

Transportministeriet
Udkast
Januar 2009

Forslag

til

Lov om anlæg af motorvej mellem Funder og Låsby (rute 15)

§ 1. Transportministeren bemyndiges til:

- 1) at anlægge en hovedlandevej som motorvej mellem Funder og Låsby med de fornødne tilslutninger til det eksisterende vejnet,
- 2) at nedklassificere den nuværende hovedlandevej 403, Århus-Silkeborg til kommunevej mellem Låsby og Silkeborg,
- 3) at nedklassificere den nuværende hovedlandevej 404, Ringkøbing-Silkeborg til kommunevej mellem Funder og Silkeborg og
- 4) at nedklassificere de to forbindelsesveje ved Pårup mellem hovedlandevej 348, Vejle-Viborg, og hovedlandevej 404.

§ 2. Efter anmodning fra Silkeborg Kommune kan transportministeren efter den 1. januar 2021 yde Silkeborg Kommune et tilskud på 130 mio. kr. (2007-priser) til opførelse af en ny bro over Gudenåen for lokal trafik på Østre Ringvej, til erstatning for den nuværende ringvejsbro.

Stk. 2. Tilskuddet efter stk. 1 prisreguleres i givet fald, så det svarer til det vejindeks, som vil være gældende på udbetalingstidspunktet.

§ 3. Transportministeren kan i særlige tilfælde ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af motorvejsprojektet, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer.

Stk. 2. Erstatningen fastsættes af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

§ 4. Loven træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i Lovtidende.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Lovforslagets hovedindhold og baggrund

1.1 Hovedindhold

Lovforslaget indeholder en bemyndigelse til transportministeren til at anlægge motorvej mellem Funder og Låsby i Kombilinién ved Silkeborg. Strækningen ved Silkeborg udgør den sidste del af motorvejen Herning-Århus.

Forslaget er et led i udmøntningen af aftale af 26. juni 2008 mellem regeringen, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre om, at motorvejen ved Silkeborg skal følge Kombilinién, og aftale af 3. december 2008 mellem de samme partier om, hvordan projektet for motorvejen nærmere skal gennemføres.

Forslaget indgår i regeringsgrundlaget ”Mulighedernes samfund” fra november 2007.

1.2 Baggrund

Med henblik på at forbedre de overordnede vejforbindelser mellem Midt- og Vestjylland og Århus-området vedtog Folketinget i 1990 projekteringslov for en motorvej mellem Herning og Århus (rute 15). Der er efterfølgende vedtaget anlægslov og anlagt motorvej på strækningerne Herning-Bording og Århus-Låsby. Endvidere er der vedtaget anlægslov for en forlængelse af motorvejen Herning-Bording til Funder, som forventes åbnet for trafik i 2012. Der vil herefter være motorvej på strækningerne mellem Herning og Funder vest for Silkeborg og mellem Låsby og Århus øst for Silkeborg.

For strækningen fra Funder til Låsby har der som følge af de særlige landskabs- og naturforhold ved Silkeborg været undersøgt en lang række forskellige linjeføringsmuligheder.

I 2002 offentliggjorde Vejdirektoratet en VVM-redegørelse for to hovedalternativer: Ringvejslinien gennem Silkeborg og Resendallinien nord om Silkeborg.

I forbindelse med den offentlige høring af VVM-redegørelsen foreslog en borger at kombinere Resendallinien vest for Silkeborg med Ringvejslinien øst for Silkeborg ved at forbinde de to linjer gennem den nordøstlige del af Silkeborg by. Formålet med denne såkaldte Kombilinie var at undgå den del af Resendallinien, der forløber gennem den fredede del af Gudenådalén, og den del af Ringvejslinien, der forløber tæt langs Silkeborg Langsø.

Forslaget blev præsenteret for Folketingets Trafikudvalg, og i november 2003 blev det som en del af trafikaftalen mellem regeringen, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre aftalt at gennemføre en VVM-undersøgelse af Kombilinién som supplement til VVM-undersøgelsen af Ringvejslinien og Resendallinien. Samtidig blev aftalt at anlægge motorvej på strækningen Bording-Funder.

I foråret 2006 fremlagde Vejdirektoratet en VVM-redegørelse for Kombilinién til offentlig høring. VVM-redegørelsen omfattede følgende rapporter: ”Motorvej Herning-Århus. VVM-redegørelse for Kombilinién. Sammenfattende rapport” (rapport 303), ”Æstetisk vurdering og visualisering” (rapport 304), ”Miljøvurdering” (rapport 305) og ”Arealanvendelsesanalyse”

(rapport 306). Rapporterne blev med brev af 1. marts 2006 sendt til Trafikudvalget (Trafikudvalget, 2005-2006, alm. del - bilag 276).

Vejdirektoratet modtog ca. 90 høringssvar. Et resumé af disse findes i Vejdirektoratets notat nr. 115, 2006: ”Redegørelse vedr. den offentlige høring af VVM-redegørelsen for Kombilinién, 2. marts-2. maj 2006.” VVM-rapporterne og høringsnotatet kan ses på Vejdirektoratet.dk.

I efteråret 2006 traf regeringen principiel beslutning om, at motorvejen mellem Funder og Låsby skal følge Kombilinién. Regeringen besluttede samtidig, at Vejdirektoratet i dialog med Silkeborg Kommune og lokale interessenter skulle undersøge mulighederne for at forbedre projektet i forhold til det projekt, som er beskrevet i VVM-redegørelsen fra 2006, så det i højere grad tager hensyn til mennesker og miljø i Silkeborg.

2. Forbedret Kombiliniéprojekt

2.1 Projektet og den supplerende VVM-undersøgelse

På baggrund af dialogen med Silkeborg Kommune og møder med repræsentanter for berørte grundejerforeninger, lokalråd, erhvervsråd, institutioner, sportsklubber og interesseorganisationer samt drøftelser med By- og Landskabsstyrelsen og Skov- og Naturstyrelsen har Vejdirektoratet undersøgt forskellige muligheder for at forbedre Kombiliniéprojektet.

I undersøgelserne er fokuseret på, hvordan motorvejens påvirkning af de natur-, miljø- og landskabsfølsomme områder ved passagen af Gudenåen og i Nordskoven samt på bystrækningen gennem Silkeborg kan reduceres i forhold til det oprindelige projekt. Endvidere er fokuseret på, hvordan projektet bedst muligt tilgodeser erhvervsudviklingen i Silkeborg og den lokale trafikafvikling.

Som resultat heraf har Vejdirektoratet udarbejdet et nyt forslag til et forbedret Kombiliniéprojekt og foretaget nye undersøgelser og vurderinger af anlægsfasen og af de trafikale, miljømæssige, byplanmæssige, ejendoms- og økonomiske konsekvenser.

I det forbedrede Kombiliniéprojekt er motorvejens linjeføring gennem Nordskoven justeret mod nord og landskabsbroen i skoven forlænget og opdelt i to broer for at reducere barrierevirkningen.

På bystrækningen er linjeføringen justeret mod syd for at reducere indgrebet i boligområderne. Endvidere er motorvejen på bystrækningen sænket i terræn for at minimere støjgenerne, og der er i projektet indarbejdet yderligere ca. 1 km støjskærme ud for bebyggede områder.

Desuden er placering og udformning af tilslutningsanlæg, lokalveje og stier ændret for at undgå indgreb i boligområder og for at tilgodese den fremtidige byudvikling og forbedre trafikafviklingen.

Endelig er der i projektet indarbejdet en række yderligere fauna- og stipassager samt smådyrshegn. Det er forudsat, at den nuværende ringvejsbro over Gudenåen bevares for lokal trafik og overdrages til Silkeborg Kommune.

VVM-redegørelsen for det forbedrede Kombiliniéprojekt og dets konsekvenser er beskrevet i to rapporter, der kan læses på Vejdirektoratet.dk:

- Rapport 333: ”Supplerende VVM-redegørelse”
- Rapport 334: ”Æstetisk vurdering og visualisering”

Rapporterne blev med brev af 21. oktober 2008 sendt til Trafikudvalget (Trafikudvalget, 2008-2009, alm. del - bilag 34).

Rapporterne har været fremlagt for offentligheden på Silkeborg Rådhus og Silkeborg Bibliotek samt hos Skanderborg Kommune, Teknik og Miljø i Ry og har været i høring hos Silkeborg Kommune og Skanderborg Kommune.

Vejdirektoratet har desuden sendt rapporter til høring hos de borgere og virksomheder, som berøres af ændringerne af projektet, og de foreninger m.v., som har deltaget i dialogmøder med Vejdirektoratet om projektet.

Vejdirektoratet har endvidere deltaget i et offentligt møde i Silkeborg den 4. november 2008.

2.2 Høringssvar til rapporterne

Silkeborg Kommune har i sit høringssvar af 11. november 2008 tilsluttet sig det forbedrede Kombilinieprojekt. Kommunen peger på, at det nye Kombilinieprojekt er bedre end det oprindelige projekt, men at motorvejen vil medføre alvorlige indgreb i byen og naturen. For at begrænse de negative konsekvenser af projektet finder kommunen derfor, at det i VVM-redegørelsen præsenterede forbedrede Kombilinieprojekt bør suppleres med støttevægge øst for Oslovej i begge sider, støttevæg i vestsiden langs boligområdet Højmarkstøften, længere motorvejsbro og længere lokalvejsbro over Gudenåen, stibro nord for Nordre Højmarksvej og cykelstier langs nyanlagte kommuneveje.

Silkeborg Kommune har derudover foreslået, at der i anlægsloven for projektet medtages en bemyndigelse til fremrykning af ekspropriation af erhvervsvirksomheder i særlige tilfælde. Endelig peger kommunen på, at projektet bør gennemføres hurtigst muligt for at mindske generne i anlægsperioden.

Skanderborg Kommune har ikke fremsendt høringssvar, men har henvist til referat af møde med Vejdirektoratet 30. januar 2008 vedrørende lokalvejnettet ved Låsby. Vejdirektoratet og Skanderborg Kommune har aftalt, at ændringerne i det lokale vejnet vil blive nærmere drøftet med de berørte borgere og Skanderborg Kommune i detailprojekteringsfasen.

En række foreninger, institutioner og borgere har fremsendt i alt ca. 20 skriftlige høringssvar til Vejdirektoratet.

Foreningen af Kombilinieramte for Silkeborg og Omegn og Grundejerlauget Baunehøj har i et fælles høringssvar af 10. november 2008 erkendt, at der er sket en række forbedringer med det reviderede Kombilinieprojekt, men har fremhævet, at det er væsentligt, at projektet suppleres med støttevægge øst for Oslovej og langs boligområdet Højmarkstøften samt med overdækning på strækningen mellem Kornvænget og Oslovej. Som begrundelse for sidstnævnte anføres, at en overdækning vil mindske barriereeffekten mellem boligområdet ved Gødvad Bakke og Kornvænget nord for motorvejen og sportsanlægget ved Søholt syd for motorvejen.

Silkeborg Højskole har i høringssvar af 7. november 2008 gjort indsigelse mod det forbedrede Kombilinieprojekt. Højskolen finder det uacceptabelt for højskolen og dens fortsatte drift, at afstanden til skolens svømmehal er reduceret til 6-7 m mod ca. 17 m i det oprindelige projekt, og oplyser, at det større arealindgreb bl.a. vil betyde, at skolens garageanlæg og kano- og kajakcenter skal fjernes, og at en planlagt udvidelse af skolen umuliggøres. Silkeborg Højskole anmoder derfor om, at motorvejen udføres med støttevægge øst for Oslovej, således at afstanden mellem højskolen og motorvejen øges og arealindgrebet mindskes, og ser helst, at motorvejen overdækkes på dette sted.

Danmarks Naturfredningsforening anbefaler en overdækning af strækningen i Silkeborg Dyrehave og en længere motorvejsbro og lokalvejsbro over Gudenåen.

De øvrige høringssvar drejer sig overvejende om udformning af det lokale vej- og stinet og om forhold vedrørende enkeltejendomme.

Et resumé af høringssvarene kan ses i Vejdirektoratets notat: ”Redegørelse vedr. høring af den supplerende VVM-redegørelse for Forbedret Kombilinieprojekt, 23. oktober-12. november 2008.” Notatet kan ses på [Vejdirektoratet.dk](http://vejdirektoratet.dk).

2.3 Politiske aftaler om projektet

Regeringen, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre indgik den 26. juni 2008 en aftale om, at motorvejen Funder-Låsby skal anlægges i Kombiliniien. Partierne indgik i forlængelse heraf den 3. december 2008 en aftale om, hvordan projektet nærmere skal gennemføres.

Efter aftalen skal projektet udformes som beskrevet i den supplerende VVM-redegørelse, Forbedret Kombilinieprojekt, oktober 2008, suppleret med følgende: Støttevægge øst for Oslovej i begge sider, støttevæg i vestsiden langs boligområdet Højmarkstøften, stibro nord for Nordre Højmarksvej og cykelstier langs nyanlagte kommuneveje.

Ud for boligområdet Gødvad Bakke etableres der 300 m overdækning af motorvejen for at reducere barrierevirkningen og begrænse de visuelle gener af motorvejsanlægget.

Partierne har endvidere aftalt, at staten skal bidrage med 130 mio. kr. (2007-priser) til finansiering af en eventuel ny lokalvejsbro over Gudenåen til erstatning for den eksisterende ringvejsbro, som Silkeborg Kommune måtte ønske at opføre efter 2020.

Partierne har desuden aftalt, at der i forslag til anlægslov for projektet medtages en bemyndigelse til forlods ekspropriation af erhvervsvirksomheder i særlige tilfælde.

Det er endelig aftalt at søge projektet gennemført hurtigst muligt med forventet åbning af første etape, Låsby-Hårup, i 2015 og resten af strækningen gennem Silkeborg i 2016.

3. Lovforslagets indhold

På baggrund af en samlet vurdering af de gennemførte undersøgelser og høringer og af de politiske aftaler af 26. juni 2008 og 3. december 2008 foreslås, at transportministeren bemyndiges til at anlægge en motorvej mellem Funder og Låsby.

Motorvejen udformes på grundlag af det forbedrede Kombilinieprojekt, der er beskrevet i Vejdirektoratets supplerende VVM-redegørelse, suppleret med: Overdækning af motorvejen ud for boligområdet Gødvad Bakke, støttevægge i begge sider øst for Oslovej, støttevæg i vestsiden langs boligområdet Højmarkstøften, stibro nord for Nordre Højmarksvej og cykelstier langs nyanlagte kommuneveje.

Samtidig foreslås en bemyndigelse til at nedklassificere den nuværende hovedlandevej gennem Silkeborg til kommunevej mellem Funder og Låsby samt til at nedklassificere de to forbindelsesveje ved Pårup mellem hovedlandevejen Vejle-Viborg og den nuværende hovedlandevej Bording-Funder.

Desuden foreslås, at der gives transportministeren hjemmel til efter 2020 at yde Silkeborg Kommune et engangstilskud på 130 mio. kr. (2007-priser) til opførelse af en ny bro over Gudenåen for den lokale trafik på Østre Ringvej, hvis kommunen efter nævnte tidspunkt måtte ønske at udskifte den nuværende ringvejsbro. I givet fald prisreguleres beløbet, så det svarer til det vejindeks, som vil være gældende på udbetalingstidspunktet.

Endvidere foreslås en bemyndigelse til fremrykning af ekspropriation af ejendomme, der berøres særligt indgribende af planerne om en motorvej mellem Funder og Låsby.

Motorvejstrækningen er ca. 29 km lang og er beliggende i Silkeborg Kommune (ca. 24,7 km) og i Skanderborg Kommune (ca. 4,5 km). Motorvejens linjeføring fremgår af lovforslagets bilag 1 og 2.

Med anlæg af motorvej på strækningen mellem Funder og Låsby færdiggøres motorvejen mellem Herning og Århus, og der opnås en væsentlig forbedring af fremkommelighed, trafik-sikkerhed og miljø i forhold til den nuværende hovedlandevej, der forløber gennem Silkeborg by og gennem flere mindre byer. Det samlede anlægsbudget for projektet er opgjort til 6.291 mio. kr. (2009-priser)

4. Beskrivelse af vejanlægget

4.1 Funktion og kvalitet

Vejen anlægges som motorvej. Den indpasses i det omgivende miljø og landskab på en æstetisk og miljømæssigt afbalanceret måde og med høj trafik-sikkerhedsmæssig standard.

Motorvejen dimensioneres for en hastighed på 130 km/t, dog 110 km/t på strækningen gennem Silkeborg og over Gudenåen.

Vejprojektet gennemføres, så det færdige anlæg har den beskrevne funktion og kvalitet.

Processen, der omfatter projektering, arealerhvervelse, udbud i licitation og det egentlige anlægsarbejde, gennemføres på en måde, der er veltilrettelagt, og hvor projektets forløb er styret, dokumenteret og efterfølgende evalueret.

4.2 Tværprofil

Motorvejen anlægges som 4-sporet motorvej med 2 kørebaner a 8,5 m afstribet med 2 køre-spør a 3,75 m og 2 kantbaner a 0,5 m, en 2 m bred midterrabat med autoværn og 2 befæstede nødrabatter a 1 m samt 2 nødspor a 2,5 m og 2 yderrabatter a 1 m. Hvor motorvejen ligger i en kurve, som det er tilfældet nord for Silkeborg, kan der blive behov for at udvide midterrabatten for at opnå tilstrækkelig oversigt.

På den ca. 3 km lange bystrækning i Silkeborg og på broen over Gudenåen reduceres køre-sporenes bredde til 3,50 m svarende til en maksimal tilladt hastighed på 110 km/t.

På strækningen i Silkeborg graves motorvejen ca. 3-6 m ned i terrænet, og der udføres støt-tevæg i begge sider af motorvejen mellem Kastaniehøjvej syd for Dyrehaven og Silkeborg Høj-skole øst for Oslovej samt i vestsiden af motorvejen mellem Nordre Højmarksvej og Kejlstrup-vej langs boligområdet Højmarkstøften.

Motorvejen overdækkes på en ca. 300 m lang strækning ud for boligområdet Gødvad Bakke vest for Oslovej.

Herved begrænses arealindgrebet, barrierevirkningen og støjpåvirkningen i Silkeborg.

4.3 Linjeføring

Den overordnede linjeføring for motorvejen og de tilslutningsanlæg, der er omfattet af lovforslaget, fremgår af lovforslagets bilag 1 og 2.

Fra den planlagte etapeafslutning for motorvejsstrækningen Bording-Funder syd for Funder Kirkeby føres motorvejen i nordøstlig retning vest om Hvinningdal og Silkeborg frem til Viborgvej nordvest for Silkeborg.

Her passerer motorvejen syd om kolonihaveområdet Bøgely og fortsætter i en stor bue nord om Gubsø og videre mod sydøst, hvor den skærer Nordre Højmarksvej ca. 200 m vest for rundkørslen ved Kejlstrupvej.

Herfra forløber motorvejen på en ca. 3 km lang strækning gennem den nordøstlige del af Silkeborg by.

Syd for Nordre Højmarksvej passerer motorvejen mellem boligområdet Højmarkstoftene vest for Kejlstrupvej og erhvervsområdet øst for Kejlstrupvej og herfra ned gennem den nordlige dalskrænt i Gudenådalen med Kejlstrup Skov og Dyrehaven og videre gennem erhvervsområdet nord for Nordre og Østre Ringvej.

Motorvejen krydser Nørreskov Bakke ved Bavnehøjvej og Østre Ringvej mellem Nørreskov Bakke og Kornvænget, hvorfra den forløber langs sydvestsiden af Østre Ringvej frem til Gudenåen.

Motorvejen føres over Silkeborg Langsø/Gudenåen parallelt med den nuværende hovedlandevej 60-80 m vest for denne på en ca. 350 m lang bro ca. 6-7 m over vandspejlet.

Fra passagen af Gudenåen fortsætter motorvejen gennem Nordskoven sydvest for den nuværende hovedlandevej og føres op gennem dalskrænten til plateauet oven for Gudenådalen og videre ud af skoven i østlig retning syd om Hårup, Linå, Møllerup og Flensted frem til forbindelse med Låsby-Århus Motorvejen ved Låsby.

4.4 Tilslutninger

Der anlægges tilslutninger til det øvrige vejnet ved Funder Kirkevej/Skærskovhedevej (den nuværende hovedlandevej), ved Viborgvej (rute 52), ved ny vej nord for Nordre Højmarksvej, ved Nordre Ringvej/Nørreskov Bakke, ved Århusvej/Skærbækvej, ved Borgdalsvej i Hårup og ved Hammelvej i Låsby (rute 457).

4.5 Sideanlæg

Ved Sønderskov vest for Låsby anlægges rasteplads med borde og bænke, toilet og infotavle på begge sider af motorvejen.

Ved alle tilslutningsanlæg uden for bystrækningen etableres busstoppesteder efter behov og så vidt muligt samkørselspladser.

4.6 Lokalvejnet og stier

Skærende veje og stier føres over eller under motorvejen eller afbrydes ved denne. For un-

derføringer dimensioneres som udgangspunkt med en frihøjde på 4,5 m for veje og 2,5 m for stier.

På strækningen fra Funder til Kejlstrup føres følgende veje og stier over eller under motorvejen: Funder Kirkevej, Nørhedevej, ny sti ved Hvinningdal Hede, Jordkærvej, Kjellerupstien, Øster Bordingvej, Viborgvej og ny vej til tilslutningsanlægget nord for Nordre Højmarksvej. Der opføres desuden en stibro over motorvejen nord for Nordre Højmarksvej, som kan indgå i en stiforbindelse til et nyt byudviklingsområde nord for motorvejen, og der anlægges cykelstier langs de nye kommuneveje, som udføres ved Nordre Højmarksvej-Kejlstrupvej og ved Funder mellem Skærskovhedevej og Funder Kirkevej.

På strækningen i Silkeborg føres følgende veje og stier over motorvejen: Nordre Højmarksvej, Kejlstrupvej, Frichsvej, sti i Kejlstrup Skov (Dyrehaven), Kastaniehøjvej, Nørreskov Bakke og Oslovej-Søholt Parkvej. Østre Ringvej forlægges mod nord på strækningen fra Nørreskov Bakke til ca. 200 m øst for Kornvænget til et forløb langs nordsiden af motorvejen og frakørselsrampen til Nordre Ringvej.

Ved motorvejens passage af Gudenåen og Nordskoven i Gudenådalen føres Århusvej over motorvejen, mens Pramdragerstien, Langsøstien, sti i eget tracé nord for Århusvej, Gjernstien og en skovvej/sti ved Gundeskol føres under motorvejen.

På strækningen fra Gudenådalen til Låsby føres følgende veje over eller under motorvejen: Nyløkkevej, Borgdalsvej, ny vej i forlængelse af Neptunvej i Hårup, Askhøjvej, Anebjergvej, Mollerupvej, Lergravvej og sti mellem Søndergade og Ravnsøvej i Låsby.

Der etableres stitunneler ved tilslutningsanlæggene ved Funder, Viborgvej og Århusvej for at skabe størst mulig sikkerhed for cyklister og gående.

Øvrige kommuneveje, private fællesveje, markveje og stier, der krydser motorvejen, påregnes afbrudt, idet det sikres, at der fortsat vil være vejadgang til alle ejendomme.

Den endelige fastlæggelse af ændringer i det lokale vejnet vil ske i detailprojekteringsfasen og ved ekspropriationskommissionens behandling.

4.7 Landskabsbroer og faunapassager

For at begrænse landskabspåvirkningen og barrierevirkningen for flora og fauna vil motorvejen blive ført på landskabsbro på en række strækninger, og der vil blive etableret separate faunabroer og -underføringer følgende steder:

Vest for Silkeborg etableres faunaunderføringer ved Gammelvorm Plantager (for rådyr m.v.) og i en grusgrav i skovrejsningsområdet i Hvinningdal (for krondyr m.v.).

Ved Fladmose sydøst for Øster Bording opføres en ca. 100 m lang landskabsbro, og ved Skægkær Bæk i Gubsøområdet øst for Viborgvej opføres en ca. 150 m lang landskabsbro, hvor der vil være fri passage for rådyr m.v.

I Kejlstrup Skov (Silkeborg Dyrehave) etableres en ca. 20 m bred faunabro, der vil kunne benyttes af rådyr og dådyr.

Under motorvejsbroen over Silkeborg Langsø/Gudenåen vil der være passage for oddere og rådyr mv. langs begge bredder af søen/åen. Da den nuværende ringvejsbro med tilhørende dæmninger ud i Gudenåen på begge sider af broen udgør en biologisk barriere i ådalen, ombygges det sydøstlige brofæste, så der kan etableres en underført banket langs åløbet for oddere. Endvidere udføres en faunatunnel i den eksisterende vejdæmning på den sydøstlige bred for padder og små pattedyr.

I den østlige del af Nordskoven føres motorvejen op ad Gudenådalens dalskrænt på en lav dæmning og to landskabsbroer på henholdsvis ca. 300 og ca. 200 m's længde, hvor der vil være fri passage for kron dyr m.v.

Ved skovbrynet, hvor motorvejen ligger i en større afgravning, opføres en 20 m bred fauna-bro for rådyr og arter tilknyttet det åbne land.

Sydvest for Linå føres motorvejen på en ca. 150 m lang landskabsbro over slugten Svinedal ved Linå Vesterskov. Herved opnås fri passage for kron dyr m.v.

Syd for Linå etableres en faunatunnel for rådyr og harer.

Sydpøst for Bjarup Mose føres motorvejen på en ca. 100 m lang landskabsbro over en slugt ved Sønderskov, hvor der vil være fri passage for kron dyr m.v.

Der etableres faunapassager i form af en bred blød rabat langs en række vej- og stiunderfø-ringer, og faunarør føres under motorvejen for hver ca. 250 m, hvor denne ligger på dæmning.

Underføringer af åbne vandløb udformes således, at de tilgodeser passage for oddere.

Der opsættes hegn i tilknytning til faunapassagerne i det omfang, det kan medvirke til at lede dyrene hen til passagerne. Ved faunarør for padde og ved moser og vandhuller suppleres med padde- og krybdyrshegn.

Den endelige detaljering af placering og udformning af faunapassager og hegning sker i de-tailprojekteringsfasen, hvor der bl.a. tages stilling til, hvordan faunapassager skal sikres ved etablering af ledelinjer med henblik på at sikre vildtets bevægelse etc.

4.8 Erstatningsnatur

De skovområder, der bliver inddraget ved anlæg af vejen, bliver retableret andetsteds efter nærmere aftale med By- og Landskabsstyrelsen og Skov- og Naturstyrelsen. I henhold til skov-loven skal der etableres erstatningsskov svarende til op til det dobbelte af det fredskovsareal, der ryddes.

Som erstatning for træer, der skal fældes, og som kan være raste- eller ynglesteder for fla-germus, etableres nye raste- og ynglesteder - primært i Dyrehaven og Nordskoven.

For at kompensere for vejens barrierevirkning og for de vandhuller, der forsvinder ved anlæg af motorvejen, etableres 25 nye vandhuller efter nærmere aftale med By- og Landskabsstyre-lsen, således at de opfylder krav til udformning og placering for de dyrearter, som findes i områ-det og er listet på EF-habitatdirektivets bilag IV, og som EU-landene har en særlig forpligtelse til at sikre levesteder for. Nogle af vandhullerne vil evt. blot være en udvidelse eller oprensning af eksisterende vandhuller, således at de bliver paddeegnede. Formålet er at sikre, at arterne også efter anlæg af motorvejen kan opretholdes i levedygtige bestande. I det omfang der skal flyttes paddeyngel/ægsgnore o.l. fra nuværende vandhuller til fremtidige erstatningsvandhuller, vil der blive søgt om tilladelse hertil, jf. artsfredningsbekendtgørelsen.

På den sydvendte motorvejsskråning i Hårup Sande etableres levesteder for markfirben. I alt etableres ca. 0,5 ha egnede levesteder for markfirben.

4.9 Støjafskærmning

Der vil blive anvendt støjdæmpende vejbelægning på hele strækningen mellem Funder og Låsby.

Gennem byområdet i Silkeborg føres motorvejen i et nedgravet forløb og overdækkes ved passagen af boligområdet Gødvad Bakke.

For yderligere at mindske støjpåvirkningen fra trafikken på motorvejen, hvor denne ikke er overdækket, opsættes støjskærme på følgende strækninger: Langs motorvejens nordside på en strækning øst for Viborgvej af hensyn til kolonihaveområdet Bøgely, langs vestsiden af motorvejen på strækningen mellem Nordre Højmarksvej og Kejlstrupvej ved boligområdet Højmarkstoften, langs nordsiden af frakørselsrampen til Nordre Ringvej og videre mod øst langs motorvejen frem til overdækningen af hensyn til boligområderne ved Kornvænget, langs nordsiden af motorvejen øst for Oslovej af hensyn til institutionerne på Stavangervej og langs sydsiden af motorvejen ved Silkeborg Højskole.

Endvidere opsættes støjskærme langs begge sider af motorvejen ved passagen af Silkeborg Langsø/Gudenåen og videre gennem Nordskoven for at begrænse støjudbredelsen i de rekreative områder.

Ved Flensted vest for Låsby udføres en støjafskærmende terrænregulering langs motorvejens nordside af hensyn til boligområdet i Flensted, og på en strækning syd for Låsby opsættes støjskærme langs nordsiden af motorvejen af hensyn til boligområdet syd for Gl. Silkeborgvej.

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 eller opbygning af jordvolde, hvor dette er hensigtsmæssigt, eller ved at yde tilskud til facadeisoleringsring.

4.10 Vejudstyr og beplantning

Motorvejen udstyres med vejtavler, autoværn, nødtelefoner, kantpæle, trafikregistrerings- og vintervarslingsudstyr m.v. Afmærkning på kørebanen vil blive udført med reflekterende afmærkning. Der etableres vejbelysning langs motorvejen på bystrækningen samt i rundkørsler, i signalregulerede kryds og på samkørselspladser. Tilslutningsanlæg og afmærkning vil blive udformet således, at risikoen for spøgelsesbilister formindskes mest muligt.

I det åbne land og i skovområder opsættes vildthege. Omfanget aftales med By- og Landskabsstyrelsen og Skov- og Naturstyrelsen.

I Silkeborg by opsættes hegn på de strækninger, hvor der ikke opsættes støjskærme.

Skråninger og øvrige vejarealer beplantes, hvor det findes hensigtsmæssigt i forhold til trafikikkerhed, æstetik og naturhensyn. Endvidere etableres beplantning langs motorvejen i Silkeborg, hvor det findes hensigtsmæssigt for at afskærme motorvejen visuelt fra boligområder.

4.11 Vejafvanding

Der etableres kantopsamling i vejsiderne, og vejvandet ledes i et lukket opsamlingsystem til regnvandsbassiner, hvor det får en opholdstid på mindst 3 døgn. I bassinerne kan urenheder bundfældes, og afstrømningen reguleres, inden vandet ledes til de nærliggende vandløb. Der etableres afløbsbygværk med olieudskillerfunktion som dykket afløb.

Regnvandsbassinerne er desuden med til at sikre de lokale vandløb og søer mod forurening i forbindelse med uheld på motorvejen, idet bassinerne er forsynet med lukkemekanisme. Placering og udformning af bassinerne fastlægges i forbindelse med detailprojekteringen.

4.12 Naboarealer og byggelinjer

Motorvejen forløber dels i åbent land, dels gennem skovområder og byområder. Det er tilstræbt at indpasse vejen i det omgivende miljø og landskab på en æstetisk og miljømæssig afbalanceret måde.

Hvor vejen forløber i åbent land, anbefales, at der som hovedregel ikke udlægges byvækstarealer inden for 300 m fra motorvejen og tilslutningsanlæggene, medmindre der er tale om en klar afrunding af byen i forhold til vejanlægget.

Hvor motorvejen forløber gennem byområder i Silkeborg, etableres støttevægge for at begrænse arealindgrebet mest muligt. Vejens udseende mod naboarealer fastlægges i samarbejde med Silkeborg Kommune og naboerne, bl.a. om der skal anvendes transparente eller ikke-transparente støjskærme.

Generelt fastlægges byggelinjer parallelt med motorvejen i en afstand på 50 m fra motorvejens midtlinje og 35 m fra rampernes yderste kørebaneanter. Hvor motorvejen i Silkeborg udføres med overdækning eller støttevæg, fastlægges byggelinjen i en afstand på 15 m fra vejskel og uden højdetillæg. Byggelinjerne tinglyses på ejendommene i henhold til vejlovens § 34.

5. Trafikale konsekvenser

De trafikale konsekvenser af at anlægge motorvejen er beregnet med en trafikmodel med udgangspunkt i en beregning for basisåret 2015.

Uden anlæg af motorvej Funder-Låsby forventes i 2015 en trafikbelastning på den nuværende hovedlandevej gennem Silkeborg på mellem 12.000 og 19.000 biler pr. døgn.

Anlæg af motorvejen vil medføre, at der overflyttes trafik til motorvejen fra en del af det øvrige vejnet i området, først og fremmest fra den nuværende rute 15 mellem Funder og Låsby, men også fra andre veje i korridoren mellem Herning og Århus som følge af, at der bliver sammenhængende motorvej mellem Herning og Århus.

Motorvejen forventes at blive benyttet af 10.000-13.000 biler på strækningen mellem Funder og Ringvejen/Nørreskov Bakke i Silkeborg og 20.000-25.000 på strækningen mellem Ringvejen/Nørreskov Bakke og Låsby (årsdøgn 2015-niveau).

Den nuværende hovedlandevej (Ringvejen) gennem Silkeborg vil blive aflastet med mellem 5.000 og 7.000 biler på strækningen Funder-Nørreskov Bakke og med 14.000-17.000 biler på strækningen Nørreskov Bakke-Låsby, hvor vejen forløber gennem byerne Hårup, Linå og Mollerup.

I øvrigt aflastes næsten samtlige veje og gader i Silkeborg by og mange veje i hele området mellem Funder og Låsby.

Landevejen Skanderborg-Ry-Them (rute 445) aflastes for 700-1.900 biler, landevejen Låsby-Sorring-Voel for 500-2.500 biler, og rute 26 Århus-Viborg for ca. 1.200 biler. Herved bliver der mindre gennemkørende trafik i mange byer.

Lergravvej og Randersvej vil få øget trafik som konsekvens af, at den nuværende hovedlandevejsstrækning (Hovedvejen) mellem Flensted og Låsby nedlægges i forbindelse med anlæg af motorvejen, og at Lergravvej, som har været afbrudt ved Hovedvejen, igen tilsluttes Hovedvejen for at trafik til og fra området vest for Låsby kan benytte Lergravvej-Randersvej i stedet for Gl. Silkeborgvej-Århusvej gennem Låsby.

Endvidere vil Århusvej i den østlige del af Låsby få øget trafik, idet den vest fra kommende motorvejstrafik, der skal til Låsby, vil benytte tilslutningsanlægget ved Hammelvej og køre ind i byen ad Århusvej.

Endelig vil Rute 457 (Hammelvej) syd for Låsby få øget trafik som følge af, at flere trafikanter fra Skanderborg-området efter åbning af motorvejen Funder-Låsby vil benytte denne og rute 457 frem for rute 445 gennem Ry.

For trafikanterne på rute 15 vil motorvejen give en tidsbesparelse på ca. 12 minutter mellem Funder og Låsby. På årsbasis vil trafikanternes samlede tidsbesparelse udgøre ca. 1,4 mio. timer.

6. Trafiksikkerhed

Anlæg af motorvejen mellem Funder og Låsby vil samlet set forbedre trafiksikkerheden på hele vejnettet i området. Dels fordi trafiksikkerheden på motorveje er langt større end på andre veje, dels fordi motorvejen vil aflaste det øvrige vejnet. Det er beregnet, at der ved anlæg af motorvejen spares ca. 8 uheld med personskaade pr. år (i 2015-niveau). Besparelsen opgøres som de uheld, der spares som følge af den trafikale aflastning af det eksisterende vejnet, modregnet de personskaadeuheld, der må forventes på den nye motorvej.

7. Plan- og beskyttelsesforhold

Vejanlægget berører EF-habitatområde nr. 181 "Silkeborgskovene", der omfatter dele af Nordskoven, Østerskov og Vesterskov og har et samlet areal på 1.455 ha.

Motorvejen krydser habitatområdet på en ca. 200 m lang strækning i den sydøstlige del af Nordskoven. Da motorvejen føres på landskabsbro over det meste af habitatområdet, bliver det kun perifert berørt af motorvejen, men for at give plads til tilslutningsanlægget ved Århusvej må den nuværende hovedlandevej forlægges ca. 50 m mod nordøst ind i habitatområdet på en ca. 300 m lang strækning. Desuden skal Århusvej-Skærbækvej forlægges i området, og der skal anlægges sti i eget tracé til erstatning for cykelstierne langs den nuværende hovedlandevej. Det samlede indgreb i habitatområdet vil omfatte ca. 3 ha. Arealindgrebet sker i udkanten af området og vurderes ikke at få negative konsekvenser for naturtyperne og arterne i udpegningsgrundlaget, idet disse ikke forekommer inden for det nye vejtracé.

EF-habitatdirektivet forpligter Danmark til at træffe de nødvendige foranstaltninger til at indføre en streng beskyttelsesordning i det naturlige udbredelsesområde for de arter, som er listet på EF-habitatdirektivets bilag IV, også uden for de egentlige habitatområder. Beskyttelsen betyder bl.a. forbud mod beskadigelse eller ødelæggelse af arternes udbredelsesområder. De bilag IV-arter, der kan blive påvirket af anlæg af motorvejen Funder-Låsby, er grøn kølleguldsmed, europæisk sumpskildpadde, markfirben, spidssnudet frø, stor vandsalamander, odder og flagermus.

I projektet indgår en række afværgeforanstaltninger, som vil sikre, at den økologiske funktionalitet af yngle- og rasteområderne bliver opretholdt for ovennævnte arter.

Motorvejen berører endvidere nogle vandløb, vandhuller/søer, moser, enge og overdrev, herunder Gubsø øst for Viborgvej og Silkeborg Langsø/Gudenåen, der er beskyttet af naturbeskyttelseslovens § 3. Etablering af erstatningsnatur, landskabsbroer og vandløbspassager vil mindske påvirkningen af disse.

Vest for Silkeborg forløber motorvejen i udkanten af Hvinningdal, som er udpeget som område af særlig landskabelig interesse. Hvinningdal er samlet set et vigtigt rekreativt område på grund af de store landskabelige værdier, og fordi dalen ligger bynært og giver mulighed for mange fritidsinteresser.

Et stort område i den nordlige del af Hvinningdal omkring Hvinningdal Hede er udpeget som skovrejsningsområde. I området er der en del fredskov. Motorvejen vil lægge beslag på 2-3 ha fredskov og gennemskære skovrejsningsområdet på en ca. 2 km lang strækning. For at reducere motorvejens barrierenvirkning etableres en stipassage og en faunapassage under motorvejen.

Sydøst for Øster Bording krydser motorvejen et område ved Fladmose, der er udlagt som muligt naturområde. Motorvejen føres her delvis på en landskabsbro, som vil sikre sammenhæng i landskabet.

På strækningen i Silkeborg gennemskærer motorvejen Kejlstrup Skov med Silkeborg Dyrehave, hvor ca. 4-5 ha fredskov af den ca. 25 ha store dyrehave forventes ryddet.

I Nordskoven forventes ryddet i alt ca. 20-22 ha fredskov og på strækningen frem til Låsby ca. 4-5 ha.

Der vil blive etableret erstatningsskov andet sted som erstatning for den fredskov, der skal ryddes til vejanlægget, jf. punkt 4.8 *Erstatningsnatur*.

Anlæg af motorvejen vil endvidere berøre beskyttelseslinjen omkring en fredet gravhøj ved Funder og nogle jorddiger omkring Viborgvej og på strækningen mellem Hårup Sande og Låsby, som er beskyttet af museumslovens § 29 a. Desuden berører motorvejen øst for Gubsø en lokalitet, Bellerup, der er registreret som kulturarvsareal med spor af en ødelandsby fra middelalderen.

Ved Hvinningdal, i Nordskoven og ved Låsby passerer motorvejen områder med særlige drikkevandsinteresser. Risikoen for at forurene grundvandet vurderes som stærkt begrænset. Der vil blive udarbejdet en beredskabsplan.

[By- og Landskabsstyrelsen har meddelt sin principgodkendelse af projektet i henhold til naturbeskyttelseslovens § 20.] De konkrete tilladelser og dispensationer, der er nødvendige for anlæggets gennemførelse, vil blive søgt løbende i forbindelse med projekteringen af anlægget.

8. Miljømæssige konsekvenser

I VVM-redegørelsen har Vejdirektoratet redegjort for de forventede miljømæssige konsekvenser af vejanlægget. Konsekvenserne er resumeret nedenfor. Vejdirektoratet vil gennemføre en evaluering af de miljømæssige konsekvenser 3-5 år efter åbningen af motorvejen.

8.1 Arealindgreb og barrierenvirkning

Anlæg af motorvejen mellem Funder og Låsby vil påvirke den nuværende arealanvendelse, og en del ejendomme vil blive berørt enten direkte ved et arealindgreb, eller ved at motorvejen kommer til at udgøre en barriere, fordi krydsning kun bliver mulig ved over- og underføringer. Det medfører ændrede adgangsforhold for flere ejendomme. Til gengæld bliver den aflastede hovedlandeveis barrierenvirkning væsentligt mindre.

Ulemperne for landbrugsejendommene vil blive søgt minimeret ved jordfordeling.

Det vurderes, at der vil skulle totaleksproprieres 20-25 erhvervsjendomme i Silkeborg og i alt 20-25 enfamiliehuse og landbrugsejendomme på hele strækningen mellem Funder og Låsby.

Da der i forbindelse med detailprojektering af anlægget kan ske mindre justeringer af linjeføringen, og da ekspropriationskommissionen skal godkende projektet og afgøre ekspropriationens omfang, kan der ske ændringer i omfanget af ekspropriationer.

Ekspropriationerne til vejanlægget sker med hjemmel i lovforslagets § 3, vejlovens § 43 og efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. lovbeholdning nr. 1161 af 20. november 2008.

8.2 Støj, luft og klima

De støjmæssige effekter af at anlægge motorvejen er dels støjbredden fra trafikken på selve motorvejen, dels mindsket støj langs den nuværende hovedlandevej gennem Silkeborg og langs det øvrige vejnet i området, der aflastes som følge af motorvejen.

Samlet set vil motorvejen medføre, at der bliver ca. 120 færre boliger med støj over 65 dB(L_{Aeq24h}) og ca. 100 færre boliger med støj over 55 dB (L_{Aeq24h}). Støjberegningerne er gennemført efter den fællesnordiske beregningsmodel for beregning af støj fra vejtrafik. I forbindelse med detailprojekteringen og ekspropriationskommissionens behandling vil støjberegningerne blive opdateret efter Nord2000-metoden. Ved anvendelse af denne metode er den vejledende grænseværdi for vejtrafikstøj fastsat til 58 dB (L_{den}).

For at begrænse støjbelastningen vil der blive anvendt støjdæmpende kørebanelægning og opsat støjskærme som anført under punkt 4.9 *Støjafskærmning*. Desuden vil overskudsjord blive anvendt til støjskærmende terrænregulering eller opbygning af jordvolde, hvor dette er hensigtsmæssigt. I Silkeborg overdækkes desuden en 300 m lang strækning af motorvejen.

Boligerne langs Ringvejen i Silkeborg vil generelt opleve mindre støj end i dag. Det gælder også boligerne og institutionerne langs den østlige strækning, hvor motorvejen vil forløbe tæt langs sydsiden af Østre Ringvej. Over Gudenåen og i Nordskoven vil den støjdæmpende belægning og støjskærme betyde mindre støj end i dag.

Trafikken på motorvejen vil kunne høres i områder, hvor der hidtil ikke har været væsentlige støjkilder. Det vil bl.a. gælde de nye boligområder i Hvinningdal og Balle/Buskelund samt de rekreative områder i Hvinningdal, Fladmose og Silkeborg Dyrehave.

I anlægsfasen vil der være støj fra entreprenørmaskinerne. Der vil blive stillet krav til entreprenøren om, at anlægsarbejderne tilrettelægges på en sådan måde, at naboerne til motorvejen generes mindst muligt.

Anlæg af motorvejen vil medføre en stigning på ca. 1 % i det samlede energiforbrug og udslip af CO₂ fra trafikken på influensvejnettet (den nye motorvej plus det eksisterende vejnet i området). Udledningen af de luftforurenende stoffer NO_x og små partikler mindskes i byområder med henholdsvis 26 % og 23 % og stiger i landområder med henholdsvis 2 % og 3 %.

8.3 Natur, landskab og fortidsminder

Landskabet mellem Funder og Låsby er domineret af Gudenådalen.

Mellem Funder og Viborgvej forløber motorvejen gennem et småbakked landskab med en mosaik af levende hegn og småskove og bebyggelse i form af mange, spredte ejendomme. Området er relativt frugtbart og intensivt opdyrket. Øst for Øster Bording krydser motorvejen Fladmose på dæmning og landskabsbro.

Nord for Silkeborg gennemskærer motorvejen den nordligste del af Gubsø, som tidligere var en stor lavvandet sø, men i dag er et stort naturområde med mose og enkelte åbne vandflader. Her føres motorvejen på dæmning og landskabsbro over Skæggær Bæk. Der etableres desuden faunarør til padder og erstatningsvandhuller i området for at kompensere for vejens barrierevirkning.

Øst for Gubsø ved Bellerup lå i middelalderen en landsby. Området er derfor et potentielt arkæologisk fundsted. Der vil blive lavet arkæologiske forundersøgelser og taget særlige hensyn under anlæg af motorvejen, hvor den forløber gennem landsbytomten.

I Silkeborg føres motorvejen gennem Kejlstrup Skov med Silkeborg Dyrehave i en op til ca. 13 m dyb og op til ca. 85 m bred udgravning, hvilket medfører, at dette område ikke vil kunne opretholdes som dyrehave. Der opføres en stibro og en faunabro over motorvejen i området.

Motorvejen føres på en ca. 350 m lang bro over Gudenåen ca. 6-7 m over vandspejlet. Broen spænder over begge åbredder og over Pramdragerstien langs åens venstre bred.

Øst for Gudenåen fortsætter motorvejen tæt langs den nuværende hovedlandevej gennem Nordskoven, der er en del af Silkeborgskovene, som er Danmarks største sammenhængende skovområde. Motorvejen krydser EF-habitatområde nr. 181 ”Silkeborgskovene” på en landskabsbro, jf. punkt 7. *Plan- og beskyttelsesforhold*.

Fra Nordskoven frem til Låsby forløber motorvejen parallelt med den nuværende hovedlandevej i en afstand på ca. 100-500 m fra denne og vil her kun medføre mindre påvirkninger af natur og landskab.

Motorvejen føres på landskabsbroer over slugten Svinedal ved Linå Vesterskov og over en slugt syd for Bjarup Mose. På broen over Svinedal, der er en vigtig flyvevej for flagermus, vil der, hvis det findes hensigtsmæssigt, blive opsat skærme for at hindre, at flagermusene bliver påkørt af bilerne.

De velbevarede kulturhistoriske landsbyer, Linå og Møllerup, der ligger ved den nuværende hovedlandevej, vil blive væsentligt aflastet for støj, idet motorvejen kommer til at ligge ca. 500 m syd for disse byer.

8.4 Friluftsliv

Motorvejen vil begrænse adgangsmulighederne i det åbne land og øge støjpåvirkningen af dette. De rekreative værdier er først og fremmest knyttet til Hvinningdal, Silkeborg Dyrehave og Nordskoven. I Hvinningdal-området etableres en stiunderføring ved en grusgrav samt en underføring af Kjellerupstien. I Dyrehaven etableres en stibro. Støjudbredelsen fra motorvejen i Dyrehaven vil være begrænset af, at motorvejen her ligger i afgravning. I Nordskoven vil støjudbredelsen blive begrænset af, at der opsættes støjskærme langs begge sider af motorvejen på broen over Gudenåen og gennem skoven. På den sydøstlige bred etableres en stitunnel for Langsøstien. Der bliver desuden etableret underføringer af cykelstier langs Århusvej og Skærbækvej samt ved Gjernstien (nedlagt jernbane). Friluftslivet vil desuden kunne drage nytte af passage-mulighederne under de to landskabsbroer i den østlige del af Nordskoven.

8.5 Overfladevand og grundvand

Motorvejen forløber på det meste af strækningen i et område, der i regionplanen er udpeget

som område med (almindelige) drikkevandsinteresser. Ved Hvinningdal, i Nordskoven og ved Låsby passerer motorvejen dog områder med særlige drikkevandsinteresser.

Vejvandet fra motorvejen ledes til regnvandsbassiner, hvor afstrømningen udjævnes, og mængden af skadelige stoffer nedbringes, inden vandet ledes videre til vandløb, jf. punkt 4.12 *Vejafvanding*. Afvandingssystemet sikrer, at der under normale omstændigheder ikke vil være nogen risiko for indvirkning på kvaliteten i vandløb, vådområder og grundvand. Hvis der sker spild på vejen, lukkes bassinets afløb, og forureningen samles op. I dag nedsiver vejvandet fra hovedlandevejen diffust til grundvandet og kan ikke tilbageholdes ved spild på vejen.

8.6 Ressourceforbrug

Det samlede forbrug af grusmaterialer til vejens opbygning er vurderet til ca. 1,1 mio. m³. Hertil kommer forbrug af ca. 430.000 t asfalt, heraf ca. 10.000 t genbrugt asfalt.

Forbruget af råstoffer er lille i forhold til det samlede råstofforbrug i Danmark, men betyder en miljøbelastning både ved produktion og ved udlægning (arbejds miljø, støj, støv). Det vurderes, at råstofferne kan skaffes lokalt, så transport over større afstand kan undgås. Nogle råstoffer, såsom sten/skærver og olie, er ikke fornyelige, og forbruget af dem vil derfor blive begrænset mest muligt.

Det forventes, at der så vidt muligt anvendes genanvendelige materialer ved anlægsprojektet, herunder forurenede jord og restprodukter i det omfang, de ikke udgør nogen fare for grundvandet eller jorden ved siden af vejen.

8.7 Forurenede jord

Det skønnes, at motorvejen kommer tættere end 25 m på 17 potentielt forurenede arealer og 2 lokaliteter med kendt forurening. Vejjord er klassificeret som potentielt forurenede og vil som udgangspunkt indgå i vejanlæggets volde, dæmninger og tilslutningsanlæg efter myndighedernes anvisning/tilladelse på baggrund af mere detaljerede undersøgelser som grundlag for den konkrete jordhåndtering i forbindelse med projektet.

9. Alternativer

Der har i tidens løb været undersøgt en lang række forskellige forslag til motorvejens passage af Silkeborg, jf. punkt 1.2 *Baggrund*.

I den supplerende VVM-redegørelse er beskrevet en række tilvalgs muligheder til det forbedrede Kombilinieprojekt, hvoraf nogle er indarbejdet i lovforslaget, jf. punkt 2.3. *Politiske aftaler om projektet* og punkt 3. *Lovforslagets indhold*. Vedrørende de øvrige undersøgte tilvalgs løsninger henvises til VVM-redegørelsen.

10. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Anlægsoverslag for anlæg af motorvejen Funder-Låsby i Kombiliniens er udarbejdet efter Trans-

portministeriets retningslinjer for 'ny budgettering' af anlægsprojekter på vej- og baneområdet. Det er forudsat, at motorvejen anlægges i tre etaper inden for en samtidig tidsperiode.

Anlægsoverslag er udarbejdet på 4 niveauer: Fysikoverslag, Basisoverslag, Ankerbudget (projektbevilling) og Samlet anlægsbudget.

Fysikoverslaget er udarbejdet ved hjælp af Vejdirektoratets overslagssystem. Det vil sige, at det er baseret på teoretiske mængder fra det foreliggende skitseprojekt og enhedspriser og erfaringer fra de seneste anlægsarbejder.

Fysikoverslaget er behæftet med usikkerhed, da udgifter til bl.a. ekspropriationer, jordarbejder og asfaltarbejder ikke kan beregnes præcist på forhånd. Projektets detaljerede linjeføring, udformning, mængder m.v. kendes først på et senere tidspunkt, ligesom udviklingen i priserne på ejendomsmarkedet og konjunktur- og konkurrencesituationen på licitationstidspunktet er af væsentlig betydning for anlægsudgifternes endelige størrelse.

I henhold til principperne for ny anlægsbudgettering har konsulentfirmaet Capacent for Transportministeriet gennemført en kvalitetssikring, som har omfattet en vurdering af Vejdirektoratets økonomiske overslag, risikostyring og samfundsøkonomiske analyse.

Den eksterne kvalitetssikring har ikke afdækket væsentlige fejl eller mangler i Vejdirektoratets beregninger og metode for opgørelse af anlægsoverslag m.m., men har givet anledning til, at anlægsoverslaget vedrørende broen over Gudenåen er blevet reduceret med 10 % i forhold til anlægsoverslaget i den supplerende VVM-redegørelse.

Der er på den baggrund beregnet et korrigeret anlægsoverslag (basisoverslag) for anlæg af motorvejen Funder-Låsby som beskrevet foran på 4.839 mio. kr. i 2009-priser (vejindeks 170,7). I overslaget indgår udgifter til etablering af anlægget, arealerhvervelse, projektering, tilsyn og administration, men ikke moms.

I henhold til retningslinjerne for ny anlægsbudgettering vil projektbevillingen på finansloven (ankerbudgettet) være basisoverslaget tillagt 10 %, dvs. 5.323 mio. kr. Ved indbudgettering på finansloven afsættes yderligere en reserve på 20 % i Transportministeriet. Det samlede anlægsbudget vil således udgøre basisoverslaget + 30 %, dvs. 6.291 mio. kr. i 2009-priser (vejindeks 170,7)

Hertil kommer, at der efter den 1. januar 2021 kan blive tale om at yde Silkeborg Kommune et engangstilskud på 130 mio. kr. i 2007-priser til opførelse af en ny bro over Gudenåen for Ringvejen, som kommunen eventuelt måtte beslutte at opføre til erstatning for den nuværende ringvejsbro.

Nedenfor er vist basisoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget for projektet i 2009-priser (vejindeks 170,7).

| Basisoverslag | Ankerbudget (basisoverslag + 10 %) | Samlet anlægsbudget (basisoverslag + 30 %) |
|----------------|---------------------------------------|---|
| 4.839 mio. kr. | 5.323 mio. kr. | 6.291 mio. kr. |

Projektets omkostninger og fordele for samfundet er opgjort i henhold til Transportministeriets manual for samfundsøkonomisk analyse. På baggrund af disse opgørelser er beregnet en nettonutidsværdi år 2016 (forventet åbningsår) i priseniveau 2009 og en intern rente for projektet.

Den interne rente er den rente, som den investerede kapital vil opnå, når alle omkostninger og fordele opgøres over den samlede projektperiode. Den interne rente skal mindst svare til den samfundsøkonomiske kalkulationsrente på 5 %, for at projektet har et positivt samfundsøkonomisk afkast. Det bemærkes, at en række miljøeffekter, herunder barrierevirkning, tab af natur-

værdier og støj i naturområder samt arealindgreb ved anlægsprojekter ikke værdisættes i den samfundsøkonomiske analyse.

Anvendes det samlede anlægsbudget (basisoverslaget + et tillæg på 30 %) i den samfundsøkonomiske beregning, fås en nettonutidsværdi for 2016 på 554 mio. kr. og en intern rente på 5,2 %.

I henhold til den politiske aftale af 3. december 2008 skal projektet gennemføres hurtigst muligt under hensyn til de tekniske muligheder og godkendelsesprocedurer m.v. Det forventes, at første etape mellem Låsby og Hårup kan åbnes i 2015 og resten af strækningen mellem Hårup og Funder i 2016.

Med disse åbningsår forventes de samlede anlægsudgifter (i 2009-priser) at fordele sig som følger:

| År | Ankerbudget (projektbevilling) mio. kr. (2009-priser) | Samlet anlægsbudget mio. kr. (2009-priser) |
|--------------|---|---|
| 2009: | 157 | 186 |
| 2010: | 277 | 327 |
| 2011: | 498 | 589 |
| 2012: | 627 | 741 |
| 2013: | 878 | 1.037 |
| 2014 | 1.192 | 1.409 |
| 2015 | 1.051 | 1.242 |
| 2016 | 572 | 676 |
| 2017 | 47 | 56 |
| <u>2018:</u> | <u>24</u> | <u>28</u> |
| I alt | 5.323 | 6.291 |

Arbejdet forestås af Vejdirektoratet og har således primært økonomiske og administrative konsekvenser for Vejdirektoratet.

Arbejdet med at beskrive anlægget i et detailprojekt, som kan danne baggrund for udbud, udføres af Vejdirektoratet i samarbejde med eksterne rådgiverfirmaer. Rådgivningsopgaver og anlægsarbejder udbydes efter gældende regler herfor. Vejdirektoratet og dets bygherrerådgivere fører tilsyn med entreprenørernes arbejde for at sikre, at det aftalte arbejde leveres i den aftalte kvalitet, tid og pris. Herudover skal projektforsløbet styres, kontrolleres, dokumenteres og evalueres, og den nødvendige information formidles til trafikanter og naboer. Trafikafviklingen skal overvåges, og trafikikkerhedsmæssige og arbejdsmæssige indsatser skal gennemføres.

Af den samlede udgift er til projektering, tilsyn og administration budgetteret med 17 % for etape Øst og Vest og med 20 % for etape Midt (bystrækningen). Af de 17 % er der som forudsætning for totaludgiften forudsat en fordeling med ca. 4,6 % til lønninger til Vejdirektoratets eget personale, ca. 7 % omkostninger til eksterne rådgivere og ca. 5 % til øvrige driftsudgifter.

Vejdirektoratets projektbevilling på 5.323 mio. kr. optages på finanslovens § 28.21.20 Anlæg af hovedlandeveje mv. (*Anlægbev.*). Den centrale reserve på 968 mio. kr. svarende til 20 % af basisoverslaget optages på finanslovens § 28.11.13 Anlægsreserve (*Anlægsbev.*).

I forbindelse med Aftale om Trafik for 2007 blev der afsat en reserve på 589 mio. kr. (2007-priser) på finansloven med henblik på anlæg motorvej på strækningen Funder-Låsby. Denne reserve bortfalder i forbindelse med, at nærværende lovforslag optages på finansloven.

11. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet

Færdiggørelsen af motorvejen Herning-Århus forventes at få en positiv effekt for erhvervslivet i Midt- og Vestjylland. Motorvejen vil koble Midt- og Vestjylland på motorvejsnettet og give bedre muligheder for et tættere samarbejde mellem de større byer og for et øget samspil mellem Herning-området og Århus-området, som vil kunne bidrage til øget vækst, til at fastholde eksisterende virksomheder i Midt- og Vestjylland og til lettere at kunne tiltrække nye medarbejdere.

Motorvejen ved Silkeborg vil forbedre fremkommeligheden på rute 15 mellem Herning og Århus og herved reducere transportudgifterne for erhvervslivet.

I anlægsfasen skønnes der at være en direkte og indirekte beskæftigelse på ca. 10.000 mand-år.

De afledte økonomiske virkninger vil i øvrigt primært være sparet tid og øgede kørselsomkostninger. Den sparede tid har en værdi i størrelsesordenen 350 mio. kr. i 2016 og herefter stigende i takt med væksten i trafikken og tidsværdien. En del af tidsbesparelsen tilfalder erhvervslivet i form af reducerede transportomkostninger. Det skønnes, at op til 60 % af tidsbesparelsens værdi tilfalder erhvervslivet. De øgede kørselsomkostninger som følge af trafikanternes ændrede rutevalg efter anlæg af motorvejen vurderes at blive ca. 35 mio. kr. i 2016.

For så vidt angår de strukturelle økonomiske virkninger for erhvervslivet kan nævnes, at en forbedret fremkommelighed normalt forventes at give positive effekter for erhvervslivet. I den forbindelse er det af væsentlig betydning, at den del af tidsbesparelserne, der ikke direkte kan henføres til erhvervstrafik og dermed som afledt økonomisk effekt, i helt overvejende grad er trafik mellem bolig og arbejdssted, som giver erhvervslivet en positiv effekt i form af fordele for de ansatte.

12. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for erhvervslivet.

13. Forholdet til borgerne

Det færdige anlæg vil samlet set forbedre trafik- og miljøforholdene for borgerne i området, men berører samtidig direkte og indirekte en del mennesker bl.a. i form af ekspropriationer og gener under anlægsarbejdets udførelse.

I det videre forløb i anlægsprocessen vil ejere og brugere af de berørte ejendomme dels blive orienteret direkte ved breve fra Vejdirektoratet og ekspropriationsmyndighederne om anlægsarbejdernes tidsplan og fremdrift, dels ved Vejdirektoratets orientering til ejere og brugere ved personlig kontakt og ved afholdelse af møder med grundejerforeninger m.v. Borgerne i området har endvidere mulighed for at holde sig løbende orienteret om anlægsarbejdet på vejdirektoratet.dk.

14. Forholdet til EU-retten

De miljøundersøgelser og høringer, der er gennemført, opfylder kravene i Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning

på miljøet (VVM-direktivet) (EF-Tidende 1985 nr. L 175, side 40) og direktiv 97/11/EF af 3. marts 1997 om ændring af nævnte direktiv (EF-Tidende 1997 nr. L 73, side 5) samt Europa-parlamentets og Rådets direktiv nr. 2003/35/EF af 26. maj 2003 om mulighed for deltagelse i forbindelse med udarbejdelse af visse planer og programmer på miljøområdet og om ændring af Rådets direktiv 85/337/EØF og 96/61/EF for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage og domstolsprøvelse (EF-Tidende 2003 nr. L 156, side 17).

Ingen fuglebeskyttelses- eller habitatområder i henhold til Rådets direktiver nr. 79/409/EØF af 2. april 1979 med senere ændringer om beskyttelse af vilde fugle (Fuglebeskyttelsesdirektivet) (EF-Tidende 1979 nr. L 103, side 1) og 92/43/EØF af 21. maj 1992 med senere ændringer (Habitatdirektivet) (EF-Tidende 1995 nr. L 1, side 135) bliver negativt påvirket af vejanlægget som følge af det samlede projekt.

15. Høring over lovforslaget

[Lovforslaget har været i høring hos Silkeborg Kommune, Skanderborg Kommune, Ikast-Brande Kommune, Region Midtjylland, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Erhverv og Forenede Danske Motorejere (FDM). Høringssvarene vil blive sendt til Folketingets Trafikudvalg, ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne måtte give anledning til].

Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

| | Positive konsekvenser/mindreudgifter | Negative konsekvenser/merudgifter |
|--|--|---|
| Økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner | Mindre udgifter for stat, kommuner og regioner som følge af færre trafikuheld | Udgift for staten på 6.291 mio. kr. (2009-priser inkl. tillæg på 30 %) samt merudgifter til drift og vedligeholdelse. Hertil kan komme tilskud efter 2020 til Silkeborg Kommune til anlæg af ny bro over Gudenåen for Ringvejen |
| Administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner | Ingen | Meradministration for Vejdirektoratet i anlægsfasen |
| Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet | Forbedring af fremkommeligheden på rute 15 forventes at medføre reducerede transportudgifter | Vejanlægget medfører indgreb i eksisterende erhvervsområder i Silkeborg |
| Administrative konsekvenser for erhvervslivet | Ingen | Ingen (bortset fra dem, der er forbundet med ekspropriation) |
| Administrative konsekvenser for borgerne | Ingen | Ingen |
| Miljømæssige konsekvenser | Aflastningen af den nuværende vej gennem Silkeborg vil betyde mindre støj, luftforurening og barriereeffekt. | Motorvejen medfører arealindgreb, barrierevirkning og forstyrrelse af natur, landskab og kulturmiljø, bl.a. ved at udgøre en ny støjkilde og barriere |

| | | |
|-------------------------|--|--------------------------|
| | Antallet af støjbelastede boliger med støj over 55 dB reduceres med ca. 100. | re for mennesker og dyr. |
| Forholdet til EU-retten | De miljøundersøgelser og høringer, der er gennemført, opfylder kravene i VVM-direktivet. Ingen fuglebeskyttelses- eller habitatområder i henhold til Rådets direktiver bliver negativt påvirket af vejanlægget. Det vil gennem afværgeforanstaltninger og kompenserende tiltag blive sikret, at de arter, der er omfattet af habitatdirektivets bilag IV, ikke påvirkes negativt af vejanlægget. | |

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Den foreslåede bestemmelse omfatter en bemyndigelse til transportministeren til at anlægge en ca. 29 km lang motorvej mellem Funder og Låsby som den afsluttende etape af motorvejen Herning-Århus (rute 15).

Som en konsekvens af bestemmelsen i nr. 1 foreslås i nr. 2 og 3 en bemyndigelse til transportministeren til at nedklassificere den nuværende hovedlandevej 403, Låsby-Silkeborg, og strækningen mellem Funder og Silkeborg af den nuværende hovedlandevej 404, Ringkøbing-Silkeborg, der vil blive afløst af den i nr. 1 nævnte hovedlandeveisstrækning, til kommunevej.

De fremtidige vejbestyrelser vil være henholdsvis Silkeborg Kommune og Skanderborg Kommune for de strækninger, der ligger i de respektive kommuner.

Desuden foreslås en bemyndigelse til at nedklassificere de nuværende to forbindelsesveje ved Pårup mellem hovedlandevej 348, Vejle-Viborg (rute 13) og hovedlandevej 404 (nuværende rute 15) til kommunevej under bestyrelse af Ikast-Brande Kommune. Bestemmelsen er en konsekvens af, at hovedlandevej 404 nedlægges som hovedlandevej i forbindelse med åbningen af motorvejen Bording-Funder, og at der i anlægsloven for motorvejen Bording-Funder i 2004 ingen bestemmelse er om nedklassificering af de to forbindelsesveje, idet rute 13, Vejle-Viborg, i 2004 var landevej under bestyrelse af det daværende Ringkjøbing Amt.

Til § 2

Ved motorvejens åbning nedklassificeres som nævnt ovenfor den nuværende hovedlandevej gennem Silkeborg (Ringvejen) med tilhørende bygværker til kommunevej med Silkeborg Kommune som vejbestyrelse. I henhold til den politiske aftale af 3. december 2008 skal staten yde Silkeborg Kommune et tilskud på 130 mio. kr. (2007-priser) til opførelse af en ny bro over Gudenåen for den lokale trafik på Østre Ringvej, hvis kommunen måtte ønske at udskifte den nuværende ringvejsbro efter den 1. januar 2021.

Med den foreslåede bestemmelse gives transportministeren hjemmel til at udbetale tilskuddet til Silkeborg Kommune, hvis det bliver aktuelt efter den 1. januar 2021. Tilskuddet kan alene udbetales til opførelse af en ny bro over Gudenåen for den lokale vejtrafik til erstatning for den

nuværende ringvejsbro. Tilskuddet vil i givet fald blive udbetalt efter nærmere aftale med kommunen.

Tilskuddet er fastsat til 130 mio. kr. i 2007-priser og kan tidligst udbetales efter den 1. januar 2021. Ved en eventuel udbetaling prisreguleres tilskuddet, så det svarer til det vejindeks, som vil være gældende på udbetalingstidspunktet.

Til § 3

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at transportministeren i særlige tilfælde kan ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af motorvejsprojektet, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer. Endvidere foreslås det, at erstatningen fastsættes af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Med lovforslaget fastlægges, at motorvejen mellem Funder og Låsby skal anlægges i Kombilinién. De ordinære ekspropriationer til vejanlægget vil ske med hjemmel i vejlovens § 43 og efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008. Ekspropriationerne ledes af Kommissarius ved Statens Ekspropriationer i Jylland.

Ekspropriationer til vejanlæg af denne type kan normalt forventes gennemført 1½-3 år efter vedtagelsen af en anlægslov, da ekspropriationerne først kan gennemføres, når Vejdirektoratet har udarbejdet et detailprojekt, og en ekspropriationskommission har afholdt de nødvendige besigtigelser.

Ejendomme, der skal eksproprieres i deres helhed, eksproprieres efter ekspropriationskommissionens beslutning på detailbesigtigelsesforretningen. Hvis særlige forhold gør sig gældende, kan kommissionen beslutte at ekspropriere hele ejendomme efter linjebesigtigelsesforretningen. Delekspropriationer kan først gennemføres, når anlægget er detailprojekteret, således at ekspropriationsindgrebet på de enkelte ejendomme nærmere kan fastlægges.

På baggrund af de gennemførte forundersøgelser forventes det, at 20-25 erhvervsvirksomheder og 20-25 enfamiliehuse og landbrugsejendomme vil skulle totaleksproprieres for at give plads til vejanlægget. Ejerne af nogle af disse erhvervsvirksomheder og boliger vil kunne være i en situation, hvor det kan være rimeligt, at de får mulighed for at få eksproprieret deres ejendom, før der har været afholdt linjebesigtigelse. Erhvervsvirksomheder, der ønskes videreført, vil have behov for nye faciliteter, som det kræver tid at etablere ikke mindst, hvis der skal opføres nye bygninger et andet sted. Ved at give erhvervsvirksomheder mulighed for en tidlig ekspropriation kan undgås, at staten stilles overfor erstatningskrav som følge af driftstab.

Der foreslås derfor en bestemmelse, hvorefter transportministeren i særlige tilfælde kan ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af motorvejsprojektet, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer.

Ved "særligt indgribende" sigtes til en situation, hvor Vejdirektoratet vurderer, at der er en betydelig risiko for, at den pågældende ejendom senere vil blive totaleksproprieret.

Selv om kravet om, at ejendommen skal berøres særligt indgribende af motorvejsplanerne er opfyldt, kan transportministeren kun i særlige tilfælde ekspropriere de pågældende ejendomme før linjebesigtigelsen. Det vil således normalt være et krav, at ejeren har særlige personlige årsager til at ønske ejendommen overtaget.

Særlige personlige årsager kan være sygdom, alder, familieførøgelse eller andre sociale årsager.

Erhvervsvirksomheder, der ofte drives i selskabsform, vil normalt ikke kunne opfylde kriteriet om ”særlige personlige årsager” og vil derfor alene skulle opfylde kriteriet om at være særligt indgribende berørt af vejprojektet for at kunne eksproprieres før linjebesigtigelsen.

En fremrykning af ekspropriationer vil som udgangspunkt kun komme på tale, hvis ejeren af den pågældende ejendom anmoder herom.

Erstatningens størrelse fastsættes efter lovgivningens almindelige regler.

Det bemærkes, at ejere af boliger og landbrugsejendomme også hidtil har haft mulighed for, i særlige tilfælde, at få deres ejendom overtaget af staten på grundlag af planerne om en motorvej mellem Funder og Låsby

Efter bestemmelsen i § 2 i lov nr. 324 af 5. maj 2004 om anlæg af motorvej mellem Bording og Funder har transportministeren således forlods kunne erhverve ejendomme, der berøres særligt indgribende af planerne om en motorvej mellem Funder og Låsby, når ejeren af særlige personlige grunde har ønsket at afstå ejendommen før det tidspunkt, hvor der kan foretages ekspropriation.

Af bemærkningerne til bestemmelsen fremgår bl.a., at hensigten med bestemmelsen var at give mulighed for at forlodserhverve ejendomme, der berøres særligt indgribende af en motorvej mellem Funder og Låsby i enten Ringvejslinien eller Resendallinien, som er de to hovedforslag for en motorvej ved Silkeborg, der er belyst i Vejdirektoratets VVM-undersøgelse fra 2002. Vejdirektoratet har på grundlag af bestemmelsen erhvervet i alt 7 beboelses- og landbrugsejendomme.

Til § 4

Det foreslås, at loven træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i Lovtidende, således at transportministeren hurtigst muligt kan påbegynde gennemførelsen af projektet.