

Transportministeriet  
Udkast  
26. januar 2010

## Forslag

til

### **Lov om anlæg af motortrafikvej mellem Sdr. Borup og Assentoft (sydlig omfartsvej ved Randers)**

§ 1. Transportministeren bemyndiges til

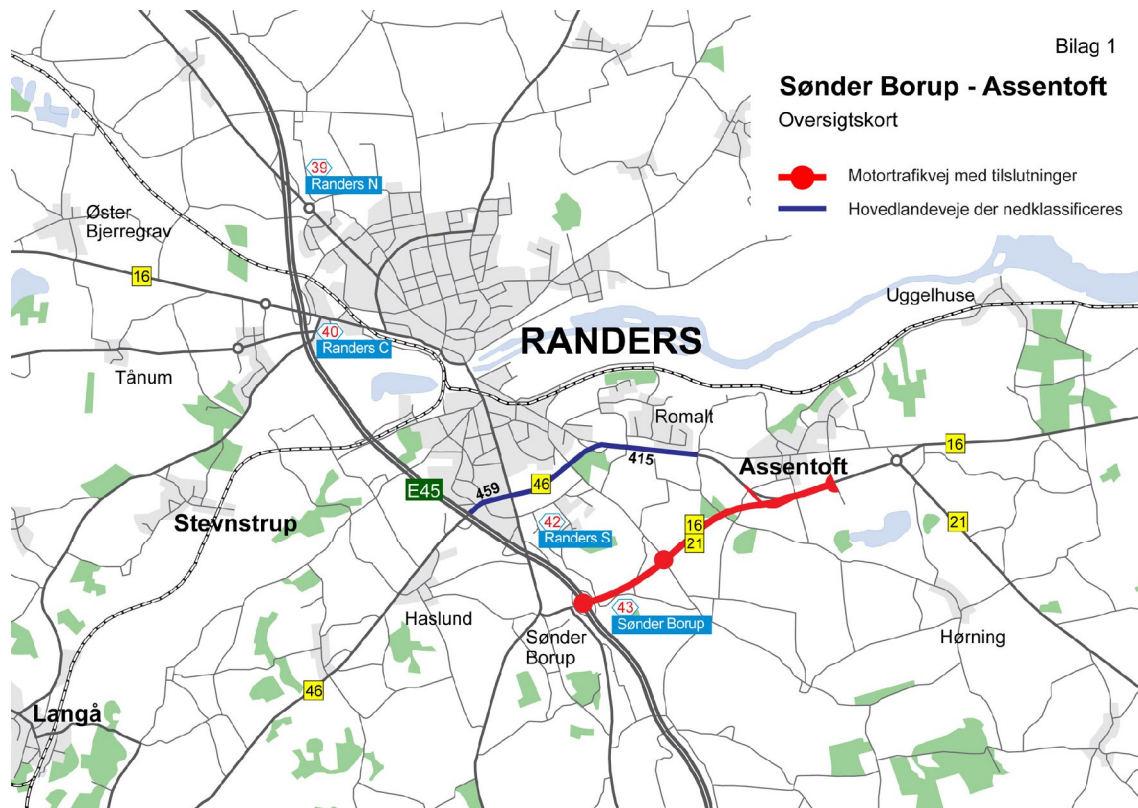
- 1) at anlægge en hovedlandevej som motortrafikvej mellem hovedlandevej 70, Nordjyske Motorvej (E45), ved Sdr. Borup syd for Randers og omfartsvejen syd om Assentoft og
- 2) at nedklassificere den nuværende hovedlandevej 459 og 415 mellem E45 og Kronjydevej til kommunevej.

*Stk. 2.* Strækninger, der skal anlægges henholdsvis nedklassificeres, fremgår af bilag 1.

§ 2. Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

## Linjeføring for motortrafikvej mellem Sdr. Borup og Assentoft

## Bilag 1



---

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

#### Indholdsfortegnelse

1. Lovforslagets baggrund og hovedindhold
  - 1.1 Hovedindhold
  - 1.2 Baggrund
2. VVM-undersøgelse og konsolidering
3. Lovforslagets indhold
4. Beskrivelse af vejanlægget
  - 4.1 Funktion og kvalitet
  - 4.2 Tværprofil
  - 4.3 Linjeføring
  - 4.4 Tilslutninger
  - 4.5 Sideanlæg
  - 4.6 Lokalvejnet og stier
  - 4.7 Faunapassager og hegning
  - 4.8 Erstatningsnatur
  - 4.9 Støjafskærmning
  - 4.10 Vejudstyr og beplantning
  - 4.11 Vejafvanding
  - 4.12 Naboarealer
5. Trafikale konsekvenser
6. Trafiksikkerhed
7. Plan- og beskyttelsesforhold
8. Miljømæssige konsekvenser
  - 8.1 Arealindgreb og barrierevirkning
  - 8.2 Støj, luft og klima
  - 8.3 Natur, landskab og fortidsminder
  - 8.4 Friluftsliv
  - 8.5 Overfladevand og grundvand
  - 8.6 Ressourceforbrug
  - 8.7 Forurenede jord
9. Andre løsningsforslag
10. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
  - 10.1 Anlægs- og samfundsøkonomi
  - 10.2 Konsekvenser for Vejdirektoratet
11. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
12. Administrative konsekvenser for borgerne
13. Forholdet til EU-retten
14. Høring over lovforslaget
15. Sammenfattende skema

---

## *1. Lovforslagets baggrund og hovedindhold*

### *1.1 Hovedindhold*

Lovforslaget indeholder en bemyndigelse til transportministeren til at anlægge en 5,2 km lang motortrafikvej mellem Nordjyske Motorvej (E45) ved Sdr. Borup og Assentoft. Lovforslaget indeholder endvidere en bemyndigelse til at nedklassificere den nuværende hovedlandevej 459 og 415 til kommunevej mellem E45 og Kronjydevej.

Forslaget er et led i udmøntning af aftalen af 2. december 2009 mellem regeringen (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Liberal Alliance om ”Bedre veje mv.”

Vejforbindelsen indgår i ”det nordlige hængsel” til Djursland mellem motorvej E45 og rute 16 til Grenå. Motortrafikvejen vil aflaste den nuværende hovedlandeveisstrækning igennem den sydlige del af Randers. Desuden vil en gennemførelse af projektet betyde, at det vil blive lettere at komme fra Djursland til motorvejsnettet.

### *1.2 Baggrund*

Vejdirektoratet undersøgte i 1992 muligheden for at anlægge en ny 2-sporet motortrafikvej mellem motorvej E45 ved Sdr. Borup, syd om Assentoft og videre frem til rute 21 og rute 16 ved Ebeltoftvej øst for Assentoft. Dette vejprojekt udarbejdede Vejdirektoratet VVM-redegørelse for i 1994.

Vejprojektet kombinerede tidligere vejplaner for en lokal omfartsvej syd om Assentoft med en ny direkte motortrafikvejsforbindelse fra motorvej E45 ved Sdr. Borup til Assentoft omfartsvej. Formålet var bl.a. at sikre forskellige muligheder for gode forbindelser fra Djursland til Nordjyske Motorvej.

Folketinget vedtog i 1994 anlægslov for en omfartsvej syd om Assentoft. Omfartsvejen blev indviet i 1996 og er anlagt som en 1. etape af en ny motortrafikvejsforbindelse. Der blev samtidigt vedtaget en projekteringslov for 2. etape fra motorvej E45 ved Sdr. Borup til Assentoft. Projekteringsloven blev i 1998 ophævet som konsekvens af vejlovsændringen i 1998, idet planerne om anlæg af 2. etape overgik til Århus Amt sammen med de overordnede vejforbindelser på Djursland.

Århus Amt udarbejdede i 2001 VVM-redegørelse og tillæg til regionplan for anlæg af motortrafikvejsforbindelsen Sdr. Borup - Assentoft (2. etape). Med kommunalreformen i 2007 overtog Vejdirektoratet igen de overordnede veje på Djursland, herunder Århus Amts planer for motortrafikvejsforbindelsen Sdr. Borup - Assentoft (2. etape).

## *2. VVM-undersøgelse og konsolidering*

VVM-redegørelsen og skitseprojektering for motortrafikvej mellem Sdr. Borup og Assentoft udarbejdet af det tidligere Århus Amt i 2001 omfatter en 5,2 km lang 2-sporet motortrafikvej med nødspor på dele af strækningen. Det daværende amt undersøgte henholdsvis en nordlig og sydlig linjeføring samt alternativer. Undersøgelsen resulterede i forslag til to linjeføringer, som begge blev fremlagt som alternativer i offentlighedsfasen i foråret 2001. Amdsrådet vedtog efterfølgende den 25. oktober 2001 den nordlige linjeføring. Ved valget af linjeføring blev der lagt vægt på, at den nordlige linjeføring giver bedre muligheder for landskabelig tilpasning, og at der ligger færre boliger langs vejen.

Amtets projekt, der bestod af en 2-sporet motortrafikvej med nødspor, var udgangspunkt for den konsolidering, Vejdirektoratet har gennemført som led i udmøntningen af den politiske aftale af 29. januar 2009 om ”En grøn transportpolitik”. Ved konsolideringen er der undersøgt et alternativt forslag om at etablere vejen som en 2+1-løsning uden nødspor. Endvidere er set på nødvendigheden af at etablere rampeanlæg ved Virkevangen.

På baggrund af konsolideringen har Vejdirektoratet peget på 2+1-løsningen uden nødspor, og at der etableres et rampeanlæg med vestvendte ramper ved Virkevangen.

Som led i konsolideringen af miljøvurderingen blev der i sommeren 2009 gennemført flagermusundersøgelser. Det har resulteret i, at de afværgeforanstaltninger, der var foreslået i det amtslige projekt, er blevet suppleret med en række tiltag for at sikre, at den økologiske funktionalitet for flagermus opretholdes.

### *3. Lovforslagets indhold*

På baggrund af den gennemførte konsolidering og den politiske aftale af 2. december 2009 om ”Bedre veje mv.” foreslås, at transportministeren bemyndiges til at anlægge en ca. 5,2 km lang motortrafikvej mellem Sdr. Borup og Assentoft. Strækningen fremgår af bilag 1. Motortrafikvejen anlægges svarende til forslaget i Vejdirektoratets konsolidering af den tidligere VVM-undersøgelse af anlæg af motortrafikvejen, dog med den justering at vejen anlægges som en 2+1-motortrafikvej uden nødspor. Vejen forventes færdig i 2014.

Endvidere foreslås en bemyndigelse til transportministeren til at nedklassificere den nuværende hovedlandevej 459 og 415 frem til Kronjydevej til kommunevej på den strækning, som afløses af den nye motortrafikvej.

Med anlæg af motortrafikvejen afsluttes 2. etape af etableringen af et ”nordligt hængsel” ved Randers mellem Nordjyske motorvej ved Sdr. Borup syd for Randers og omfartsvejen syd for Assentoft.

### *4. Beskrivelse af vejanlægget*

#### *4.1 Funktion og kvalitet*

Motortrafikvej Sdr. Borup-Assentoft anlægges som en 2+1-sporet motortrafikvej uden nødspor. Motortrafikvejen forventes at få en tilladt hastighed på 90 km/t.

Vejen indpasses i det omgivende miljø og landskab på en æstetisk og miljømæssigt afbalanceret måde og med høj trafikikkerhedsmæssig standard.

Processen, der løber fra projekteringen og arealerhvervelsen via udbud i licitation til det egentlige anlægsarbejde, gennemføres på en måde, der er veltilrettelagt, og hvor projektets forløb er styret, dokumenteret og efterfølgende evalueret.

Under og efter anlægsperioden evalueres anlæggets effekt på trafikafvikling, trafikikkerhed og miljø.

#### 4.2 Tværprofil

Motortrafikvejen anlægges som en såkaldt 2+1-vej med et tværprofil, der er udformet med 2+1 kørespor a 3,5 m, en midteradskillelse på 1 m, to kantbaner a 0,5 m samt to yderrabatter hver a 2 m. Motortrafikvejens tværprofil udgør i alt 16,5 m.

#### 4.3 Linjeføring

Den overordnede linjeføring fremgår af bilag 1.

Motortrafikvejen begynder i vest ved en fordelerring ved Nordjyske Motorvej ved tilslutningsanlægget ved Sdr. Borup og forløber nordøst over den smalle dal ved Brusgård Møllebæk på en ca. 12 m høj og ca. 150 m lang landskabsbro. På strækningen mellem dalen og Kirkevadbrovej ligger vejen lavere end terrænet for at reducere de støjmæssige gener for landsbyen Stånum. Fra Kirkevadbrovej fortsætter vejen mod nordøst hen over Clausholmvej, som tilsluttes motortrafikvejen med et hankeanlæg. Herefter krydser motortrafikvejen vandløbet Hovbækken nord for moseområdet i Nørre Å. Længere mod øst krydser motortrafikvejen Gunnerupmosevej, som føres under vejen i en tunnel. Herfra passeres et mindre skovområde, og der etableres en fauna-passage for at give dyrelivet mulighed for at komme på tværs af den nye vej. Lidt længere mod nordøst etableres en stitunnel, hvor motortrafikvejen krydser Gunnerupvej, idet dette er en cykelrute, hvor der er etableret stiforbindelse under den nuværende omfartsvej. Motortrafikvejen forbindes med omfartsvejen syd om Assentoft i et vestvendt trompetanlæg. Endelig etableres der vestvendte ramper ved Virkevangen på den eksisterende strækning af omfartsvejen øst for motortrafikvejen.

#### 4.4 Tilslutninger

Vejen tilsluttes en ny 6-benet fordelerring ved E45 og Sdr. Borup og afsluttes i et vestvendt trompetanlæg, der forbinder motortrafikvejen med den eksisterende omfartsvej ved Assentoft. På strækningen etableres tilslutning til Clausholmvej. Denne tilslutning udformes som et dobbelt hankeanlæg.

Som en del af projektet etableres vestvendte ramper til vejen Virkevang i den østlige ende af Assentoft.

#### 4.5 Sideanlæg

Der etableres ingen sideanlæg (rastepladser) på strækningen.

#### 4.6 Lokalvejnet og stier

Ved anlæg af motortrafikvejen vil der ske mindre ændringer af det lokale vej- og stinet. Der anlægges en cykelsti fra Munkdrupvej til Stånumvej under den nye dalbro over Brusgård Møllebæk. En mindre strækning af Stånumvej omlægges. Kirkevadbrovej afbrydes af den nye vej, men videreføres som en stibro for cyklister over motortrafikvejen. Clausholmvej og Gunnerupmosevej sænkes og føres under motortrafikvejen. Den kommunale Klosterhøjvej afbrydes ved motortrafikvejen. Cykelsti forbindelsen ad Gunnerupvej til Assentoft opretholdes via en cykelstitunnel under den nye motortrafikvej.

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

#### 4.7 Faunapassager og hegning

For at begrænse vejanlæggets barrierevirkning etableres en dalbro og tre faunapassager på strækningen.

Motortrafikvejen føres over Brusgård Møllebæk ådal på en 12 m høj og 150 m lang landskabsbro. Herved sikres passage for råvildt og andre pattedyr, herunder flagermus.

Der etableres en faunapassage i form af en rørunderføring, hvor vejen skal passere Hovbækken nord for moseområdet ved Nørre Å. Passagen udføres med en frihøjde på ca. 2 m og med ca. 2 m brede banketter i begge sider som faunapassage for dyr op til grævlingestørrelse.

Den eksisterende rørpassage af Hovbækken under Clausholmvej udskiftes som følge af reguleringen af Clausholmvej. Rørunderføringen udskiftes med et større rør. Rørpassagen udføres med en frihøjde på ca. 2 m og udføres med ca. 2 m brede banketter i hver side.

Endelig etableres en tør faunapassage i skovområdet øst for Gunnerupmosevej. Faunapassagen etableres med dimensioner, så den kan anvendes af dyr op til rådyrstørrelse.

Udover de ovennævnte faunapassager er det nødvendigt at skabe yderligere to passagemuligheder for at opretholde områdets sammenhængende økologiske funktionalitet for flagermusearter på habitatdirektivets bilag IV. Ved underføringen af motortrafikvejen i skoven mellem Stånum og Stånumgård etableres beplantningsbælter langs med underføringen som ledelinje for flagermus. Udfor det levende hegn ved Ladegårdslund vest for krydset ved Gunnerupmosevej etableres flankerende løvtræsbevoksning (hop-over) langs med vejstrækningen.

Der opsættes vildthejn langs vejen i de områder, hvor der er stor færdsel af vildt og i øvrigt, hvor der kan være en trafiksikkerhedsmæssig risiko ved påkørsel af dyr.

#### 4.8 Erstatningsnatur

De fredskovområder, der bliver inddraget ved anlæg af vejen, bliver erstattet andetsteds efter nærmere aftale med Skov- og Naturstyrelsen. I henhold til skovloven skal der etableres erstatningskov svarende til op til det dobbelte af det fredskovsareal, der ryddes.

#### 4.9 Støjafskærmning

I forbindelse med detailprojekteringen vil støjforholdene blive nærmere undersøgt, og Vejdirektoratet vil forsøge at minimere støjgenerne ved at yde tilskud til facadeisolering til især enkeltliggende ejendomme. Tilskuddets størrelse afhænger af støjbelastningen. Ved boliger med en støjbelastning på mere end 73 dB ydes tilskud på 90 % af omkostningen til facadeisolering, ved et støjniveau i størrelsesordenen 68-73 dB ydes tilskud på 75 %, og ved et støjniveau i størrelsesordenen 63-68 dB ydes tilskud på 50 %. Det maksimale beløb er pr. 1. januar 2009 dog fastsat til 115.300 kr. inkl. moms (byggereguleringsindeks 121,2).

#### 4.10 Vejudstyr og beplantning

Motortrafikvejen udstyres med vejtafler, autoværn, kantpæle, trafikregistrerings- og vintervarslingsudstyr. Afmærkning på kørebanen vil blive udført med reflekterende afmærkning.

Der etableres ikke vejbelysning langs vejen, da strækningen er beliggende i åbent land, men rundkørslen, der anlægges ved Sdr. Borup, belyses.

Skråninger og øvrige vejarealer beplantes, hvor det findes hensigtsmæssigt i forhold til trafik-sikkerhed, æstetik og naturhensyn.

#### *4.11 Vejafvanding*

Der etableres kantopsamling af vejvand i vejsiderne, og vejvandet ledes i et lukket opsamlings-system til forsinkelsesbassiner. I bassinerne kan urenheder bundfældes, og afstrømningen regu-leres, inden vandet ledes til de nærliggende vandløb. Der etableres afløbsbygværk med olieud-skillerfunktion.

Regnvandsbassinerne er desuden med til at sikre vandløb og søer mod forurening i forbindelse med uheld på motortrafikvejen, idet bassinerne er forsynet med lukkemekanisme.

Endelig placering og udformning af bassinerne fastlægges i forbindelse med detailprojekterin-gen.

#### *4.12 Naboarealer*

Motortrafikvejen forløber i landbrugsland mellem Sdr. Borup og Assentoft uden at berøre byer-ne. Området mellem motortrafikvejen og Clausholmvej er med i kommunens rammer som frem-tidig byvækstområde med blandet bolig og erhverv. Ved Assentoft er der udlagt områder til rå-stofindvinding. Grænsen for råstofområdet støder op til den planlagte linje for motortrafikvejen.

For at gennemføre anlægsarbejderne er det nødvendigt at disponere over arbejdsarealer. Disse afleveres efter endt brug til ejerne. Behovet for arbejdsarealer vil blive fastlagt i forbindelse med detailprojekteringen.

### *5. Trafikale konsekvenser*

Anlæg af motortrafikvej mellem Sdr. Borup og Assentoft vil forbedre fremkommeligheden for trafik mellem Djursland og Nordjyske Motorvej og reducere trafikken på mere bynære veje i og omkring Randers.

De trafikale konsekvenser ved anlæg af motortrafikvejen er vurderet ved anvendelse af en tra-fikmodel. Motortrafikvejen forventes at få en årsdøgntrafik på ca. 6.700 biler pr. årsdøgn og vil reducere den nuværende trafik på den eksisterende forbindelse via Grenåvej og Hammelvej med 2.700-5.600 biler pr. årsdøgn.

Anlæg af motortrafikvejen vil medføre tidsbesparelser både for de trafikanter, der vil bruge den nye hurtigere vej, og for de øvrige trafikanter i Randersområdet som følge af aflastning af veje med trængselsproblemer. Anlæg af motortrafikvejen vil samlet medføre en forøgelse af trafikar-bejdet. Ruten ad den nye vej vil for trafikanter til og fra området syd for Randers være kortere end den eksisterende rute mellem Assentoft og Den Jyske Motorvej, mens den for trafikanter til og fra området nord for Randers vil være længere.

### *6. Trafiksikkerhed*

Anlæg af motortrafikvejen mellem Sdr. Borup og Assentoft vil samlet set forbedre trafiksikker-heden, fordi den nye motortrafikvej er sikrere end de eksisterende veje, som aflastes.



## 7. Plan- og beskyttelsesforhold

Motortrafikvejen krydser spredningskorridoren langs med Brusgård Møllebæk og Hovbækken og berører fredskovsarealer ved Stånum og Gunneruplund. Der berøres ingen beskyttede naturtyper.

Nærmeste Natura 2000-områder er habitatområde nr. 229, Bjerre skov og Haslev Skov, der ligger ca. 3,5 km vest for anlægget, og habitatområde nr. 122 Ålborg Bugt, Randers Fjord og Mariager Fjord, der ligger ca. 7 km nordøst for anlægget. Anlægget af motortrafikvejen vurderes hverken direkte eller indirekte at ville medføre forringelser for de arter og naturtyper, som områderne er udpeget til at beskytte.

EU-habitatdirektivet forpligter Danmark til at træffe de nødvendige foranstaltninger til at indføre en streng beskyttelsesordning i det naturlige udbredelsesområde for de arter, der er listet på direktivets 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 motortrafikvejen mellem Sdr. Borup og Assentoft, er brunflagermus, dværgflagermus, pipistrelflagermus, sydflagermus, troldflagermus og vandflagermus. Endvidere er der mulighed for forekomst af odder. Der indgår en række afværgeforanstaltninger i projektet, som vil sikre, at den økologiske funktionalitet af yngle- og rasteplasser bliver opretholdt for de nævnte arter.

[By- og Landskabsstyrelsen har meddelt sin principgodkendelse af projektet i henhold til §20 i Naturbeskyttelsesloven.]

De konkrete tilladelser og dispensationer, der er nødvendige for anlæggets gennemførelse, vil blive søgt løbende i forbindelse med projekteringen af anlægget.

[Randers Kommune har meddelt, at kommunen er indstillet på at give de nødvendige tilladelser i medfør af planloven, naturbeskyttelsesloven, miljøbeskyttelsesloven, vandløbsloven og museumsloven til at gennemføre projektet.]

## 8. Miljømæssige konsekvenser

I VVM-redegørelsen og konsolideringen af projektet er der redegjort for de forventede miljømæssige konsekvenser af vejanlægget. Konsekvenserne er resumeret nedenfor.

### 8.1 Arealindgreb og barrierevirkning

Anlæg af motortrafikvejen skønnes at medføre permanent arealerhvervelse på ca. 20 ha til vejanlægget, herunder ca. 1,3 ha skov. Der forventes ikke totaleksproprieret nogen ejendomme til vejanlægget. Af hensyn til gennemførelse af anlægsarbejderne skal der ske en midlertidig ekspropriering til arbejdsarealer.

Omfanget af ekspropriationer vil blive fastlagt endeligt af ekspropriationskommissionen, der skal godkende projektet ved en besigtigelsesforretning. Alle ekspropriationer gennemføres efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008.

## 8.2 Støj, luft og klima

De støjmæssige effekter af vejanlægget er dels støj fra trafikken på selve motortrafikvejen, dels reduceret støj på det øvrige vejnet, hvor trafikken bliver reduceret som følge af motortrafikvejen.

Det fremgår af beregninger af vejnettet, at anlæg af motortrafikvejen vil reducere det samlede antal boliger belastet med støj over 58 dB ( $L_{den}$ ) i forhold til den nuværende situation. Der er ingen sammenhængende boligområder, der belastes med støj over 58 dB ( $L_{den}$ ). Der er dog en enkeltliggende bolig langs med motortrafikvejen, der vil blive belastet med støj over 58 dB ( $L_{den}$ ). Der etableres derfor ingen støjafskærmning, men ejendommen vil blive tilbudt tilskud til facadeisolerings, som kan forbedre det indendørs støjniveau.

Etablering af en motortrafikvej mellem Sdr. Borup og Assentoft vil indebære en forøgelse af trafikarbejdet og dermed energiforbrug og emissioner. Samtidigt stiger kørehastigheden ved gennemførelsen af vejprojektet, og højere hastigheder medfører oftest højere energiforbrug og emission af luftforurenende stoffer fra køretøjer. For CO og  $NO_x$  er stigningen i de samlede emissioner mindre end 1 %, og der er ingen ændring i forhold til udledning af partikler.

Der vil ske en mindre forøgelse i  $CO_2$ -udledningen på 1.232 tons pr. år, hvilket svarer til 0,7 % i forhold til et scenarie, hvor motortrafikvejen ikke etableres.

Beregningerne er foretaget med emissionsfaktorer svarende til de beregnede gennemsnitshastigheder. Der er således ikke taget højde for de positive  $CO_2$ -effekter, som følge af, at kødannelser med "stop and go" i myldretiderne reduceres ved anlæg af motortrafikvejen.

## 8.3 Natur, landskab og fortidsminder

Der ligger ingen internationale naturbeskyttelsesområder (Natura 2000-områder) i selve undersøgelsesområdet for motortrafikvejen. Habitatområde nr. 122 (Ålborg Bugt, Randers Fjord og Mariager Fjord) ligger ca. 7 km nedstrøms Brusgård Møllebæk, som vil modtage vejvand efter ophold i regnvandsbassiner. Det er vurderet, at vejvandet fra motorvejen vil blive renset og fortyndet på en sådan måde, at der ikke vil kunne ske skade af habitatområdet.

På den vestlige del af vejstrækningen forløber motortrafikvejen gennem Brusgård dalen ved Stånum. Brusgård dalens skrænter er sammen med vandløbet i dalens bund et vigtigt økologisk kerneområde. Motortrafikvejen føres igennem området på en større dalbro, der indpasses landskabet og tillader fri passage for dyrelivet for at reducere barriereeffekt af vejanlægget. En smal skræntskov af bøgetræer på dalens vestlige side bliver berørt af anlægget, og et lille skovstykke syd for Stånumgård og nord for Stånum bliver delt over. Motortrafikvejen vil inddrage en begrænset del af skovens areal.

Motortrafikvejen føres på dæmning over Hovbækken nordvest for moseområdet Nørre Å. Hovbækken føres under vejen i sit naturlige trace med banketter i begge sider. Som beskrevet i punkt 4.7 etableres en faunapassage for at reducere en eventuel barrierevirkning mellem vådområderne langs Hovbækken herunder Paderup Mose, Nørre Å og Gunnerup Mose. Motortrafikvejen berører ikke naturområderne. Vest for området krydser Hovbækken Clausholmvej. For at kompensere for motortrafikvejens barrierevirkning generelt i ådalen ved Hovbækken, skabes der bedre passagemulighed under Clausholmvej ved at udskifte den eksisterende rørungeføring af Hovbækken.

Motortrafikvejen passerer skovområdet Gunneruplund på en ca. 200 m lang strækning. I området forekommer råvildt. For at sikre vildtets mulighed for at krydse vejanlægget etableres en tør passage under motortrafikvejen.

---

Udover de nævnte faunapassager indgår en række afværgeforanstaltninger for flagermus, som vil sikre at den økologiske funktionalitet af yngle- og rastepåklædser bliver opretholdt for de nævnte arter.

Samlet set vil etablering af motortrafikvejen med de planlagte afværgeforanstaltninger ikke true bestande af særlige arter, herunder arterne på EU's habitatdirektiv, bilag IV.

Etablering af motortrafikvejen vil ikke berøre gravhøje, sten- og jorddiger eller kulturmiljøer. Kulturhistorisk Museum i Randers har oplyst, at der findes kendte fortidsminer i området. Inden anlægsarbejderne går i gang, vil museet foretage en arkæologisk forundersøgelse i vejtraceet.

#### *8.4 Friluftsliv*

Der er ikke væsentlige rekreative interesser i området, og der er ikke udlagt et sammenhængende rekreativt stinet. Ved etablering af motortrafikvejen etableres stibro ved Kirkevadsbro og stitunnel ved Gunnerupvej. Der vurderes ikke at være væsentlige påvirkninger af friluftslivet.

#### *8.5 Overfladevand og grundvand*

Vejvandet opsamles og føres via lukkede ledninger og grøfter til regnvandsbassiner hvor urenheder bundfældes, og afstrømningen reguleres, inden vandet føres videre til det nærmeste vandløb.

Følgende vandløb vil skulle modtage vejvand: Brusgård Møllebæk og Hovbækken. Vejvandet vil pga. etablering af regnvandsbassiner ikke medføre væsentlige skader i vandløbene, hverken i form af erosion eller forurening. Skulle der ske et uheld på vejen, hvor f.eks. en tankbil vælter, vil olien kunne opsamles fra regnvandsbassinet, inden den løber ud i vandløbet.

Der er udpeget et område med særlige drikkevandsinteresser i området øst for Brusgård Møllebæk frem til Paderup Mose. Vest for ådalen er området udpeget med drikkevandsinteresser. Med de ovennævnte afværgeforanstaltninger forventes der ikke påvirkninger af grundvandet.

#### *8.6 Ressourceforbrug*

Forbrug af råstoffer er opgjort på baggrund af et skitseprojekt for vej, bro og afvanding. Forbruget omfatter 50.000 t ny asfalt og 110.000 m<sup>3</sup> stabilgrus og bundsikring.

Forbruget vurderes ikke at være problematisk i forhold til de nationale ressourcer. Opbrudt/spildt asfalt og grus fra opbrydning af de eksisterende veje genbruges i videst mulige udstrækning.

#### *8.7 Forurenede jord*

Motortrafikvejen vil ikke berøre registrerede forurenede eller potentielt forurenede grunde. Der er kendskab til en lokalitet, hvor der er foregået forurenende aktiviteter ca. 100 m fra vejtraceet ved Gunnerup, men området er ikke undersøgt.

Håndtering af jord vil ske på en måde, så eventuelle konflikter i anlægs- og driftsfasen minimeres. Håndtering af forurenede jord og gennemførelse af afværgeforanstaltninger vil ske efter gældende regler.

## 9. Andre løsningsforslag

Amtets projekt, der omfattede en 2-sporet motortrafikvej med nødspor, var udgangspunkt for den konsolidering, Vejdirektoratet har gennemført som led i udmøntningen af aftalen af 29. januar 2009 om ”en grøn transportpolitik”. Ved konsolideringen er der undersøgt et alternativt forslag om at etablere vejen som en 2+1-motortrafikvej uden nødspor. Endvidere er set på nødvendigheden af at etablere rampeanlæg ved Virkevangen. På baggrund af konsolideringen er peget på, at motortrafikvejen bør anlægges som en 2+1-motortrafikvej uden nødspor, og at der etableres et rampeanlæg med vestvendte ramper ved Virkevangen.

## 10. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

### 10.1 Anlægs- og samfundsøkonomi

Anlægsoverslaget for anlæg af motortrafikvej mellem Sdr. Borup og Assentoft er udarbejdet efter Transportministeriets retningslinjer for ny budgettering af anlægsprojekter på vej- og baneområdet.

Anlægsoverslaget er opgjort på fire 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, sammenlignelige anlægsarbejder.

Fysikoverslaget er behæftet med usikkerhed, da udgifter til bl.a. ekspropriationer, jordarbejder og asfaltarbejder ikke kan beregnes præcist på forhånd. Projektets detaljerede 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 det eksterne rådgivningsfirma Capacent for Transportministeriet gennemført en ekstern kvalitetssikring, som har omfattet en vurdering af Vejdirektoratets økonomiske overslag, risikostyring, samfundsøkonomiske analyse samt projektorganisering og udbudsstrategi.

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 dalbroen over Brusgård Møllebæk er revurderet.

Der er på den baggrund beregnet et basisoverslag for motortrafikvejen på 276,9 mio. kr. i 2010-priser (vejindeks 180,8). 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. 304,6 mio. kr. Ved indbudgettering på finansloven afsættes yderligere en central reserve på 20 % i Transportministeriet. Det samlede anlægsbudget vil således være 360,0 mio. kr. jf. tabel 1.

Tabel 1: Anlægsoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget. Priseniveau 2010 og vejindeks 180,8.

Basisoverslag	Ankerbudget (basisoverslag + 10 pct.)	Samlet anlægsbudget (basisoverslag + 30 pct.)

276,9 mio. kr.	304,6 mio. kr.	360,0 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 intern rente for projektet.

Den interne rente er den rente, som opnås med den investerede kapital, når alle fordele og omkostninger 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 naturværdier og støj i naturområder samt arealindgreb ved anlægsprojekter, ikke værdisættes i den samfundsøkonomiske analyse.

Den interne rente for projektet er beregnet til 12,4 %.

Anlæg af motortrafikvej mellem Sdr. Borup og Assentoft vil kunne gennemføres efter følgende tidsplan:

- Detailprojektering og udbud: 2010-2011
- Besigtigelse og ekspropriation: 2010-2012
- Anlæg: 2011-2014
- Motortrafikvej færdig: 2014

Bevillingerne i 2010-priser forventes at fordele sig som følger:

*Tabel 2: Årsfordelt anlægsbudget*

År	(mio. kr., 2010-priser)	(mio. kr., 2010-priser)
2010:	9,1	10,8
2011:	30,5	36,0
2012:	82,3	97,2
2013:	100,5	118,8
2014:	73,0	86,3
2015:	6,1	7,2
2016:	3,0	3,6
I alt:	304,6	360,0

### *10.2 Konsekvenser for Vejdirektoratet*

Arbejdet forestås af Vejdirektoratet og har således primært økonomiske og administrative konsekvenser for Vejdirektoratet i forbindelse med anlæg og drift.

Arbejdet med at beskrive anlægget i et detailprojekt, som kan danne baggrund for udbud, udføres af Vejdirektoratet i samarbejde med eksterne rådgivningsfirmaer. Rådgivningsopgaver og anlægsarbejder udbydes efter gældende regler herfor.

Vejdirektoratet og dets bygherrerådgivere fører tilsyn med entreprenørernes arbejde for at sikre, at arbejdet leveres i overensstemmelse med den aftalte kvalitet, tidsplan og pris. Herudover skal projektførelsen styres, kontrolleres, dokumenteres og evalueres, og den nødvendige information formidles til trafikanter og naboer. Trafikafviklingen skal overvåges, og trafikikkerhedsmæssige indsatser skal gennemføres. Vejdirektoratet vil løbende undersøge og afprøve mulighederne

---

for anvendelse af nye metoder og ny teknologi med henblik på at optimere projektet trafikikkerhedsmæssigt, miljømæssigt og økonomisk.

Af den samlede udgift er der til projektering, tilsyn og administration budgetteret med 17 % for anlæg af motortrafikvejen. De 17 % er forudsat fordelt med 4,6 % til lønninger til Vejdirektoratets eget personale, ca. 7,4 % til eksterne rådgivere og ca. 5,0 % til øvrige driftsudgifter.

Vejdirektoratets projektbevilling til anlæg af motortrafikvej mellem Sdr. Borup og Assentoft på 304,6 mio. kr. optages på finanslovens § 28.21.20 Anlæg af hovedlandeveje mv. (*Anlægsbev.*), Den centrale reserve på 55,4 mio. kr., svarende til 20 % af basisoverslaget, optages på finanslovens § 28.11.13 Anlægsreserve (*Anlægsbev.*).

### *11. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*

Anlæg af motortrafikvejen vil forbedre trafikforholdene og derved reducere transportudgifterne for erhvervslivet.

I anlægsfasen skønnes der at være en direkte og indirekte beskæftigelse på ca. 500 mandår.

De afledte økonomiske konsekvenser vil i øvrigt primært være sparet tid og sparede kørselsomkostninger. Den sparede tid har en værdi i størrelsesordenen 65 mio. kr. (prisniveau 2010) i 2014 og herefter stigende i takt med væksten i trafikken. En del af tidsbesparelsen tilfalder erhvervslivet i form af reducerede transportomkostninger. De øgede kørselsomkostninger som følge af trafikanternes ændrede rutevalg efter anlæg af motortrafikvejen vurderes at blive ca. 5 mio. kr. (prisniveau 2010) i 2014.

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, primært kan henføres til trafik mellem bolig og arbejdssted, som giver erhvervslivet en positiv effekt i form af fordele for de ansatte.

### *12. Administrative konsekvenser for borgerne*

Det færdige anlæg vil samlet set forbedre trafik- og miljøforholdene for borgerne i området. Anlægget berører 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 blive orienteret direkte dels ved breve fra Vejdirektoratet og ekspropriationsmyndighederne om anlægsarbejdernes tidsplan og fremdrift, dels ved personlig kontakt til ejere og brugere og ved afholdelse af møder med grundejerforeninger m.v. Borgerne har endvidere mulighed for at holde sig løbende orienteret om anlægsarbejdet på [www.vejdirektoratet.dk](http://www.vejdirektoratet.dk).

### *13. Forholdet til EU-retten*

De gennemførte miljøundersøgelser og høringer opfylder kravene i Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet med senere ændringer (VVM-direktivet) (EF-Tidende 1985 nr. L 175, side 40) samt Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 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 (Natura 2000-områder) i henhold til Rådets direktiv 79/409/EØF af 2. april 1979 om beskyttelse af vilde fugle med senere ændringer (Fuglebeskyttelsesdirektivet) (EF-Tidende 1979 nr. L 103, side 1) og Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter med senere ændringer (Habitatdirektivet) (EF-Tidende 1995 nr. L 1, side 135) vil blive direkte eller indirekte berørt af projektet.

#### 14. Høring over lovforslaget

[Lovforslaget har været i høring hos Randers Kommune, Region Midtjylland, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Erhverv, DI Transport, Forenede Danske Motorejere (FDM), Midttrafik og Kulturhistorisk Museum Randers.]

Høringssvarene vil blive fremsendt til Trafikudvalget, ledsaget af de kommentarer, som udtalelsen måtte give anledning til.

#### 15. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/ mindreudgifter	Negative konsekvenser/ merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Mindreudgifter for stat, region og kommune, som følge af færre trafikuheld	Udgift for staten på 360,0 mio. kr. (2010-priser inkl. tillæg på 30 %). Merudgifter til drift og vedligeholdelse
Administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Ingen	Meradministration for Vejdirektoratet i anlægsfasen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Forbedring af fremkommelighed forventes at medføre reducerede transportudgifter. Forøgelse af beskæftigelsen i bygge- og anlægssektoren i anlægsperioden	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Støjgener vil samlet set formindskes. Emissioner af luftforurenende stoffer formindskes	Begrænsede indgreb i naturområder
Forholdet til EU-retten	De gennemførte miljøundersøgelser og høringer opfylder kravene i EU-retten. Ingen fuglebeskyttelses- eller habitatområder (Natura 2000-områder) i henhold til Rådets direktiver bliver hverken direkte eller indirekte berørt 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 i nr. 1 indeholder en bemyndigelse til transportministeren til at anlægge en ca. 5,2 km lang motortrafikvej mellem Sdr. Borup og Assentoft. Endvidere foreslås det i nr. 2, at transportministeren bemyndiges til at nedklassificere den nuværende hovedlandevej 459 og 415 syd for Randers mellem motorvej E45 og Kronjydevej, til kommunevej. Der henvises til de almindelige bemærkninger og bilag 1.

*Til § 2*

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