

ding. Enkelte amter og kommuner har dog også givet udtryk for, at de kan tiltræde en af de øvrige linier, såfremt linien ud fra et samlet vurdering findes mest attraktiv.

Spørgsmålet om linieføring for rute 18 har været genstand for megen debat. Der er også udsendt en række pjecer med debatoplæg fra flere sider.

Folketingets Trafikudvalg havde ved en 2-dages besigtigelsestur og efterfølgende høring på Christiansborg i marts 1992 lejlighed til at gøre sig bekendt med problemerne og de lokale synspunkter omkring de jyske tværveje.

På denne baggrund har Vejdirektoratet fortsat arbejdet med projektering og miljvundersøgelser for rute 15 og rute 26. For rute 18 er der foretaget yderligere undersøgelser af de relevante vejlinier for at belyse disse så godt som muligt med hensyn til trafikale, tekniske, økonomiske, erhvervsmæssige, turistmæssige, landbrugsmæssige samt natur- og miljv-mæssige konsekvenser.

1.1. Herning-Århus (rute 15)

For rute 15 foreligger nu et gennemarbejdet skitseprojekt og tilhørende grundige miljvurderinger, som kan danne grundlag for en anlægsbemyndigelse.

Skov- og Naturstyrelsen har i henhold til naturbeskyttelseslovens § 20 m.v. meddelt sin principgodkendelse af den i lovforslaget fremlagte linieføring.

Specielt for vejforløbet omkring Silkeborg er der foretaget omfattende miljvundersøgelser for en række alternative linier for at finde frem til en løsning, der i videst muligt omfang tilgodeser de særlige naturfredningsinteresser i dette område. Herunder er også undersøgt omkostninger og miljvforhold m.v. ved en linieføring gennem Silkeborg, hvor den nuværende ringvej udbygges til motorvej.

Disse undersøgelser viser, at det er muligt at anlægge en motorvej mellem Herning og Århus i en linieføring nord om Silkeborg på en miljvmæssigt forsvarlig måde. Det kan naturligvis ikke undgås, at der sker en påvirkning af miljvøet i f.eks. Funder Ådal og de fredede arealer ved Gudenådalen, men ved forskellige afværgeforanstaltninger vil det være muligt at begrænse indgrebene og virkningerne af vejanlægget.

Især er det vigtigt, at den foreslåede krydsning af Funder Ådal i detailprojekteringen vurderes yderligere med henblik på at nedbringe generne for miljvøet. Der kan f.eks. blive tale om at forøge længden af de foreslåede landskabsbroer og/eller forøge antallet af faunapassager i den foreslåede dæmning over ådalen. Der afsættes i budgettet 20 mio. kr. til disse forbedringer.

En alternativ løsning med en nedgravet motorvej i ringvejslinien gennem Silkeborg vil naturligvis skåne miljvøet nord for Silkeborg. Den vil imidlertid være 150-300 mio.kr. dyrere end den foreslåede linie nord om Silkeborg og vil betyde et stort indgreb i byen. En motorvej gennem Silkeborg vil virke som en fysisk barriere mellem bydelene nord og syd for vejen. Forretningslivet omkring den nuværende ringvej ødelægges til dels, og der bliver behov for at ekspropriere ejendomme og anlægge parallelle vejforbindelser for lokaltrafikken.

Det foreslås på denne baggrund, jf. lovforslagets § 1, at der gives bemyndigelse til at anlægge en motorvej mellem Herning og Århus i en linieføring nord om Silkeborg, som vist på kortbilaget (bilag 1) og som beskrevet i nedenfor omtalte publikation »Vejen og miljvøet«.

For så vidt angår passagen gennem de fredede arealer ved Gudenådalen følges den i naturbeskyttelsesloven fastlagte procedure for ændring af fredninger. Det betyder, at motorvejens passage gennem Sminge-fredningen (fredningssag nr. 2132/71) forelægges Naturfredningsnævnet for Århus Amt og – såfremt sagen ankes – for Naturklagenævnet. Det bevirker, at hele delstrækningen Bording-Låsby ikke kan påbegyndes inden der foreligger en afgørelse på fredningssagen. Såfremt fredningsmyndighederne afslår den nødvendige ændring af fredningen, må projektet forelægges Folketinget på ny.

Sammen med lovforslaget fremlægges publikationen »Vejen og Miljvøet - Motorvej Herning-Århus«, Vejdirektoratet 1992. Denne publikation beskriver på en ikke teknisk måde det foreslåede vejanlæg og trafik- og miljvmæssige forhold samt konsekvenserne for landskabet og naturen. Endvidere omtales de væsentligste af de alternative muligheder, der har været undersøgt.

I tillæg hertil fremlægges følgende baggrundsrapporter med den fælles titel »De jyske tværveje – rute 15. Motorvej Herning-Århus«: 1) »Natur, landskab og fortidsminder. Strækningen Herning-Silkeborg-Låsby.« 2) »Natur, landskab og fortidsminder. Strækningen Låsby-Århus.« 3) »Æstetisk vurdering.« 4) »Vejteknisk vurdering.« 5) »Trafik- og effektberegninger.« 6) »Trafikant- og naboeffekter ved alternative linier ved Silkeborg.« 7) »Trafikale og miljvmæssige effekter af alternative løsninger ved Århus.«, alle udgivet af Vejdirektoratet 1992. Disse publikationer er fremlagt på Folketingets Bibliotek og på bibliotekerne i området og kan herudover købes hos Vejdirektoratet.

Hermed følges intentionerne i EF's direktiv om vurdering af virkningen på miljvøet (VVM-direktivet).