i det uendelige. Det er uanstændigt at efterlade lokalområdet i fortsat uvished. Det skaber unødvendig usikkerhed hos alle berørte grundejere. Derfor skal Folketinget simpelthen træffe en beslutning nu!
- Den fortsatte stigning i biltrafikken er en realitet. Men hvis der skal laves en løsning, der er fremtidssikret, kan en motorvej ikke stå alene som et bud på fremtidens trafikmønster. Dels skal der også tages højde for de

andre overordnede veje omkring Silkeborg. Og dels skal jernbane- og godstransport, et effektivt bussystem og sammenhæng i den kollektive trafik i det hele taget være væsentlige bidrag til det samlede trafikbillede.

- Det bør i et fremtidsperspektiv efter vores mening veje tungt, at der også vælges den rigtige løsning ud fra energi- og ressourcensynspunkter.
- Vi mener, at valget af motorvejslinjeføring skal tage mange hensyn. Først og fremmest skal den afhjælpe de problemer, som trafikken skaber i og omkring Silkeborg. Det gælder den gennemkørende trafik, men det gælder i langt højere grad den stigende interne trafik.
- Vi anerkender, at ingen motorveje eller andre store trafikinvesteringer kan undgå at have en påvirkning af miljøet. Derfor mener vi, at man fra starten skal vælge den mest hensigtsmæssige løsning. Der investeres for de kommende generationer. Derfor er det ikke prisen, der er mest afgørende.
- Det er en kendsgerning, at alle tre foreslåede linjeføringer omkring Silkeborg berører habitatområder. Efter vores mening bør man i afvejningen heraf tage hensyn til, i hvor høj grad linjeføringen berører de naturforhold, der har været forudsætning for udpegning af området som habitatområde. Og her er der for os slet ingen tvivl om, at Resendallinien griber voldsomt ind, mens Kombilinen reelt slet ikke griber ind i forudsætningerne for habitatsudpegningen.
- Det er kendt fra en række undersøgelser, at den overvejende del af trafikken på Ringvejen har lokalt ærinde. Kun ca. en tredjedel er gennemkørende trafik uden ærinde i Silkeborg. Vi mener, at en holdbar og langsigtet løsning nødvendigvis skal tage udgangspunkt i denne kendsgerning. Særligt når man samtidig ved, at alle prognoser for biltrafikken viser en fortsat stigning. I løbet af de kommende 10-12 år vil biltrafikken på Ringvejen være lige så stor som i dag, selv uden den del af trafikken, der kan sluses over på en motorvej.
- Vi mener derfor, at en holdbar og fremadrettet løsning på trafikproblemerne i og omkring Silkeborg, når man taler om den øst-vest-kørende trafik, kræver en tredelt løsning:
 1. For det første mener vi, at Silkeborgs fortsatte byudvikling mod nord kræver, at Højmarkslinien gøres færdig fra Funder i vest til Hårup i øst, så den kan fungere som Silkeborgs ydre ringvej.
 2. Dernæst mener vi, at der er behov for at opgradere den nuværende Ringvej, så den svarer til nutidens og fremtidens krav. Den skal forsynes med bedre og længere svingbaner, bedre krydsningsmuligheder og færre forhindringer for den ligeudkørende trafik. Det kan både ske i form af såkaldt "grøn bølge" og ved andre tiltag. Samtidig skal der etableres en meget effektiv støjafskærmning ved boligområderne.

3. Endelig mener vi, at Kombilinien er den eneste af de tre aktuelle forslag, der også afhjælper trafikbelastningen på Silkeborgs overordnede veje. Vi mener, at Kombilinien har nogle klare fordele i forhold til Resendallinien, bl.a. at den går helt udenom Gudenåfredningen. Vi mener, at dens belastning af bymiljøet kan reduceres til det minimale, hvis man overdækker dele af vejen, særligt ved Højmarkstoften og Dyrehaven. Vi har forståelse for, at det kan være problematisk for visse af de berørte erhvervsvirksomheder, at Kombillinien skærer gennem noget af det østlige erhvervsområde langs Ringvejen. Men vi tror, at det ved en konstruktiv dialog vil kunne lade sig gøre at minimere generne. Og det vil samtidig være muligt evt. at anvise en anden placering, idet Silkeborg kommune har mere end 50 ha ledig erhvervsjord til rådighed netop nu.
- Det er et afgørende krav for os, at staten i forbindelse med anlæggelsen af Kombilinien gennemfører en effektiv reduktion af støjbelastningen for boliger, der bliver berørt af motorvejen, herunder særlig boligerne ved Gødvad Bakke og Højmarkstoften.
 - Samlet set opfatter vi Kombilinien som den mindst ringe af de tre foreslåede. Vi anerkender de problemer, som den skaber, men de samme problemer gør sig også gældende for Resendallinien. Og vi mener, det er perspektivløst at flytte et støjproblem ud i naturen, som tilfældet bliver med Resendallinien, uden at man på nogen måde løser de problemer, som der er på Silkeborgs interne veje, herunder Ringvejen.”

Herning Byråd

Herning Byråd meddeler:

- ”Byrådet finder ikke anledning til umiddelbart at udtale sig til fordel for nogle af de 3 alternative linjeføringer, idet alle 3 kan tilfredsstille det behov, Herning Byråd har for at få etableret en højklasset vejforbindelse mellem motorvejene ved Bording og Låsby.
- Herning Byråds primære ønske er derfor, at der hurtigst muligt træffes beslutning om valg af linjeføring samt vedtages anlægslov med henblik på at få ”hullet” mellem Bording og Låsby lukket hurtigst muligt, idet den samlede motorvejsstrækning Herning-Århus vil have overordentlig stor betydning for erhvervsliv og indbyggere i den midtjyske region.”
- ”Såfremt Resendallinien (på grund af passagen af Gudenå-fredningen og deraf forventede klager fra naturorganisationer m.v.) kan forventes forsinket i flere år, så vil Byrådet alternativt pege på den af de andre linjeføringer, der kan sikre en hurtig gennemførelse.”

Forsvarets Bygnings- og Etablissementstjeneste

Forsvarets Bygnings- og Etablissementstjeneste meddeler ikke at have bemærkninger til den planlagte linjeføring af motorvejsstrækningen fra Funder til Låsby i den såkaldte Kombilinie.

Energinet.dk

Energinet.dk gør opmærksom på, at Kombilinien vil berøre den nord for Silkeborg beliggende naturgastransmissionsledning i større omfang end Resendallinien.

Kombilinien vil sandsynligvis medføre, at ledningen skal omlægges over en strækning på 4-5 km, og at en MR station placeret på Sinding Hovvej skal flyttes. Dette vil indebære væsentlige omkostninger for Kombilinien.

HØRINGSSVAR FRA FORENINGER M.V.

Danmarks Naturfredningsforening, København

Danmarks Naturfredningsforening (DN) finder, at *Kombilinien* indeholder nogle fordele i forhold til Resendallinien og Ringvejslinien. Dels vil støjbelastningen af boliger falde mere ved valg af *Kombilinien* end ved valg af Resendallinien. Dels vil påvirkningen af EU-beskyttet og fredet natur i nærheden af Silkeborg by være mindre vidtrækkende med *Kombilinien* end med Resendallinien.

Samtidig vurderes *Kombilinien* ikke at være uden problemer. DN mener, at Vejdirektoratets konsekvensvurderinger ikke udelukker, at en motorvej gennem habitatområdet Silkeborgskovene vil få skadelige virkninger på udpegningsgrundlaget. Desuden er der en del lokal bekymring for, at støjbelastningen ved boligområderne Højmarkstoft, Søholt og Gødvad Bakke vil blive generende, og at det bynære rekreative område Silkeborg Dyrehave vil blive ødelagt, samt at motorvejen vil skabe en barriere i byen. Desuden vil Silkeborg Langsø blive påvirket både støjmæssigt og visuelt.

Vedrørende Resendallinien peger DN på, at en højbro i Gudenådalen vil være et kraftigt indgreb i de landskabelige interesser.

DN foreslår derfor, at Vejdirektoratet undersøger endnu et alternativ, hvor motorvejen lægges i *tunnel i Resendallinien*, og at linjeføringen justeres, så konsekvenserne for Bjarup Mose og bilag IV-arterne bliver minimeret. Både en nedgravet tunnel og en boret tunnel ønskes undersøgt.

DN giver endvidere udtryk for, at foreningen ikke mener, at Vejdirektoratets konsekvensvurderinger for Kombiliniens gennemskæring af habitatområdet Silkeborgskovene og højbroen i Resendallinien gennem habitatområdet Gudenåen og Gjærn Bakker lever op til EU's krav.

DN foreslår derfor en supplerende konsekvensvurdering, både i forhold til Kombiliniens og Resendallinien.

Vedrørende Kombiliniens foreslår DN, at der også udføres supplerende undersøgelser af støjpåvirkningen af ynglefugle i habitatområdet Silkeborgskovene, specielt i den del, som betegnes som Nordskoven.

Endvidere foreslår DN, at Vejdirektoratet udarbejder et overvågningsprogram for de væsentligste miljøvirkninger og afværgeforanstaltninger, herunder særligt støj og konsekvenser for rekreativ anvendelse samt EU-beskyttet natur og anden beskyttet natur.

Danmarks Naturfredningsforening, Gjærn lokalkomite

Danmarks Naturfredningsforening, Gjærn lokalkomite, gør indsigelse mod anlæg af en motorvej i Resendallinien på en højbro tværs over Gudenådalen, idet lokalkomiteen finder, at den fredede Gudenådal er et unikt og fantastisk smukt og fredeligt stykke natur og en af Danmarks største naturskatte, som ikke må forstyrres af støj fra en motorvej.

Lokalkomiteen gør opmærksom på underskriftsindsamlingen i 2002, hvor 75 % af husstandene i Gjærn Kommune tilkendegav, at de ønsker Smingefredningen respekteret.

Lokalkomiteen mener, at en 15-20 meter høj bro på tværs af Gudenådalen vil medføre støj hele vejen gennem dalen på samme måde som fra et motorløb på Jyllandsringen, som kan høres i 3-4 km's afstand i Gudenådalen.

Lokalkomiteen mener desuden, at Resendallinien vil berøre to habitatområder: Gudenåen og Gjærn Bakker, og at valg af Resendallinien vil føre til en retssag ved EF-domstolene, som vil udskyde en motorvejsløsning ved Silkeborg.

Lokalkomiteen støtter op om Kombiliniens eller en tunnel under Gudenåen og peger på, at Kombiliniens ikke vil give mere, men snarere mindre støj i byområderne og åbne for udvikling af Silkeborg mod nordøst.

SilkeborgEgnens Erhvervsråd

Erhvervsrådet tilslutter sig Sammenlægningsudvalget for den nye Silkeborg Kommunes *anbefaling af Resendallinien*. Erhvervsrådet tager også afstand fra såvel Ringvejslinien som Kombiliniens.

Det er ligeledes erhvervsrådet forventning, at der umiddelbart efter offentlig-hedsfasen træffes endelig beslutning om linjeføringen, således at hele Herning-Århus motorvejen færdiggøres hurtigst muligt.

Silkeborg Håndværkerforening

Håndværkerforening *anbefaler Resendallinien* og tager afstand fra Ringvejslinien og Kombilinen, idet de vil berøre flest boliger, erhvervsjendomme og rekreative områder - i Dyrehaven, Nordskoven og Hårup Sande, hvor der færdes betydelig flere mennesker end på de private områder i Gudenådalen. Foreningen tager også afstand fra en tunnelloøsning under Gudenådalen, som, de mener, vil være ødelæggende for dalens skrænter.

Resenbro Lokalråd

Resenbro Lokalråd *anbefaler Resendallinien* og peger på en *tunnelloøsning* som den ideelle ved passagen af Gudenådalen. Som eksempel anføres, at en tunnel i Resendallinien vil give gode muligheder for byudvikling mellem Resenbro og Voel i forbindelse med kommunesammenlægningen.

Lokalrådet mener, at Kombilinen ikke vil løse de væsentligste problemer, der er ved at føre en motorvej gennem byen, og at den vil give anledning til de samme indvendinger, som lokalrådet tidligere har peget på i forhold til en bymotorvej i Ringvejslinien.

Endvidere gør lokalrådet opmærksom på betydningen af, at der træffes en hurtig beslutning om motorvejens placering.

Skærbæk Grundejerforening

Skærbæk Grundejerforening gør *indsigelse mod Kombilinen og Ringvejslinien* med følgende begrundelser:

- Kombilinen og Ringvejslinien vil medføre flere biler gennem Nordskoven og gennem Silkeborg by end ved 0-alternativet og Resendallinien.
- Betydelige naturinteresser i Nordskoven vil blive krænket, herunder indlandsklitterne ved Hørup Sande og de markante bakker ved Gundeskol.
- Habitatområdet Silkeborgskovene, der går gennem Nordskoven og Hårup Sande, vil blive krænket ved barrierevirkningen fra en motorvej i Kombilinen og Ringvejslinien.
- Motorvejen med tilhørende støjskærme vil sammen med den nuværende hovedlandevej udgøre en markant barriere gennem Nordskoven, som er et

yndet og rekreativt område med store værdier, der har et stort opland af besøgende.

- Tilslutningsanlægget ved Århusvej vil ødelægge store naturværdier.
- Motorvejsbroen over Gudenåen vil kunne ses fra store dele af den populære sti omkring Silkeborg Langsø, og broen vil udsætte de kanofarende for en mere forstyrrende visuel oplevelse end en højbro i Resendallinien.

Funder-Lysbro Lokalråd

Funder-Lysbro Lokalråd *anbefaler Resendallinien*.

Lokalrådet anmoder om, at der bliver taget størst muligt hensyn til, at lokalområdet i Funder ikke støjbelastes unødvendigt, specielt skole, børnehave og vuggestue samt Funder Kirkeby.

Endvidere fremhæves vigtigheden af gennemførelsen af den dobbeltrettede sti mellem Funder Kirkeby og Funder Skole, der vil føre cyklister og gående udenom rundkørslerne ved tilslutningsanlægget til motorvejen, som vist i Vejdirektoratets projekt.

Silkeborg Boligselskab, afdeling 9, Lindevænget

Bestyrelsen for Silkeborg Boligselskab, afdeling 9, Lindevænget, gør indsigelse mod Kombilinen og Ringvejslinien og *anbefaler Resendallinien* med en højbro over Gudenådalen.

Som begrundelse anføres:

- Kun med Resendallinien bevares den oprindelige hovedlandevej i sin helhed efter anlæg af motorvejen, således at trafikanterne frit kan vælge, om de vil køre på motorvej eller ej.
- En motorvej gennem Nordskoven i Kombilinen eller Ringvejslinien vil være til stor gene for de rekreative interesser i området. Boligselskabet gør opmærksom på, at skoven er meget benyttet til mange forskellige formål både sommer og vinter. Desuden er Nordskoven udpeget som område med særlig landskabelig interesse.
- Motorvejsbroen over Gudenåen ved Silkeborg Langsø i Kombilinen og Ringvejslinien kommer til at virke meget dominerende og vil opleves mere visuelt forstyrrende af de sejlene end højbroen i Resendallinien.
- Kun Resendallinien adskiller effektivt den gennemgående og den lokale trafik i forhold til Silkeborg by.

- Kombilinién medfører et grimt og uopretteligt ar gennem erhvervsområdet nord for Østre Ringvej og hindrer fremtidige udvidelser af virksomhederne her, ligesom den levner meget begrænsede muligheder for etablering af nye erhvervsområder med kort afstand til motorvejen i modsætning til Resendallinien.
- Kombilinién og Ringvejslinien medfører indgreb i Søholt Idrætspark.

Silkeborg Boldklub, Silkeborg KFUM, Silkeborg Tennisklub, Silkeborg Atletikklub 1997 og Silkeborg Idrætsforening

Sportsklubberne gør *indsigelse mod Kombilinién*, som i Søholt Idrætspark anføres at ville medføre, at

- 1) Silkeborg KFUM og Silkeborg Boldklub mister deres fælles opvisningsbane, og dele af deres træningsbaner går tabt,
- 2) Silkeborg Tennisklub mister både deres hal og mange af deres udendørs baner,
- 3) Silkeborg Atletik Klub 1977 mister sin kastegård vest for stadion.

Det Radikale Venstre i Århus Amt

Det Radikale Venstre i Århus Amt *anbefaler Kombilinién* som ”den bedste løsning for naturen og Silkeborg by, hvis der skal bygges en motorvej,” og finder, at det er uacceptabelt at anlægge en motorvej i Resendalinien gennem den fredede Gudenådal.

Institut for Miljøvurdering

Institut for Miljøvurdering (IMV) fremsender rapporten ”Tab af naturværdier ved Kombilinién”, april 2006, der er udarbejdet af IMV i samarbejde med Fødevarer-økonomisk Institut på den Kgl. Veterinær- og Landbohøjskole som en tillægsrapport til rapporten ”Motorways versus Nature”, december 2005.

I rapportererne er sat kroner på tab af naturværdier, som en kommende motorvej ved Silkeborg vil medføre. Som grundlag herfor er foretaget en undersøgelse af befolkningens betalingsvilje for at bevare og beskytte naturtyper ved projektering af motorvejen.

Undersøgelsen viser, at borgerne tillægger de bynært rekreative områder større værdi end Gudenådal, og begge rapporter konkluderer, at ”Resendallinien er at foretrække, når der alene fokuseres på naturværdier i et velfærds- og samfundsøkonomisk perspektiv.”

HØRINGSSVAR FRA BORGERE OG VIRKSOMHEDER M.V.

I hovedparten af de 70 høringssvar fra borgere, borgergrupper og virksomheder udtrykkes synspunkter og stillingtagen til Kombilinien og Resendallinien.

Mange anmoder desuden om, at der snarest tages beslutning om motorvejens linjeføring.

I 35 af høringssvarene *anbefales Kombilinien*.

I 12 høringssvar *anbefales Resendallinien*.

Enkelte peger på *Ringvejslinien* eller foreslår andre løsninger (se side 16).

I 13 høringssvar *gøres indsigelse mod Kombilinien*. Et af disse er underskrevet af 126 beboere på Kornvænget. Et andet er fra 81 husstande i grundejerlauget Baunehøj.

I 40 høringssvar *gøres indsigelse mod Resendallinien*. I et af høringssvarene *gøres opmærksom på, at 1.832 personer i Gjern Kommune ved høringen i 2002 skrev under på en indsigelse mod Resendallinien*.

Hovedparten af indsigelserne mod Resendallinien er fra borgere med bopæl i og omkring Gudenådalen og i Voel samt fra borgere andre steder i landet. Bl.a. personer i Århus, Haderslev og Allerød, som oplyser, at de benytter Gudenåen til kanosejlads eller lystfiskeri.

Tilsvarende er hovedparten af indsigelserne mod Kombilinien fra borgere og virksomheder i Silkeborg, der berøres direkte eller indirekte af en motorvej i Kombilinien.

Et af høringssvarene er fra Jakob Løchte, forslagsstiller til Kombilinien, som på vegne af borgere i Silkeborg og Gjern Kommune har fremsendt forslag til forbedringer af projektet for Kombilinien og bemærkninger til VVM-redegørelsen.

Også to andre borgere i området, Tommy Rasmussen og Peder Størup, har fremsendt forslag til "optimering af Kombilinien".

Forslagene, der primært omfatter strækningen ved Gudenåen og i Nordskoven, er nærmere beskrevet og kommenteret i Vejdirektoratets høringsnotat (høringssvar nr. 28, 77 og 85).

Argumenter fra borgerne for og imod Kombilinien og Resendallinien

Som argumenter for og imod henholdsvis Kombilinien og Resendallinien nævnes:

For Kombilinien:

- Krydser Gudenåen tæt på den nuværende bro
- Respekterer fredningen
- Griber mindre ind i landskab og natur end Resendallinien
- Giver bedre tilgængelighed til Silkeborg by
- Vil blive benyttet af flere trafikanter
- Aflaster Ringvejen i Silkeborg mere end Resendallinien
- Giver større samlet uheldsbesparelse end Resendallinien
- Begrænser spredning af støj uden for bymiljøet
- Er samlet den mest miljøskånsomme løsning
- Vil ikke blive forsinket af en evt. retssag

Imod Kombilinien:

- Medfører et stor skår i Silkeborg by og i byens nærrekreative områder
- Berører mange mennesker og virksomheder
- Påvirker borgerne med støj og luftforurening
- Skaber en barriere mellem Silkeborg centrum og den nordøstlige bydel, hvor der sker en væsentlig udbygning
- Passerer tæt på eksisterende boligområder og gennemskærer eksisterende erhvervsområder
- Mange ejendomme skal eksproprieres og erhvervsvirksomheder nedlægges
- Berører Jyske Banks og Nykredits datacenter på Frichsvej
- Ødelægger Dyrehaven, som er et bynært rekreativt naturområde
- Medfører indgreb i Søholt Idrætscenter
- Krydser Gudenådalen delvis på dæmning med tilslutningsanlæg i Nordskoven
- Kræver sandsynligvis grundvandssænkning ved udgravning i dalskrænterne i Dyrehaven og Nordskoven
- Medfører trafikale problemer i anlægsfasen
- Er ikke i harmoni med den nuværende bystruktur og byplanlægning

For Resendallinien:

- Fører motorvejen uden om byen
- Giver klar adskillelse mellem gennemkørende og lokal trafik
- Berører færre mennesker end Kombilinien og Ringvejslinien
- Kræver færrest antal ekspropriationer af ejendomme
- Ødelægger ikke bynære rekreative områder
- Er i overensstemmelse med byudviklingsplanen for Silkeborg
- Nye erhvervsvirksomheder kan få en motorvejsnær placering
- Krydser Gudenådalen på en bro i hele dalens bredde og udgør derved ingen barriere

- Medfører færrest gener i anlægsfasen
- Er den billigste løsning

Imod Resendallinien:

- Medfører indgreb i Gudenådalene, som er bevaringsværdig på nationalt plan
- Respekterer ikke fredningen
- Dalbroen vil være meget synlig og virke skæmmende i landskabet
- Medfører støjpåvirkning af uforstyrrede landskaber
- Vil påvirke unikke naturområder i Gudenådalene
- Vil forstyrre naturoplevelsen og de rekreative værdier for motionister og sejlende turister på Gudenåen
- Forløber i nærheden af nye boligområder i Voel
- Hindrer byudvikling i Voel
- Giver en omvej for trafikken mellem Silkeborg og Låsby
- Flere vil fortsat bruge den nuværende hovedlandevej på denne strækning
- Løser ikke de interne trafikale problemer i Silkeborg
- Giver mindre uhelds- og tidsbesparelse end Kombilinien

Ud over de nævnte argumenter for og imod Kombilinien og Resendallinien peger flere på, at økonomien ikke bør være den afgørende faktor ved valg af motorvejens linjeføring ved Silkeborg.

Andre forslag fra borgerne

Af andre forslag fra borgerne kan nævnes:

- Tunnelløsning i Resendallinien
- Privatfinansieret betalingsmotorvej i en boret tunnel fra Funder til Nordskoven syd om Silkeborg
- "Silkeborglinien" med motorvej og jernbane i tunnel under baneterrænet i Silkeborg (forslag fra tidligere undersøgelse, jf. notat 88, 2003)
- Linje nord om Gjærn Bakker med tilslutning til rute 26 ved Fårvang
- "Højmarkslinien" (forslag fra tidligere undersøgelse, jf. notat nr. 65, 1999)
- Alternativ "kombilinie" mellem Resendallinien ved Viborgvej og Ringvejslinien ved Linå med en hængebro over Gudenådalene ved Skærbæk
- Kombiløsning uden motorvej på strækningen gennem Silkeborg (i stedet udbygges Viborgvej-Ringvejen til 4 spor)
- 0+ løsninger (forbedringer af den eksisterende hovedlandevej).

VEJDIREKTORATETS BEMÆRKNINGER

Høringssvar fra myndigheder og foreninger m.v.

Udtalelserne fra de lokale myndigheder m.v. viser, at der fra politisk side lokalt og regionalt er overvejende tilslutning til Resendallinien.

Sammenlægningsudvalget for Silkeborg Kommune 2007 og det nuværende Silkeborg Byråd peger således klart på Resendallinien som den bedste linjeføring for motorvejen forbi Silkeborg.

Århus Amtsråd anbefaler ligeledes Resendallinien - ud fra en samlet vurdering af natur- og landskabsforhold, nærrekreative forhold, økonomi samt bolig-, erhvervs- og kommuneplaninteresser.

Gjern Byråd og 9 enkeltpersoner, der er medlemmer af henholdsvis Sammenlægningsudvalget for Silkeborg Kommune, Silkeborg Byråd, Gjern Byråd, Århus Amtsråd og Regionsrådet for Region Midtjylland anbefaler Kombilini- en og tager afstand fra Resendallinien. Et mindretal af Gjern Byråd går dog ind for Resendallinien.

Alle kommuner, herunder også Herning Kommune, og Århus Amt ønsker en samlet motorvejsforbindelse mellem Herning og Århus fastlagt og etableret snarest muligt.

Høringssvar fra foreninger m.v.

Danmarks Naturfredningsforening anbefaler Kombilini- en, men giver samtidig udtryk for, at en motorvej i Kombilini- en ikke er uden problemer.

SilkeborgEgnens Erhvervsråd, Silkeborg Håndværkerforening, Resebro Lokalråd, Skærbæk Grundejerforening, Funder-Lysbro Lokalråd og Silkeborg Boligselskab, afdeling 9, anbefaler Resendallinien.

Høringssvar fra borgere og virksomheder m.v.

Blandt høringssvarene fra borgerne er der væsentligt flere indsigelser mod Resendallinien end mod Kombilini- en og tilsvarende flere, som anbefaler Kombilini- en end Resendallinien. I flere af høringssvarene udtrykkes kraftig modstand mod anlæg af en motorvej i den fredede Gudenådal. Det kom også til udtryk ved borgermødet i Gjern.

Hovedparten af indsigelserne mod Resendallinien er fra borgere med bopæl i og omkring Gudenådal og i Voel samt fra borgere andre steder i landet.

Tilsvarende er hovedparten af indsigelserne mod Kombilinién fra borgere og virksomheder i Silkeborg, der berøres direkte eller indirekte af en motorvej i Kombilinién.

Det kan i forbindelse hermed nævnes, at der ved høringen af VVM-redegørelsen for Resendallinién og Ringvejslinién i 2002 blev foretaget underskriftsindsamling blandt borgere i Gjern Kommune, hvor i alt 1.832 personer, repræsenterende 75 % af husstandene i Gjern Kommune, skrev under på en indsigelse mod Resendallinién.

Da forslaget om Kombilinién blev fremsat og inddraget i den politiske debat efter høringen i 2002, blev der foretaget underskriftsindsamlinger i Silkeborg, hvor i alt 2.434 borgere og ansatte i virksomheder i Silkeborg skrev under på indsigelser mod Kombilinién.

Ved høringen af en linjevalg rapport i 1999 modtog Vejdirektoratet 5.262 underskrifter fra borgere i Silkeborg, som gjorde indsigelse mod anlæg af en motorvej i Ringvejslinién eller udbygning af denne til en Ringboulevard.

Det er generelt Vejdirektoratets vurdering, at langt de fleste borgere og virksomheder i Silkeborg-området foretrækker Resendallinién frem for Kombilinién, jf. også høringssvaret fra Silkeborg Kommune. Der er i Silkeborg by udbredt modstand mod både Kombilinién og Ringvejslinién.

Der vil altid være lokal modstand blandt borgerne i de områder, som berøres af anlæg af en motorvej. Ved Silkeborg er situationen dog speciel, idet motorvejen her enten skal føres gennem et fredet naturområde eller gennem en by. I begge tilfælde vil motorvejen påvirke mange interesser.

I det følgende uddybes en række forhold, som er nævnt i høringssvarene.

Forslag til forbedring/optimering af Kombilinién

De foreslåede ændringer af Kombilinién ved passagen af Gudenåen og Nordskoven m.v. vil efter Vejdirektoratets vurdering ikke forbedre projektet og reducere de miljømæssige konsekvenser og de gener, som motorvejen vil påføre naboerne. Vejdirektoratet finder derfor ikke, at forslagene i væsentlig grad vil ændre de overordnede konsekvenser af Kombilinién og dermed heller ikke grundlaget for den politiske stillingtagen til projektet.

For en nærmere redegørelse henvises til Vejdirektoratets høringssvar (høringssvar nr. 28, 77 og 85).

Andre forslag

Vedrørende Vejdirektoratets bemærkninger til øvrige forslag fra høringen, jf. side 16, henvises til Vejdirektoratets høringssvar (høringssvar nr. 7, 22, 25, 52, 82, 86 og 87).

Påvirkning af EU-beskyttet og fredet natur

Resendallinien krydser EF-habitatområde nr. 45 "Gudenå og Gjern Bakker", som omfatter selve Gudenåen med bredarealer samt Gjern Bakker. Området er på i alt 815 hektar og omfatter hele Gudenåen mellem Silkeborg Langsø og Kongensbro.

Kombilinen og Ringvejslinien krydser EF-habitatområde nr. 181 "Silkeborgskovene", der omfatter dele af Nordskoven, Østerskov og Vesterskov og er på i alt 1.455 hektar.

Formålet med de internationale naturbeskyttelsesområder er at sikre og genoprette en gunstig bevaringsstatus for de arter og naturtyper, områderne er udpeget for.

I *Resendallinien* føres motorvejen på en højbro over Gudenådalen. Den vil derfor ikke påvirke nogen af arterne eller naturtyperne i udpegningsgrundlaget for habitatområdet langs Gudenåen. Kun under anlægsarbejderne vil de udpegede naturtyper (vandløb med vandplanter og bræmmer med høje urter langs vandløb) og levesteder for de udpegede dyr (grøn kølleguldsmed, damflagermus og odder) kunne blive forstyrrede. Anlægsarbejderne vil derfor blive tilrettelagt på en sådan måde, at dette så vidt muligt undgås. Der vil desuden blive etableret erstatningsvandhuller, som vil sikre ynglemuligheder og dermed gunstig bevaringsstatus for stor vandsalamander.

Der vil også blive taget særligt hensyn til sikring af levesteder for øvrige strengt beskyttede arter - også udenfor habitatområdet - som fx andre flagermusearter og markfirben (bilag IV-arter) i form af bl.a. nygravning af vandhuller, oprensning og udvidelse af eksisterende vandhuller, etablering af faunapassager, ledelinjer og paddehegn. Afværgeforanstaltningerne vil blive udført, før selve den fysiske anlæggelse af vejen finder sted, og vil finde sted inden for de berørte bestandes lokale udbredelsesområder. Udformning og placering af afværgeforanstaltningerne vil blive udført på en måde, der sikrer, at de fungerer som levestedserstatninger også på længere sigt.

Anlæg af en motorvej i Resendallinien med en dalbro i Gudenådalen vil således ikke skade muligheden for at bevare eller genoprette en gunstig bevaringsstatus for de arter og naturtyper, habitatområdet er udpeget for, og vil heller ikke skade yngle- og rasteområderne for arter beskyttet efter EF-habitatdirektivets artikel 12, da den økologiske funktionalitet af yngle- og rasteområderne for disse arter vil blive opretholdt gennem de foreslåede afværgeforanstaltninger.

I *Kombilinen* og *Ringvejslinien* føres motorvejen på en dæmning gennem habitatområdet Silkeborgskovene. Ingen naturtyper eller arter i udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området vil blive påvirket, men motorvejen vil skabe en visuel og fysisk barriere gennem det kuperede skovområde, og tilslutningsanlægget ved Århusvej vil medføre et stort arealindgreb i skoven.

Ca. 5-6 hektar fredskov skal ryddes, og der skal etableres erstatningsskov et andet sted. Såfremt vejprojektet beskadiger yngle- og rasteområder i skoven for arter omfattet af habitatdirektivets bilag IV, vil erstatningsskoven skulle placeres på en måde, så den bidrager til at opveje skaderne på de lokale berørte bestande af arter omfattet af habitatdirektivets bilag IV med yngle- og rasteområder i de skovområder, som beskadiges af vejprojektet. Barrierevirkningen i Nordskoven vil dog blive mindsket af en landskabsbro og nogle sti- og faunaunderføringer samt en faunabro.

Vidensgrundlag for konsekvensvurderingerne

Danmarks Naturfredningsforening m.fl. har stillet spørgsmål ved, om Vejdirektoratets konsekvensvurderinger for Kombiliniens og Resendalliniens gennemskæring af EF-habitatområder lever op til EU's krav, bl.a. om vidensgrundlaget for vurderingerne og de foreslåede afværgeforanstaltninger for Resendallinien er tilstrækkeligt opdateret.

Vejdirektoratet kan i den anledning oplyse:

VVM-redegørelsen for Resendallinien og Ringvejslinien blev afrapporteret i 2002. Som baggrund for undersøgelsen blev der gennemført biologiske og geografiske feltundersøgelser i vækstsæsonen 2001 af samtlige berørte natur- og landskabsområder, herunder potentielle levesteder for bilag IV-arter. Disse blev endvidere undersøgt i 1998 og i 1993. Feltundersøgelserne er udført af specialister i botanik, zoologi, landskabsøkologi og kultur- og naturgeografi. Ved udpegning af hvilke områder, der skulle undersøges i felten, er der taget udgangspunkt i den lokalitetsinddeling, som Århus Amt har lavet i forbindelse med deres registrering af §3-beskyttet natur, samt en udpegning af større samlede natur- og landskabsområder som f.eks. skovområder, hegn, småbiotoper m.v.

I forbindelse med den supplerende VVM for Kombiliniens, som er afrapporteret i 2006, er foretaget biologiske feltundersøgelser i vækst-sæsonen 2004 og 2005 for den del af Kombiliniens, der ikke er sammenfaldende med Ringvejslinien og Resendalliniens. Enkelte lokaliteter ved Resendalliniens og Ringvejsliniens passage af Gudenådalen blev desuden genbesøgt i 2005 i forbindelse med flagermuselytning og en kortlægning af de rekreative værdier. Endvidere er indhentet nye, opdaterede oplysninger om forekomst af de naturtyper og arter, der er omfattet af EU's habitatdirektiv, hos lokale og nationale specialister i flagermus, padder og hos henholdsvis Statskovdistriktet, hos Århus Amt, hos lokale naturvejledere og hos Zoologisk Museum.

På baggrund af feltundersøgelserne og de supplerende oplysninger er der foretaget en vurdering af forekomster af de arter og naturtyper, der er en del af udpegningsgrundlaget for EF-habitatområderne, og de arter, der er særlig strengt beskyttet jf. EU's habitatdirektiv.

Mange af de lokaliteter (fx vandhuller, overdrev, hule træer), der er undersøgt i felten i perioden 2001-2005 i forbindelse med VVM-undersøgelsen, er imid-

lertid ikke pt. levesteder for bilag IV-arter, eller disse er ikke fundet. Hvis de undersøgte lokaliteter, fx vandhullerne, bliver renset op, der bliver ryddet krat, eller omgivelserne bliver afgræsset, kan disse dog i fremtiden udgøre særdeles vigtige levesteder i det økologiske netværk for både bilag IV-arter og andre sjældne og/eller karakteristiske plante- og dyrearter.

I det åbne land generelt ses desuden en tendens til flere nyanlagte/reablerede vandhuller. Det er godt for miljøet, men viser, at landskabet skifter karakter med tiden. Det betyder, at selvom der laves en opdateret kortlægning i 2006, kan det se væsentligt anderledes ud, når anlægget af en motorvej igangsættes. Man har således ikke mulighed for i en VVM-redegørelse og en Natura 2000-konsekvensvurdering at redegøre præcist for, hvilke bilag IV-arter der vil forekomme på specifikke lokaliteter i anlægsfasen, som måske først går i gang adskillige år efter, at VVM-undersøgelsen er afsluttet. Vurderingerne af konsekvenser for bilag IV-arter og den øvrige natur i en VVM og i en Natura 2000 konsekvensvurdering anvendes til at få en viden om aktuell forekomst af arterne og til at vurdere og kortlægge potentielle levesteder nu og på længere sigt.

Vejdirektoratet har derfor i VVM-undersøgelsen valgt et forsigtighedsprincip, der siger, at hele området er potentielt levested for de bilag IV-arter, som har deres udbredelse her, jf. Danmarks Miljøundersøgelses indledende kortlægning. På basis af kortlægningen af naturtyper i området kan det vurderes, om den pågældende lokalitet kan være potentielt levested for fx padde eller markfirben.

De afværgeforanstaltninger, der er indbygget i projektet - fx erstatningsvandhuller og faunapassager - er baseret på dette forsigtighedsprincip og følger det niveau og de principper, som gælder for lignende vejprojekter i Danmark. Afværgeforanstaltningerne vil få et omfang, der sikrer, at den økologiske funktionalitet af bilag IV arternes yngle- og rasteområder ikke skades, og dette vil blive tolket ud fra det ovennævnte forsigtighedsprincip.

For at sikre et opdateret grundlag på anlægstidspunktet vil der, når der er truffet politisk beslutning om en linjeføring, blive fulgt op på de indarbejdede foranstaltninger, og diverse hensyn vil blive præciseret. VVM-undersøgelsens lokalitetsdatabase - der indeholder kortlægning af naturtyper og forekomst af dyr på de enkelte lokaliteter - indgår som grundlag for Natura 2000-gennemgangen. De konkrete berørte naturområder og spredningsveje/ynge- og rasteområder for bilag IV-arter vil blive gennemgået igen for dels at konkretisere afværgeforanstaltningerne, dels at give anbefalinger til anlægsarbejderne, så naturen skades mindst muligt, dels at få en konkret vurdering af, om de relevante bilag IV-arter aktuelt er til stede eller potentielt kan indvandre til områderne. Denne gennemgang danner desuden basis for miljøtilsynet under anlæg. Natura 2000-gennemgangen vil blive udført af specialister i zoologi/økologi, og vil blive målrettet i forhold til habitatområder og levesteder for strengt beskyttede dyrearter.

På denne baggrund vurderer Vejdirektoratet, at en beslutning om at etablere en motorvej over Gudenådalen vil ske på et grundlag, der lever op til EU's krav om konsekvensvurdering og til Danmarks forpligtelser i forhold til EU's habitatdirektiv.

Fredning

Resendallinien forløber gennem to fredede områder i og omkring Gudenådalen på en ca. 2,6 km lang strækning.

I begge fredningskendelser nævnes, at Gudenådalens markante profil med de store højdeforskelle skal bevares. Der er udpeget flere landskabelige elementer som begrundelse for fredningerne, bl.a. den flade, terrassedelte dalbund, dalens skråninger, erosionsslugterne i dalsiden og det jævnt kuperede morænelandskab oven for dalen.

Fredningskendelserne omtaler således især de geologiske interesser og videnskabelige og undervisningsmæssige motiver til at bevare den foreliggende landskabskombination. Endvidere fremhæves de historiske interesser (bopladser fra ældre og yngre stenalder og Pramdragerstien) og de rekreative (sportsfiskeri og kanosejlads).

Motorvejen krydser Gudenådalen på en ca. 1,5 km lang og 15-25 meter høj bro i de fredede områder, ca. 1 km nord for Resebro, hvor dalen er smallest, og hvor åen danner et knæk.

Dalbroen vil spænde over hele dalen og således ikke udgøre en barriere i forhold til mennesker, fauna og flora i dalen. Broen vil dog fremtræde som et markant teknisk anlæg i kontrast til det vidtstrakte dallandskab, og broen vil kunne ses på stor afstand, ligesom trafikken vil kunne høres på stor afstand, selv om der opsættes støjskærme langs begge sider af motorvejen i hele broens længde. Desuden skal der foretages afgravninger og påfyldninger i dalens skrænter.

Hvis det besluttes at anlægge motorvejen i Resendallinien med en dalbro i Gudenådalen, vil det blive overvejet at gennemføre et udbud, der foruden de økonomiske forhold også vil omfatte broens æstetiske, miljømæssige og funktionelle forhold.

Anlæg af motorvejen gennem de fredede områder forudsætter, at fredningen ændres. Dette kan ske, enten ved at anlægsloven indeholder bestemmelser om, at fredningerne ophæves på de arealer, som motorvejen beslaglægger, eller ved at gennemføre en ny fredningssag i henhold til reglerne herom i naturbeskyttelsesloven. En sådan ny fredningssag vil i dette tilfælde skulle rejses af miljøministeren (Skov- og Naturstyrelsen), og den endelige afgørelse om motorvejens placering vil i så fald først kunne træffes, når fredningssagen er afsluttet.

Tunnel-løsninger

Gravet tunnel i Resendallinien

Hvis motorvejen skal føres i gravet tunnel under Gudenådalen, vil det kræve anlæg af en 3,5 km lang tunnel, idet motorvejen ikke alene skal føres under selve åen og den 1,5-2 km brede dalbund, men også skråt op gennem dalsiderne og bakkepartierne på begge sider af ådalen.

Det vil indebære omfattende jordarbejder med udgravninger ned til 35-40 meters dybde i en indtil 150 meter bred korridor gennem landskabet, ændring af grundvandstanden og midlertidig forlægning af Gudenåens løb.

Anlæg af en gravet tunnel medfører således et væsentligt større indgreb i natur og landskab end opførelse af en dalbro og vil derfor også alt andet lige indebære større risiko for at skade sjældne dyr og planter og de geologiske formationer. På længere sigt vil en tunnel dog afværge de landskabelige påvirkninger i Gudenådalen.

Merudgiften til en løsning med gravet tunnel i Gudenådalen i forhold til løsningen med dalbro i Resendallinien er vurderet til ca. 3 milliarder kr.

En motorvej med gravet tunnel vil således blive mere end dobbelt så dyr som en motorvej med dalbro.

Hertil kommer, at driftsudgifterne og katastrofeberedskabet ved en tunnel-løsning vil være langt større end ved en bro-løsning.

Boret tunnel i Resendallinien

Med en boret tunnel kan indgreb i selve dalen begrænses til etablering af de nødvendige ventilationsbygværker og nødopgange. Til gengæld skal der foretages store udgravninger og indrettes store arbejdspladser og oplagspladser til udgravet jord, hvor tunnel-enderne føres op i terræn.

Endvidere vil transporten af boreudstyr og tunnelelementer mv. frem til arbejdspladserne være problematisk og kunne forrette store skader på naturområder nær arbejdspladserne ved tunnelen.

Da det kun er muligt at bore i relativt stor dybde under terræn, kommer tunnelen til at ligge meget dybt og bliver derfor også meget lang. Det har bl.a. som konsekvens, at der ikke vil kunne etableres tilslutningsanlæg ved Resenbrovej ved Voel.

En boret tunnel vil desuden være langt dyrere at etablere end en gravet tunnel.

Støj

Anlæg af motorvej på strækningen Funder-Låsby vil mindske de samlede støjgener i området. Den største samlede reduktion opnås med Ringvejslinien, mens Kombilinen og Resendallinen medfører en lidt mindre samlet reduktion. Langs selve motorvejen vil mange boliger få mere støj end i dag.

Kombilinen vil medføre, at flere enkeltliggende ejendomme i landzone vil få et støjniveau over 55 dB end med Resendallinen. Til gengæld vil Kombilinen i mindre omfang end Resendallinen give anledning til støj i områder, hvor der ikke tidligere har været væsentlige støjkilder.

For at begrænse støjudbredelsen vil der blive anvendt en støjsvag belægning på motorvejens kørebaner og i Resendallinen opsat transparente støjskærme på dalbroen i Gudenådalen og ved Bjarup Mose. I Kombilinen og Ringvejslinien opsættes tilsvarende støjskærme på broen over Gudenåen/Silkeborg Langsø og på strækningen i Nordskoven.

Arkæologiske undersøgelser

I henhold til retningslinjerne i rapporten *Arkæologi ved større vejanlæg*, udgivet af Kulturarvsstyrelsen og Vejdirektoratet i 2005, har Vejdirektoratet anmodet Silkeborg Museum om at vurdere forekomsten af arkæologiske fundsteder og omkostninger for undersøgelsen af disse på strækningerne for de tre linjeføringsalternativer ved Silkeborg.

Vejdirektoratet har først efter udgivelsen af VVM-redegørelsen modtaget resultatet af den arkæologiske analyse fra Silkeborg Museum. Ifølge analysen, som er udarbejdet i samarbejde med Moesgård Museum, er strækningen mellem Funder og Låsby præget af områder med et betydeligt arkæologisk potentiale.

Forholdene minder i flere henseender om det østjyske område omkring Århus. Der er derfor til brug for vurderingen af det arkæologiske udgravningsarbejde og til beregning af budgetoverslagene valgt at bruge erfaringerne fra motorvejsstrækningen Søften-Skødstrup.

Det har resulteret i væsentlig større budgetoverslag til arkæologiske undersøgelser end de beløb, som indgår i anlægsoverslagene i VVM-redegørelsen. Beløbene er godkendt af Kulturarvsstyrelsen, og Vejdirektoratet har derfor revideret anlægsoverslagene i henhold hertil, jf. nedenfor.

Godkendelser

Århus Amt og Skov- og Naturstyrelsen har deltaget i undersøgelsesarbejdet.

Århus Amt har meddelt, at amtet er indstillet på at meddele de fornødne tilladelser efter naturbeskyttelsesloven, miljøbeskyttelsesloven og vandløbsloven til det valgte vejanlæg. Tilladelserne kan gives på beskrevne vilkår om udlæg af erstatningsnatur og beskyttelse af vandmiljøet.

Efter 1. januar 2007 vil motorvejsstrækningen være beliggende i Ny Silkeborg Kommune og Ny Skanderborg Kommune (strækningen ved Låsby).

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

Anlægsudgifter

Som beskrevet i VVM-redegørelsen er der foretaget en usikkerhedsanalyse af anlægsoverslagene for anlæg af motorvejen Funder-Låsby i hhv. Resendallinien, Kombillinien og Ringvejslinien.

Efter udarbejdelsen af VVM-redegørelsen har Vejdirektoratet som ovenfor nævnt modtaget budgetoverslag fra Silkeborg Museum og Moesgård Museum for de arkæologiske undersøgelser. Da budgetoverslagene, som er godkendt af Kulturarvsstyrelsen, er noget større end de beløb, der indgik i anlægsoverslagene i VVM-redegørelsen, har Vejdirektoratet revideret anlægsoverslagene med følgende resultater. Beløbene er i prisniveau 2006 (anlægsindeks 149,3), eksklusive moms.

	Min. Værdi mio. kr.	Middelværdi mio. kr.	Max. værdi mio. kr.
Funder-Låsby			
Resendallinien	2.282	2.857	3.439
Kombillinien	2.914	3.474	4.041
Ringvejslinien	4.438	5.581	6.740

For Kombillinien er forudsat, at motorvejen anlægges i en åben udgravning gennem Silkeborg Dyrehave. Hvis den skal føres i tunnel gennem Dyrehaven, vil det indebære en meromkostning på ca. 300 mio. kr.

INDSTILLING

På baggrund af ovenstående og efter en samlet vurdering af høringssvarene, de anlægstekniske forhold, miljøhensynene og den samlede anlægsøkonomi indstiller Vejdirektoratet:

- at Resendallinien lægges til grund for anlæg af en motorvej mellem Funder og Låsby
- at Ringvejslinien og Kombilinen udgår af den videre planlægning, og at sikring af disse linjer ophæves med henblik på at ophæve de restriktioner, som arealreservationen giver lodsejere og lokale myndigheder.

Med venlig hilsen



Henning Christiansen
Vejdirektør