

de, Vandel, Ny Nørup, Egtved, Billund NV, Hejnsvig og Vorbasse samt Diagonalvejen). Det skyldes navnlig, at der ved anlæg af linie A kan spares 70 mio. kr. til anlæg af den ved anlægslov af 1979 vedtagne Diagonalvejsstrækning Ris-Tørring/Ølholm, idet denne strækning indgår som en del af linie A.

Skov- og Naturstyrelsen foretrækker klart linie A for de to øvrige linieføringer. For en strækning mellem Brande og Ris øst for Give er der to mulige linieføringer, en østlig og en vestlig. Her foretrækker Skov- og Naturstyrelsen den vestlige af hensyn til skovområderne ved Ris Mark. Begge ligger inden for projekteringslovens korridor.

### *Vejstandard*

Uanset linievalg anbefales som udbygningsstandard en 4-sporet motorvej syd for Herning og »halv motorvej«, dvs. 2-sporet motortrafikvej, der senere kan udbygges til motorvej, nord for Herning.

### *Linievalg*

Det foreslås, at der gives projekteringsbemyndigelse til forberedelse og sikring af en motorvej/motortrafikvej i linie H. I konsekvens heraf aflyses sikringen af linierne A/B og C i projekteringsloven fra 1990 (lov nr. 280 af 2. maj 1990, § 3 og § 4). Linieføringskorridoren for rute 18 er herefter som vist på kortbilaget (Bilag 3).

### *1.4. Høring over lovforslaget*

Lovforslaget er forelagt:

Viborg Amtsråd, Viborg Byråd, Bjerringbro Kommunalbestyrelse, Kjellerup Byråd og Skive Byråd.

Århus Amtsråd, Århus Byråd, Galten Byråd, Høring Byråd, Ry Byråd, Gjern Byråd, Silkeborg Byråd og Them Byråd.

Ringkøbing Amtsråd, Ikast Byråd, Herning Byråd, Holstebro Byråd, Aulum-Haderup Kommunalbestyrelse, Trehøje Kommunalbestyrelse, Aaskov Kommunalbestyrelse og Brande Byråd.

Vejle Amtsråd, Give Byråd, Jelling Byråd, Nørre-Snede Kommunalbestyrelse, Tørring-Uldum Kommunalbestyrelse, Vejle Byråd, Egtved Kommunalbestyrelse, Kolding Byråd og Lunderskov Kommunalbestyrelse.

Ribe Amtsråd, Vejen Byråd, Billund Byråd og Grindsted Byråd.

Miljøministeriet, Landbrugsministeriet, og Forsvarsministeriet.

Udtalelserne foreligger endnu ikke.

## **2. Anlæg af motorvejsstrækningen Herning-Århus, jf. forslagets § 1, § 2 og § 6 (Bilag 1).**

### *2.1. Beskrivelse af vejanlægget*

Forslaget omfatter anlæg af en ca. 72 km lang 4-sporet motorvejsstrækning mellem Herning og Århus med tilslutninger til det eksisterende vejnet.

Ved Herning afsluttes motorvejsstrækningen i den 4-sporede Dronningens Boulevard. Det er senere muligt – som forudsat i projekteringsloven – at føre den højklassede vej videre mod vest som motorvej eller motortrafikvej syd om Herning og Snebjerg.

Ved Århus afsluttes motorvejsstrækningen ved Den Jyske Motorvej. Herfra føres vejen videre mod Århus som almindelig hovedlandevej, idet der anlægges en 2,0 km lang hovedlandevejsstrækning nord om Årslev, som forbinder motorvejen med den eksisterende hovedlandevej, Silkeborgvej, vest for Brabrand.

Ved Ikast anlægges en 1,7 km lang nord-sydgående forbindelsesvej mellem motorvejen og den eksisterende hovedlandevej vest for Ikast.

Vest for Silkeborg anlægges en 2,5 km lang nord-sydgående forbindelsesvej mellem motorvejen og den eksisterende hovedlandevej ved Funder.

Vejbestyrelsesforholdet for forbindelsesvejene ved Ikast og Silkeborg afgøres ved forhandling mellem parterne, når vejenes endelige udformning og funktion er afklaret.

Der vil i fornødent omfang blive anlagt service- og rasteplasser. I forbindelse med relevante tilslutningsanlæg anlægges samkørselspladser.

Motorvejsprojektet indebærer omlægning, forlægning og regulering af et betydeligt antal skærende kommune- og landeveje. Der vil blive sikret en række tværgående forbindelser, herunder cykelstier, i nødvendigt omfang.

Det foreslåede anlæg afløser den nuværende rute 15 på strækningen mellem Herning og Århus gennem Silkeborg, omfattende den nuværende hovedlandevej 404, Ringkøbing-Silkeborg, på strækningen fra Dronningens Boulevard i Herning til Silkeborg, og hovedlandevej 403, Silkeborg-Århus, på strækningen fra Silkeborg til umiddelbart øst for Årslev ved Århus.

### *2.1.1. Nuværende vejforhold*

Den nuværende hovedlandevejsstrækning forløber gennem Hammerum, Ikast, Silkeborg og Galten samt en række mindre byer. Trafikken ledes således flere steder gennem byområder med blandet bolig-, forretnings- og anden erhvervsbebyggelse og med mange vejtilslutninger og overkørsler langs hovedlandevejen. Sammenblandingen af lokal og gennem-