

Udskriftsdato: 9. december 2021

2013/1 LSF 27 (Gældende)

## Forslag til Lov om anlæg af Holstebromotorvejen

---

Ministerium: Transportministeriet

Journalnummer: Transportmin.

## Forslag

til

### Lov om anlæg af Holstebromotorvejen

§ 1. Transportministeren bemyndiges til at anlægge en motorvej på strækningen fra Snebjerg, sydvest for Herning, til Holstebro Nord og at anlægge en to-sporet landevej i forlængelse af Nordre Ringvej i Holstebro fra Mozartvej til Vilhelmsborgvej, som klassificeres til kommunevej. Endvidere nedklassificeres den nuværende hovedlandevej 422 på strækningen fra Løven Å, syd for Aulum, til Ringvejen i Holstebro til kommunevej, når motorvejen er anlagt.

*Stk. 2.* Strækningerne, der henholdsvis anlægges og nedklassificeres, fremgår af lovens bilag 1.

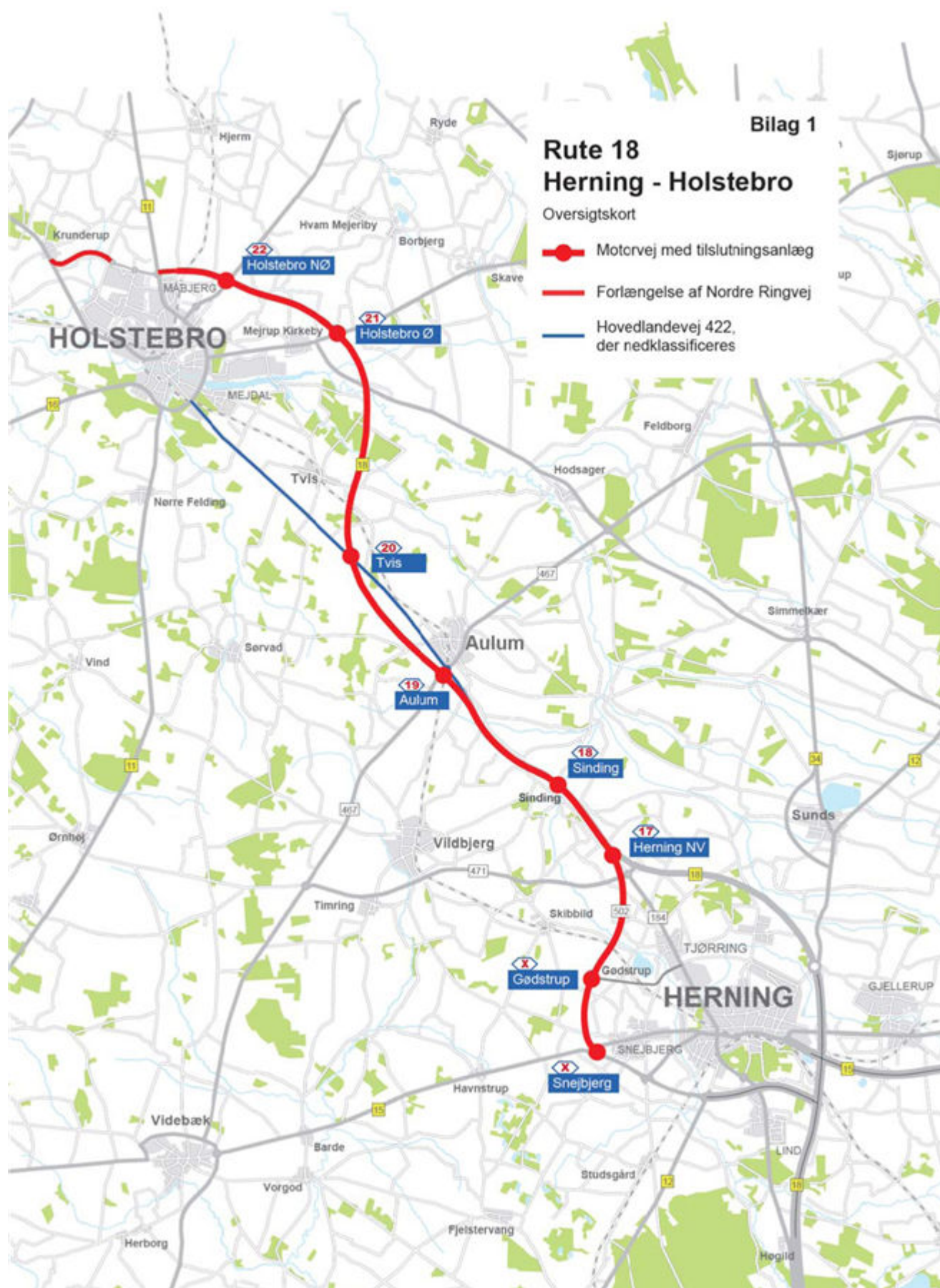
§ 2. Transportministeren kan i særlige tilfælde efter anmodning fra ejeren ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af det i § 1 stk. 1 nævnte projekt, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer.

§ 3. Vejdirektoratet eller den, som Vejdirektoratet bemyndiger hertil, kan på privat ejendom foretage de arkæologiske forundersøgelser, der er nødvendige for anlægsarbejdet, jf. § 1.

*Stk. 2.* Vejdirektoratet eller den, som Vejdirektoratet bemyndiger hertil, skal mindst 28 dage før gennemførelsen af undersøgelser efter stk. 1 give besked til de berørte grundejere eller brugere. Hvis dette ikke er muligt, skal oplysning herom offentliggøres.

*Stk. 3.* Erstatning for skade, som måtte blive påført ejeren som følge af de i stk. 1 nævnte undersøgelser, fastsættes, hvis der ikke kan indgås aftale med ejeren herom, ved taksation efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

§ 4. Loven træder i kraft d. 1. januar 2014.



# *Bemærkninger til lovforslaget*

## *Almindelige bemærkninger*

### Indholdsfortegnelse:

1. Indledning
  - 1.1 Hovedindhold
2. Baggrund
  - 2.1 VVM-undersøgelse og høring
3. Redegørelse for lovforslagets hovedpunkter
  - 3.1 Vejanlæggets funktion og kvalitet
  - 3.2 Linjeføring og tværprofil
  - 3.3 Tilslutningsanlæg
  - 3.4 Sideanlæg
  - 3.5 Lokalvejnet og stier
  - 3.6 Faunapassager
  - 3.7 Erstatningsnatur
  - 3.8 Støjreducerende foranstaltninger
  - 3.9 Vejudstyr
  - 3.10 Vejafvanding
  - 3.11 Naboarealer
  - 3.12 Plan- og beskyttelsesforhold
  - 3.13 Fremrykket ekspropriation og adgang til arkæologiske forundersøgelser
4. Alternativer
5. Trafikale konsekvenser
  - 5.1 Trafiksikkerhed
6. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
  - 6.1 Anlægs- og samfundsøkonomi
  - 6.2 Konsekvenser for Vejdirektoratet
7. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
8. Administrative konsekvenser for borgerne
9. De miljømæssige konsekvenser
  - 9.1 Arealindgreb
  - 9.2 Støj, luft og klima
  - 9.3 Plante- og dyreliv
  - 9.4 Landskab
  - 9.5 Kulturarv og arkæologi
  - 9.6 Friluftsliv
  - 9.7 Overfladevand og grundvand
  - 9.8 Ressourceforbrug
  - 9.9 Forurenet jord
10. Forholdet til EU-retten
11. Hørte myndigheder m.v.
12. Sammenfattende skema

## *1 Indledning*

### *1.1 Hovedindhold*

Lovforslaget indeholder en bemyndigelse til transportministeren til at anlægge en motorvej på en ca. 39 km lang strækning fra Rute 15 ved Snejbjerg, sydvest for Herning, til Holstebro Nord, samt at anlægge en ca. 3 km forlængelse af Nordre Ringvej i Holstebro fra Mozartvej til Vilhelmsborgvej.

Lovforslaget indeholder endvidere en bemyndigelse til at nedklassificere den nuværende hovedlandevej 422 på strækningen fra Løven Å, syd for Aulum til Ringvejen i Holstebro til kommunevej, når motorvejen er anlagt.

Lovforslaget er et led i udmøntningen af aftale af den 25. april 2013 mellem regeringen (Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti om »Linjeføring for Holstebromotorvejen«.

Grundlaget for lovforslaget er det anlægsprojekt, der er beskrevet med VVM-redegørelsens alternativ 4 (motorvej Herning S til Holstebro N) samt tilvalg 1 (forlængelse af Nordre Ringvej i Holstebro), dog således at strækningen syd for Herning fra Messemotorvejen til Snejbjerg ikke udbygges til motorvej. Tilslutningsanlægget ved Snejbjerg udformes som et tilslutningsanlæg i to plan.

På baggrund af en samlet vurdering af gennemførte undersøgelser, den offentlige høring og aftalen af 25. april 2013 om »Linjeføring for Holstebromotorvejen« foreslås det, at transportministeren bemyndiges til at anlægge den ca. 39 km lange strækning fra rute 15 ved Snejbjerg til Holstebro Nord som en motorvej samt at anlægge den resterende del af Nordre Ringvej i Holstebro fra Mozartvej til Vilhelmsborgsvej som en to-sporet landevej. Desuden foreslås det, at transportministeren bemyndiges til at nedklassificere hovedlandevej nr. 422 på strækningen fra Løven Å, syd for Aulum til Ringvejen i Holstebro til kommunevej, når motorvejen er anlagt.

Det foreslås endvidere i lovforslaget, at Vejdirektoratet eller den, som Vejdirektoratet bemyndiger hertil, på privat ejendom kan foretage de arkæologiske forundersøgelser, der er nødvendige for anlægsarbejdet. Hermed kan de arkæologiske forundersøgelser gennemføres før detailprojekteringen og før anlægsarbejderne påbegyndes. Dermed undgås, at undersøgelserne belaster projektets økonomi eller tidsplan mere end nødvendigt. Uden denne hjemmel kan arkæologiske forundersøgelser kun gennemføres på baggrund af frivillige aftaler i tidsrummet frem til ekspropriationen til vejanlægget.

Endelig foreslås med lovforslaget hjemmel til transportministeren til i særlige tilfælde at fremrykke ekspropriation af ejendomme, der berøres særligt indgribende af projektet.

## *2 Baggrund*

Folketinget vedtog i 1996 en projekteringslov for udbygning af rute 18 Vejle – Herning – Holstebro til motorvej eller motortrafikvej. Formålet hermed var at styrke den regionale tilgængelighed og koble Midt- og Vestjylland op på de overordnede motorvejsforbindelser.

I 2002 blev det besluttet, at rute 18 skulle anlægges som motorvej mellem Vejle og Herning med et forløb øst om Herning og som motortrafikvej på strækningen nord om Herning til den eksisterende motortrafikvej ved Sinding.

Motorvejen og motortrafikvejen ved Herning blev åbnet for trafik i 2006, og den samlede motorvej mellem Vejle og Herning forventes færdig i 2014.

Med aftale om »Bedre veje mv.« fra december 2009 mellem Socialdemokraterne, Socialistisk Folkeparti, Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti blev der i 2009-2010 gennemført en forundersøgelse for en motorvej på strækningen mellem Herning og Holstebro. I forlængelse heraf blev det besluttet, at forundersøgelsen også skulle belyse, hvordan det kommende regionsygehus i Gødstrup ved Herning mest hensigtsmæssigt forbindes til motorvejen.

På baggrund af forundersøgelsen besluttede parterne samt Det Radikale Venstre i 2011 at gennemføre en VVM-undersøgelse, som udgør det endelige beslutningsgrundlag for projektet. VVM-undersøgelsen omfatter et antal forskellige linjeføringer for motorvejen omkring hhv. Herning og Holstebro, en forbindelsesvej til Gødstrup samt en forlængelse af Nordre Ringvej i Holstebro.

Med aftalen om »Linjeføring for Holstebromotorvejen« besluttede parterne, at Holstebromotorvejen »etableres som motorvej i en linjeføring fra Holstebro N til Sinding nordvest for Herning og videre som motorvej på vejforbindelsen til Gødstrup frem til krydsningen ved rute 15. Der etableres ved krydsningen ved rute 15 en højklasset sammenkobling mellem motorvejsforbindelsen til Gødstrup og den eksisterende motortrafikvej syd om Herning. I Holstebro etableres en forlængelse af Nordre Ringvej fra Mozartvej til Vilhelmsborgvej.«

Den nuværende hovedlandeveisstrækning mellem Herning og Holstebro har en relativ stor trafikbelastning, og trafikken forventes at stige i de kommende år i takt med den generelle samfundsudvikling og som konsekvens af, at motorvejen mellem Vejle og Herning færdiggøres. Der er i dag fremkommelighedsproblemer i myldretiderne på visse strækninger ved Aulum og Holstebro og for sidevejstrafikken, der skal ud på hovedlandevejen.

Anlægget af motorvejen og Nordre Ringvej i Holstebro vil forbedre fremkommeligheden og trafikikkerheden samt reducere køretiden på de aktuelle strækninger. Endvidere vil motorvejen skabe en god vejbetjening til det nye sygehusområde ved Gødstrup, hvor der i dag ikke er nogen vejforbindelse fra nord og vest.

## 2.1 VVM-undersøgelse og høring

VVM-undersøgelsen er gennemført i perioden fra april 2011 til august 2012. VVM-processen blev indledt med en offentlighedsfase, hvor der blev afholdt borgermøder, og borgerne blev opfordret til at indsende idéer og forslag til undersøgelsen.

Arbejdet er fulgt af et teknikerudvalg med deltagelse af Holstebro Kommune, Herning Kommune samt Naturstyrelsen.

Resultatet heraf fremgår af Vejdirektoratets VVM-redegørelse, som omfatter følgende 4 rapporter:

- Rapport 416: Rute 81 Motorvej Herning – Holstebro og vejforbindelse til Gødstrup. VVM-redegørelse - Sammenfattende rapport
- Rapport 417: Rute 81 Motorvej Herning – Holstebro og vejforbindelse til Gødstrup. VVM-redegørelse - Projektplaner
- Rapport 418: Rute 81 Motorvej Herning – Holstebro og vejforbindelse til Gødstrup. VVM-redegørelse - Miljørapport
- Rapport 419: Rute 81 Motorvej Herning – Holstebro og vejforbindelse til Gødstrup. VVM-redegørelse - Arealanalyse

Rapporterne kan læses på [www.vejdirektoratet.dk](http://www.vejdirektoratet.dk).

VVM-redegørelsen blev den 28. juni 2012 fremsendt til Folketingets Transportudvalg (Alm. del bilag 378)

I VVM-redegørelsen er beskrevet et hovedforslag og 4 alternative linjeføringer for en motorvej fra Herning til Holstebro samt en forbindelsesvej til Gødstrup. Der indgår således motorvejslinjeføringer til hhv. Holstebro Syd og Holstebro Nord samt linjeføringer nord om Herning eller syd og vest om Herning via Gødstrup. Endvidere indgår som mulige tilvalg forlængelse af Nordre Ringvej i Holstebro samt forskellige vejstandarder for en vejforbindelse til Gødstrup.

Den aftalte linjeføring er baseret på VVM-redegørelsens »alternativ 4« om en motorvej fra Holstebro Nord til Herning Syd, dog således, at strækningen syd for Herning fra Messemotorvejen til Snebjerg

ikke udbygges til motorvej. Endvidere indgår tilvalget om at anlægge en forlængelse af Nordre Ringvej i Holstebro.

VVM-redegørelsen har været fremlagt i en offentlig høring fra den 25. juni til den 27. august 2012. Den sammenfattende rapport samt rapporten med projektplaner har været fremlagt til afhentning på rådhusene og biblioteker i Holstebro Kommune og Herning Kommune. Borgerne har også gratis kunnet rekvirere den sammenfattende rapport hos Schultz Distribution.

Husstande i en korridor langs med vejprojektet samt en række relevante myndigheder, institutioner, interesseorganisationer og foreninger har modtaget orienteringsbreve om den afsluttende høring.

Der har i høringsperioden været afholdt 2 borgermøder i hhv. Herning og Holstebro d. 14. og 15. august 2012.

Der er i den afsluttende høringsperiode modtaget 31 høringssvar, heraf 4 fra offentlige myndigheder og 11 fra interesseorganisationer, virksomheder og landbrug. De resterende 16 høringssvar er fra borgere og grupper af borgere (grundejerforeninger m.v.). Størstedelen af høringssvarene fra myndigheder og interesseorganisationer vedrører valget af løsningsmulighed. Herunder har Holstebro Kommune m.fl. ønsket en linjeføring for motorvejen til Holstebro Nord, og Herning Kommune m.fl. har ønsket en linjeføring syd og vest om Herning.

Holstebro Kommune og Herning Kommune har ligeledes fremført en række konkrete ønsker til ændringer af vejprojektet. Blandt de væsentligste ønsker kan nævnes, at Holstebro Kommune ønsker adgang til erhvervsområderne i Holstebro Nord fra den kommende vej, hvilket kan opnås ved at afslutte motorvejen ved Hjermvej, og anlægge de sidste ca. 700 m frem til Struer Landevej som en 4-sporet facadeløs vej.

Høringssvarerne fra landbrugsvirksomheder og borgere omhandler primært konkrete ønsker om lokale ændringer af vejens linjeføring.

Der er udarbejdet et høringsnotat på baggrund af de indkomne høringssvar og Vejdirektoratets bemærkninger. Høringsnotatet er også tilgængeligt på Vejdirektoratets hjemmeside.

### *3 Lovforslagets indhold*

#### *3.1 Vejanlæggets funktion og kvalitet*

Vejen anlægges som en 4-sporet motorvej og indpasses i det omgivende miljø og landskab på en æstetisk og miljømæssigt afbalanceret måde. Den trafikikkerhedsmæssige standard vil være høj.

Motorvejsstrækningen vil bestå af en ca. 8 km lang bynær strækning vest om Herning, mens den ca. 31 km lange strækning nord for Herning vil forløbe i åbent land. I projektets sydlige ende vil motorvejen blive afsluttet i et tilslutningsanlæg ved Snejbjerg (rute 15) og tilpasses forløbet af den eksisterende motortrafikvej syd om Herning. I nord vil motorvejen blive afsluttet i en rundkørsel eller et signalanlæg ved Hjermvej i Holstebro, hvorfra trafikken føres ad en ny 4-sporet facadeløs vej den sidste kilometer frem til Struer Landevej.

Motorvejsstrækningen vest for Herning forventes at have en tilladt hastighed på 110 km/t, mens motorvejsstrækningen nord for Herning forventes at have en tilladt hastighed på 130 km/t, idet beslutningen om hastighedsgrænsen på strækningen efter færdselsloven fastlægges af politiet i samarbejde med vejbestyrelsen, dvs. Vejdirektoratet.

Forlængelsen af Nordre Ringvej i Holstebro vil blive udformet som en 2-sporet landevej med en forventet tilladt hastighed på 80 km/t og tilsluttes Vilhelmsborgvej i en rundkørsel.

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

### 3.2 Linjeføring og tværprofil

Den overordnede linjeføring for Holstebromotorvejen fremgår af bilag 1 til dette lovforslag.

Med vejens linjeføring er der tilstræbt den bedst mulige afvejning af tilpasning i landskabet, naturmæssige forhold, begrænsning af de areal- og ejendoms-mæssige konsekvenser samt anlægsøkonomiske forhold.

Projektet omfatter anlæg af en 4-sporet motorvej i en 29 m bred profil i henhold til Vejdirektoratets standardtværsnit med to kørespor, nødspor, indre kantbane og yderrabat i begge kørselsretninger samt en midterrabat. På strækninger, hvor vejvand skal håndteres i et lukket system, etableres kantopsamling. Kantopsamlingen etableres ved at udvide nødsporets belagte areal og reducere yderrabattens bredde tilsvarende. Det er muligt, at der skal gennemføres mindre tilpasninger ved detailprojekteringen.

På strækningen vest om Herning og fra Aulum til Holstebro Nord vil vejen blive anlagt i nyt tracé, mens strækningen fra tilslutningsanlægget ved rute 18 (lige nord for Herning) til Aulum Syd vil vejen blive anlagt som motorvej ved udbygning af den eksisterende motortrafikvej.

Forlængelse af Nordre Ringvej i Holstebro vil blive anlagt som en 2-sporet vej på 11 meters bredde med 8,0 meter kørebane og 1,5 meter ydrerabat i begge sider.

### 3.3 Tilslutningsanlæg

På den samlede motorvejsstrækning fra Snebjerg til Holstebro N vil der blive etableret tilslutningsanlæg følgende steder:

- Snebjerg/Rute 15 (motorvejsafslutningen)
- Gødstrup/Regionshospitalet
- Trehøjevej/Rute 18
- Sinding
- Aulum
- Herningvej/ Tvis Syd
- Viborgvej
- Skivevej

Anlægget ved Aulum vil blive udformet enten som et fuldt tilslutningsanlæg med til- og frakørsel i begge retninger eller som to enkeltrettede tilslutningsanlæg. De øvrige tilslutningsanlæg vil blive udformet som fulde tilslutningsanlæg. Den endelige udformning af tilslutningsanlæggene fastlægges på baggrund af detaljerede beregninger af trafikstrømmene i tilslutningsanlægget.

Der vil ved krydsningen ved rute 15 ved Snebjerg blive etableret en højklasset sammenkobling mellem motorvejsforbindelsen og den eksisterende motortrafikvej syd om Herning.

### 3.4 Sideanlæg

Der vil blive etableret samkørselspladser i umiddelbar nærhed af tilslutningsanlæggene ved:

- Snebjerg/ Rute 15
- Trehøjevej/Rute 18
- Sinding
- Aulum
- Herningvej/Tvis Syd
- Viborgvej
- Skivevej

### 3.5 Lokalvejnet og stier

Der vil blive etableret niveaufrie krydsninger (over- eller underføringer) af stier og lokalveje på følgende lokaliteter:



- Nørretanderupvej, Snejbjerg (sti)
- Helstrupvej, nord for Snejbjerg
- Fonvadvej, syd for Gødstrup
- Sti (sammen med underføringen af jernbanen, syd for Vildbjergvej)
- Vildbjergvej, nord for Gødstrup
- Ørnhovedvej, nord for Gødstrup
- Schæferivej, syd for Sinding
- Rosmosevej, syd for Sinding
- Ørrevej (sti), Sinding
- Kroghøjvej, nord for Sinding
- Romvigvej, syd for Aulum
- Troelstrupvej, syd for Aulum
- Kildevej, vest for Aulum
- Gedbovej, øst for Tvis
- Lindholtvej, nordøst for Tvis
- Morrevej, syd for Tvis
- Hodsagervej, nord for Storåen
- Mejrup Skolevej, nord for Mejrup
- Mosebyvej, nordvest for Mejrup
- Virumvej, nordøst for Holstebro

Den endelige fastlæggelse af ændringer i sti- og lokalvejnettet vil ske i forbindelse med detailprojekteringen og ekspropriationskommissionens behandling.

For så vidt angår den niveaufrie skæring ved Schæferivej har høringsfasen afdækket, at der er forskellige holdninger til behovet for en niveaufri skæring. Vejdirektoratet vil på den baggrund drøfte den konkrete løsning ved Schæferivej med Herning Kommune.

For så vidt angår den niveaufri underføring ved Romvigvej har Vejdirektoratets foreløbige detailprojektering vist, at der vil være betydelig risiko for, at en krydsning af motorvejen på dette sted vil være truet af oversvømmelse fra den nærliggende Løven Å. Vejdirektoratet vil undersøge mulighederne for en niveaufri skæring ved Romvigvej nærmere, herunder om der kan findes løsninger som er teknisk og økonomisk realistiske. Der vurderes at være en betydelig sandsynlighed for at projektet ikke kan realiseres.

### 3.6 Faunapassager

Der vil blive anlagt i alt 5 landskabsbroer på projektstrækningen, der også vil fungere som faunapassager. Broerne vil blive anlagt på følgende lokaliteter:

- Herningholms Å, ved Gødstrup
- Tvis Å
- Storå
- Savstrup Å
- Tilløb til Savstrup Å

Der vil desuden blive anlagt en faunabro nord for Aulum samt to faunatunneller, henholdsvis nord for Løven Å og nord for Sinding. Faunabroen har dimensioner, der opfylder anbefalingerne for en kron dyrspassage, mens tunnellerne har dimensioner, der opfylder anbefalingerne for rådyrspassage. Desuden vil der blive anlagt et antal mindre faunapassager i form af tørre og våde rørunderføringer på baggrund af de forekomster, der er registreret i forbindelse med miljøkortlægningen.

I forbindelse med faunapassager etableres vildthejn langs vejen i fornødent omfang, således at padder og dyr ledes hen til faunapassagerne.

### 3.7 Erstatningsnatur

Anlæg af motorvejen og forlængelsen af Nordre Ringvej i Holstebro vil påvirke følgende naturområder som er beskyttet i henhold til naturbeskyttelseslovens 3:

1. ca. 5,2 ha beskyttede naturtyper
2. 12 beskyttede søer og vandhuller
3. 10 beskyttede vandløb

Desuden påvirkes 0,4 ha med fredskov samt 3,5 ha skov med biologisk værdi.

Omfanget, udformningen og placeringen af erstatningsskov vil blive afklaret i forbindelse med detailprojekteringen efter nærmere aftale med Naturstyrelsen. Størrelsen af erstatningsskoven for vej anlægsprojekter beregnes som udgangspunkt som 200 pct. af det areal, som den skal erstatte, dog mindst 110 pct.

For at kompensere for de søer og vandhuller, der forsvinder ved udbygning af motorvejen, vil der blive etableret ca. 32 erstatningsvandhuller. Der vil blive anlagt ny eng på ca. 4,2 ha, ny mose på ca. 3,4 ha og ny hede på ca. 0,9 ha. Omfanget, placering og evt. naturpleje vil blive afklaret i forbindelse med detailprojekteringen efter nærmere aftale med henholdsvis Holstebro Kommune og Herning Kommune.

Formålet er bl.a. at sikre, at de paddearter m.v., der lever i og omkring vandhullerne, også efter etablering af motorvejen og Nordre Ringvej kan opretholdes i levedygtige bestande. Vandhullerne skal have en størrelse, udformning og placering, som bl.a. sikrer opretholdelse af den økologiske funktionalitet for de dyrearter, der findes i området og er listet på EU-habitatdirektivets bilag IV, jf. afsnit 10 om forholdet til EU-retten, og som EU-landene har en særlig forpligtelse til at sikre levesteder for. Placeringen af vandhullerne fastlægges ved detailprojekteringen efter nærmere aftale med Naturstyrelsen.

I det omfang der skal flyttes paddeyngel/æg o.l. fra nuværende vandhuller til fremtidige erstatningsvandhuller, vil der blive søgt om tilladelse hertil, jf. bekendtgørelse nr. 330 af 19. marts 2013 om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt.

### 3.8 Støjreducerende foranstaltninger

Der vil blive etableret støjafskærmning på vestsiden af motorvejen på en ca. 500 m lang strækning ved Sinding samt på østsiden af vejen på en ca. 1700 m lang strækning ved Ljørring, syd for Aulum. Den præcise udstrækning og udformning af støjafskærmningen vil blive fastlagt ved detailprojekteringen.

Vejdirektoratet kan yde tilskud til facadeisolering for særligt støjramte boliger. Ved boliger med en støjbelastning på mere end 73 dB ydes tilskud på 90 pct. af udgifterne. Er støjniveauet mellem 68 og 73 dB ydes tilskud på 75 pct., og er støjniveauet mellem 63 og 68 dB ydes tilskud på 50 pct. Der er dog fastsat et maksimalt tilskudsbeløb, som pr. 4. kvartal 2012 er ca. 124.000 kr. inkl. moms (byggeomkostningsindeks 130,2). Udpegning af boliger, der tilbydes tilskud til støjisolering samt tilhørende tilskudsprocent, fastlægges af Vejdirektoratet.

### 3.9 Vejudstyr

Motorvejen vil blive udstyret med vejtavler, autoværn, kantpæle, trafikregistreringsudstyr og vintervar-slingsudstyr. Afmærkning på kørebanen vil blive udført med reflekterende afmærkning.

Der vil blive etableret belysning af nye rundkørsler.

Der vil i det videre arbejde foregå en detaljeret planlægning af beredskab og trafikafvikling med de berørte kommuner, politiet og redningstjenester.

### 3.10 Vejafvanding

Vejprojektet vil medføre, at det samlede befæstede vejareal forøges, og der vil derfor ske en stigning i mængden af vejvand, der afledes til vandløbene. I områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD-

områder) og indvindingsområder ledes vejvand i lukkede systemer til regnvandsbassiner med reguleret afløb. I øvrige områder foregår vejafvandning så vidt muligt i åbne systemer.

Afledningen af vejvandet til vandløb mv. kræver tilladelse efter miljøbeskyttelsesloven. I tilladelserne vil der blive fastlagt nærmere vilkår for afledningen. Den endelige dimensionering, udformning og placering af regnvandsbassinerne vil ske i overensstemmelse med disse vilkår.

### *3.11 Naboarealer*

Motorvejen og Nordre Ringvej i Holstebro forløber i åbent land og gennem plantager. 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 det, 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.

Generelt fastlægges en udvidelsesbyggelinje i begge vejsider med en afstand på 50 m fra motorvejens midtlinje og 35 m fra rampernes venstre kørebantekant samt 35 m fra rundkørselens yderste kørebantekant.

Byggelinjerne pålægges ejendommene i henhold til § 34 i lov om offentlige veje.

For at gennemføre anlægsarbejderne er det nødvendigt at disponere over arbejdsarealer. Disse reetableres og afleveres efter endt brug tilbage til ejerne.

### *3.12 Plan- og beskyttelsesforhold*

Gennemførelse af anlægsprojektet kræver tilladelser og dispensationer i henhold til gældende lovgivning om plan- og beskyttelsesforhold fra de ansvarlige myndigheder (Naturstyrelsen, Herning Kommune og Holstebro Kommune).

Etablering af motorvejen og forlængelsen af Nordre Ringvej vil medføre konsekvenser for beskyttede sten- og jorddiger og i et vist omfang også for fredede fortidsminder. Vejanlægget vurderes derimod ikke at have indflydelse på Natura 2000 områder.

Motorvejen går gennem områder med drikkevandsinteresser og områder med særlige drikkevandsinteresser.

Herning Kommune og Holstebro Kommune har tilkendegivet, at der kan forventes meddelt de nødvendige tilladelser og dispensationer til gennemførelse af vejanlægget efter planloven, naturbeskyttelsesloven, miljøbeskyttelsesloven, vandløbsloven og museumsloven.

Naturstyrelsen har den 18. juni 2013 meddelt sin principgodkendelse af projektet i henhold til naturbeskyttelseslovens § 20. De øvrige konkrete tilladelser og dispensationer, der er nødvendige for anlæggets gennemførelse, herunder dispensationer fra gældende lovgivning, vil blive søgt løbende i forbindelse med projekteringen af anlægget.

### *3.13 Fremrykket ekspropriation og adgang til arkæologiske forundersøgelser*

De ordinære 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 ekspropriationskommissionen har afholdt de nødvendige besigtigelser.

Der kan forekomme situationer, hvor det efter anmodning fra ejeren vil være hensigtsmæssigt at ekspropriere en ejendom før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer. Et eksempel på en sådan situation kan være, at ejeren af en ejendom, der med stor sandsynlighed skal totaleksproprieres som følge af vejanlægget, af økonomiske eller sociale årsager, fx sygdom, alder, familieførøgelse, arbejdssituation mv. har behov for at afhænde sin ejendom. Da det kan være umuligt at sælge en ekspropriationstruet ejendom på almindelige vilkår, kan ekspropriation være nødvendigt.

Et andet eksempel kan være, at fremrykket ekspropriation kan afværge væsentlige økonomiske conse-

kvenser for anlægsmyndigheden, eksempelvis som følge af, at en grundejer vil foretage ændringer af sin ejendom, der vil fordyre en senere ekspropriation væsentligt.

Der er derfor indsat en hjemmel til ekspropriation før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer i lovforslaget.

I forbindelse med projektering af nye vejanlæg eller ændringer af bestående vejanlæg gennemføres arkæologiske forundersøgelser for at få en indikation af, om der er sandsynlighed for at støde på arkæologiske fund i forbindelse med anlægsarbejderne. På baggrund heraf fastlægges, hvor der i givet fald skal gennemføres egentlige arkæologiske udgravninger.

Hvis det vurderes, at der er behov for at foretage arkæologiske forundersøgelser, er det mest hensigtsmæssigt, at disse undersøgelser gennemføres før detailprojekteringen og før anlægsarbejderne påbegyndes, så den tid, der anvendes til forundersøgelserne, ikke belaster projektets økonomi eller tidsplan mere end nødvendigt.

Arkæologiske forundersøgelser kan bestå i, at der trækkes et antal søgegrøfter på det berørte areal. Søgegrøfterne graves med en gravemaskine og lægges som regel med ca. 15 m mellemrum. Søgegrøfterne varierer fra 2-3 m i bredden og dybden er afhængig af muldlagets tykkelse. Der kan typisk afdækkes ca. 10.000 m<sup>2</sup> pr. dag. Forundersøgelser i middelalderlige kulturlag forløber anderledes, idet disse oftest vil ske i form af analyse af boreprøver, søgegrøfter og/eller udgravning af mindre felter, der kan belyse eventuelle kulturlag. Hvis man efter de arkæologiske forundersøgelser eller anlægsmyndighedens detailundersøgelser støder på væsentlige fortidsminder, er konsekvensen, at der skal tages stilling til spørgsmålet om arkæologiske undersøgelser. Fastlæggelsen af behovet for arkæologiske forundersøgelser vil foregå i samarbejde med Kulturstyrelsen (de lokale statsanerkendte museer).

De nævnte arkæologiske forundersøgelser vil kunne medføre, at f.eks. landbrugsarealer ikke vil kunne benyttes i en kortere eller længere periode. Der er derfor behov for en hjemmel til at kunne foretage disse undersøgelser, selvom de medfører ulemper for ejerne af de pågældende arealer. Henset til indgrebets omfang er det ikke sikkert, at det er muligt mod erstatning at opnå en frivillig aftale med lodsejeren om at kunne disponere over et givent område. Det skyldes navnlig, at det kan være vanskeligt at blive enige om, hvilken erstatning, der skal ydes til lodsejeren, når anlægsmyndigheden ikke har noget alternativ til en frivillig aftale.

Efter den gældende ordning, kan de arkæologiske forundersøgelser - hvor der ikke kan indgås en frivillig aftale - kun gennemføres efter besigtigelsesforretningerne, der er et led i ekspropriationsprocessen. Det betyder, at de først kan foretages, når der foreligger en anlægslov med ekspropriationshjemmel for den pågældende strækning.

Det foreslås derfor, at der skabes hjemmel i anlægsloven til, at anlægsmyndigheden kan få foretaget de nævnte arkæologiske forundersøgelser, således at disse kan foretages uafhængigt af ekspropriationsprocessen, men således at den private ejer af arealet, hvis der ikke kan indgås aftale med ejeren herom, får fuld erstatning efter reglerne i loven om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

De arkæologiske forundersøgelser vil søges foretaget, så de er til mindst mulig gene for de berørte grundejere.

Da de arkæologiske forundersøgelser i visse tilfælde har karakter af ekspropriation, skabes der med bestemmelsen hjemmel i overensstemmelse med grundlovens § 73 mulighed for at foretage ekspropriation.

Det fremgår af grundlovens § 73, at ejendomsretten er ukrænkelig, og at ingen kan tilpligtes at afstå sin ejendom uden, hvor almenvellet kræver det. Det kan kun ske ifølge lov og mod fuldstændig erstatning.

#### *4 Alternativer*

Der er i VVM-undersøgelsen vurderet fem forskellige løsninger for en motorvej mellem Herning og Holstebro og en vejforbindelse til Gødstrup:

- Hovedforslag: Motorvej Herning N – Holstebro S samt 2-sporet landevej til Gødstrup
- Alternativ 1: Motorvej Herning N – Holstebro S, udbygning af Ringvejen i Holstebro og 2-sporet landevej til Gødstrup
- Alternativ 2: Motorvej Herning N – Holstebro N samt 2-sporet landevej til Gødstrup
- Alternativ 3: Motorvej Herning S (via Gødstrup) – Holstebro S samt udbygning af Ringvejen i Holstebro
- Alternativ 4: Motorvej Herning S (via Gødstrup) – Holstebro N

Desuden er vurderet tre mulige tilvalg:

- Tilvalg 1: Forlængelse af Nordre Ringvej i Holstebro fra Mozartvej – Vilhelmsborgvej
- Tilvalg 2: Opgradering af forbindelsesvejen til Gødstrup til motortrafikvej
- Tilvalg 3: Opgradering af forbindelsesvejen til Gødstrup til motorvej

Af VVM-undersøgelsen fremgår, at de forskellige løsninger vil tilgodese forskellige hensyn. Den besluttede løsning (Alternativ 4 samt tilvalg 1 – dog uden udbygning af strækningen fra Snejbjerg til Herning S) giver de størst mulige rejsetidsfordele for gennemkørende trafik fra området nord og vest for Holstebro mod Herning. Desuden bidrager løsningen til at aflaste trafikken gennem Holstebro på den nuværende ringvej. Endvidere giver løsningen en direkte motorvejsforbindelse til det nye sygehusområde i Gødstrup ved Herning.

### 5 Trafikale konsekvenser

Trafikbelastningen på motorvejen syd for Sinding forventes i 2020 at være knap 23.000 biler (årsdøgntrafik), mens trafikbelastning i 2020 på motorvejen ved Gødstrup forventes at være 7 – 8.000 biler i døgnet. På motorvejsstrækningen øst om Holstebro forventes i 2020 en trafikbelastning på 7- 9.000 biler i døgnet.

Forlængelsen af Nordre Ringvej i Holstebro fra Mozartvej til Vilhelmsborgvej forventes i 2020 at have en trafikbelastning på ca. 2.000 biler i døgnet.

Etableringen af motorvejen og Nordre Ringvejs forlængelse vil generelt reducere køretiderne til og fra Holstebro og Nordvestjylland, og dermed også reducere rejsetiden til det kommende regionshospital i Gødstrup. Ligeledes vil vejforbindelsen aflaste Holstebro Ringvej og den nordlige del af Herningvej for gennemkørende trafik fra Holstebro Nord og Nordvestjylland.

To rundkørsler på rute 18 ved Aulum medfører jævnligt forsinkelser for trafikken mellem Holstebro og Herning. Med etablering af motorvejen vil disse trængselsproblemer forventeligt blive løst.

Kapacitetsudnyttelsen i 2020 på motorvejen er for en spidstime beregnet til 55 pct. på den mest trafikerede strækning, mens motorvejsstrækningen vest om Herning vil have en kapacitetsudnyttelse på 13 pct. i spidstimen.

#### 5.1 Trafiksikkerhed

Uheldsbilledet på det nuværende vejnet i området kan generelt betegnes som ”normalt” for de vejtyper og de trafikbelastninger, der er på vejnettet.

Med etablering af en motorvej vil en betydelig del af trafikken blive overflyttet fra det eksisterende vejnet, og da motorveje generelt er mere sikre, forventes det samlede antal af personskadeuheld pr. år at falde med i gennemsnit 2,6 uheld. Den positive udvikling i personskadeuheld kommer fra færre uheld på strækningen, fordi den bliver til motorvej. Endvidere vil den positive udvikling skyldes færre uheld ved kryds på den nuværende strækning, da trafikken flyttes over på motorvej, hvor der ikke er kryds.

## 6 Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

### 6.1 Anlægs- og samfundsøkonomi

Anlægsoverslaget for anlæg af en motorvej mellem Herning og Holstebro og vejforbindelse til Gødstrup er udarbejdet efter Transportministeriets retningslinjer for ny budgettering af anlægsprojekter på vej- og baneområdet.

Anlægsoverslaget er opgjort på 4 niveauer: Fysikoverslag, basisoverslag, ankerbudget (projektbevilling) og samlet anlægsbudget, jf. akt 16 af 24. oktober 2006.

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 kendes først på et senere tidspunkt, ligesom udviklingen i priserne på ejendomsmarkedet og konjunktur- og konkurrence-situationen på licitationstidspunktet er af væsentlig betydning for anlægsudgifternes endelige størrelse.

I henhold til principperne for ny anlægsbudgettering er der gennemført en ekstern kvalitetssikring, som har omfattet en vurdering af Vejdirektoratets økonomiske overslag, risikostyring, samfundsøkonomiske analyse samt projektorganisering og udbudsstrategi.

Den overordnede konklusion af kvalitetssikringen er, at der ingen vægtige grunde er til, at der ikke kan træffes beslutning om at gå videre med projektet på baggrund af det af Vejdirektoratet fremlagte beslutningsgrundlag. Den eksterne kvalitetssikring har dog medført, at der er gennemført nye beregninger af anlægsoverslagene, hvor prisbiblioteket er udvidet med priser fra entrepriser fra området omkring Herning fra perioden 2000 – 2006. Denne justering har medført, at anlægsoverslag er reduceret med ca. 2 pct.

Der er på den baggrund udarbejdet et korrigeret basisoverslag på 2965,4 mio. kr. (prisniveau 2013, indeks 183,38). I overslaget indgår udgifter til etablering af vejanlægget, arealerhvervelse, projektering, tilsyn og administration.

I henhold til ny anlægsbudgettering bevilges basisoverslaget tillagt 10 pct. til Vejdirektoratets gennemførelse af projektet (ankerbudgettet). Herudover afsættes yderligere en central reserve på 20 pct. til Transportministeriet. Det samlede anlægsbudget vil således udgøre basisoverslaget + 30 pct. dvs. 3.855 mio. kr. i 2013-priser (indeks 183,38).

I tabel 1 er angivet basisoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget:

*Tabel 1: Basisoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget for hovedforslaget i mio. kr. Prisniveau 2013 og indeks 183,38.*

Basisoverslag Mio. kr.	Ankerbudget (basisoverslag + 10 pct.) Mio. kr.	Samlet anlægsbudget (basisoverslag + 30 pct.) Mio. kr.
2.965,4	3.261,9	3.855,1

Projektets omkostninger og fordele for samfundet er opgjort i henhold til Transportministeriets manual for samfundsøkonomisk analyse. På baggrund af disse opgørelser er der beregnet en intern rente for

projektet. Den interne rente er den rente, som opnås med den investerede kapital, når alle omkostninger og fordele opgøres over den samlede projektperiode.

Det valgte vejprojekt er ikke fuldt ud identisk med de projekter, der i VVM-undersøgelsen ligger til grund for de samfundsøkonomiske beregninger. Det aktuelle vejprojekt har dog stort sammenfald med VVM-undersøgelsens Alternativ 4 med Tilvalg 1. I det følgende er resultaterne for den samfundsøkonomiske beregning for denne løsning beskrevet.

Den interne rente skal mindst svare til den samfundsøkonomiske kalkulationsrente, der på beregnings-tidspunktet var 5 pct., for at projektet har et positivt samfundsøkonomisk afkast. Det bemærkes at en række miljøeffekter, herunder barrierevirkning, tab af naturværdier, støj i naturområder samt arealindgreb ved anlægsprojekter, ikke værdisættes i den samfundsøkonomiske analyse.

Den interne rente for det samlede projekt er beregnet til 5,3 pct. og nettonutidsværdien til 344 mio. kr. (2013-priser).

Anlæg af motorvejen vil kunne gennemføres efter følgende tidsplan:

2013-2014: Detailprojektering

2014-2015: Besigtigelse og ekspropriation

2015-2017: Anlæg (åbning vest om Herning)

2017-2018: Anlæg og motorvej åben på resten af strækningen

Bevillingerne til motorvejen fordeler sig over årene 2013-2019 som det fremgår af tabel 3.

Tabel 2: Årsfordelt anlægsbudget (2013-priser og indeks 183,38).

	Basisoverslag Mio. kr.	Ankerbudget (basisoverslag + 10 pct.) Mio. kr.	Samlet anlægsbudget (basisoverslag + 30 pct.) Mio. kr.
2013	37,9	41,7	50,0
2014	115,4	126,9	150,0
2015	384,6	423,1	500,0
2016	692,3	761,5	900,0
2017	769,3	846,2	1000,0
2018	889,0	977,9	1155,1
2019	76,9	84,6	100,0
I alt	2.965,4	3.261,9	3.855,1

## 6.2 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 ekspropriation og 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 projektførelsen styres, kontrolleres og dokumenteres. Trafikafviklingen skal overvåges og den nødvendige information formidles

til trafikanter og naboer. Endelig skal trafikikkerhedsmæssige og arbejdsmæssige indsatser gennemføres. Vejdirektoratet vil løbende undersøge og afprøve mulighederne for anvendelse af nye metoder og ny teknologi med henblik på at optimere projektet trafikikkerhedsmæssigt, miljømæssigt, økonomisk og tidsmæssigt. Af hensyn til færdiggørelse af anlægsarbejdet indenfor den fastsatte tidsramme kan det blive nødvendigt at gennemføre anlægsarbejde udenfor den normale arbejdstid. Det vil ske i dialog med de berørte kommuner, som jf. Miljøministeriets »bekendtgørelse nr. 1517 af 13. juni 2012 om miljøregulering af visse aktiviteter« (Miljøaktivitetsbekendtgørelsen) er den ansvarlige myndighed vedr. støj i forbindelse med midlertidige anlægsaktiviteter mv., med henblik på at sikre et acceptabelt støj- og geneniveau for anlægsprojektets naboer.

Til projektering, tilsyn og administration er budgetteret med 17,0 pct. af de samlede udgifter. Heraf fordeles ca. 3 pct. til lønninger til Vejdirektoratets eget personale, ca. 9 pct. til omkostninger til eksterne rådgivere og ca. 5,0 pct. til øvrige driftsudgifter.

Vejdirektoratets projektbevilling på 3.261,9 mio. kr. optages på finanslovens § 28.21.20 Anlæg af hovedlandeveje mv. (Anlægsbev. ). Projektets bidrag til den centrale reserve på 593 mio. kr. svarende til 20 pct. af basisoverslaget optages på finanslovens § 28.11.13 Anlægsreserve (Anlægsbev. ).

### *7 Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*

Etablering af motorvejen og forlængelsen af Nordre Ringvej i Holstebro vil forbedre trafikafviklingen på strækningen fra Herning Syd til Holstebro Nord samt mod Lemvig og Thyborøn og vil derved reducere transportudgifterne for erhvervslivet.

I anlægsfasen skønnes der at være en direkte og indirekte beskæftigelse på i størrelsesorden 6.000 mandår for hele strækningen.

De afledte økonomiske virkninger vil i øvrigt primært være sparet tid og øgede kørselsomkostninger. Den sparede tid har en værdi i størrelsesordenen 4,5 mia. kr. fordelt over vejens levetid. En del af tidsbesparelsen tilfalder erhvervslivet i form af reducerede transportomkostninger. De øgede kørselsomkostninger som følge af trafikanternes ændrede rutevalg efter etablering af motorvejen vurderes at blive i alt ca. 470 mio. kr. fordelt over vejens levetid.

For så vidt angår de strukturelle økonomiske virkninger for erhvervslivet kan nævnes, at en forbedret fremkommelighed normalt forventes at give positive effekter for erhvervslivet, både i form af tidsbesparelser for erhvervstrafikken og fordele for de virksomhedernes ansatte, der pendler arbejde og bopæl. Motorvejen vil desuden give mulighed for at pendle over længere afstande på samme tid, hvilket kan bidrage til at øge virksomhedernes rekrutteringsopland.

### *8 Administrative konsekvenser for borgerne*

Anlæg af Holstebromotorvejen og Nordre Ringvej i Holstebro vil ikke medføre administrative konsekvenser for borgerne.

For de borgere langs motorvejen, der berøres af arealerhvervelse og ekspropriation, vil der dog være midlertidige administrative konsekvenser, så længe ekspropriationsforretningerne mv. foregår. Ejerne af de berørte ejendomme vil blive inddraget direkte ved breve fra Vejdirektoratet og ekspropriationsmyndighederne. Endvidere er der i juni 2013 afholdt informationsmøde for alle direkte berørte lodsejer.

I det videre forløb vil borgere i området bl.a. på [www.vejdirektoratet.dk](http://www.vejdirektoratet.dk) løbende kunne informere sig om vejarbejdets karakter og tidsplan.

### *9 Miljømæssige konsekvenser*

I VVM-redegørelsen har Vejdirektoratet redegjort for de forventede miljømæssige konsekvenser af vejanlægget. Konsekvenserne er resumeret nedenfor.



## 9.1 Arealindgreb

Etablering af motorvej fra Herning Syd til Holstebro Nord og forlængelsen af Nordre Ringvej i Holstebro 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. Dette medfører ændrede adgangsforhold for flere ejendomme.

Ulemperne for landbrugsejendomme vil blive søgt minimeret ved jordfordeling.

Langt de fleste ejendomme langs strækningen vil blive berørt af både permanent arealerhvervelse og af midlertidig arealerhvervelse til brug for arbejdsarealer.

Der skønnes at være behov for permanent arealerhvervelse ved ekspropriation af ca. 360 - 370 ha til vejanlægget samt midlertidig arealerhvervelse af ca. 185 – 195 ha til arbejdsarealer og udsætningsområder for deponering af jord i anlægsperioden. De midlertidigt eksproprierede arealer retableres og leveres tilbage til de berørte lodsejere efter endt brug.

Vejanlægget vil medføre permanent arealerhvervelse fra ca. 210 – 220 ejendomme, og det vurderes, at 25 - 32 af disse ejendomme skal totaleksproprieres.

Omfanget af ekspropriationer vil blive fastlagt endeligt af den ekspropriationskommission, der skal godkende projektet ved en besigtigelsesforretning. Ekspropriationer sker med hjemmel i lovforslagets § 3, vejlovens § 43 og efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008.

Med lovforslaget skabes i overensstemmelse med grundlovens § 73 en lovhjemmel til tvangsmæssigt at erhverve de fornødne arealer til brug for anlæg af Holstebromotorvejen og forlængelsen af Nordre Ringvej i Holstebro.

Ekspropriation kan kun ske, hvis det er nødvendigt at erhverve de pågældende arealer enten midlertidigt eller permanent for at kunne gennemføre udbygningen.

Ekspropriationskommissionen foretager en tilbundsående prøvelse af, om den enkelte ekspropriation er nødvendig. Kravet om, at ekspropriationen skal være nødvendig, er udtryk for, at det almindelige proportionalitetsprincip skal være opfyldt. Tvangsmæssig afståelse af ejendom kan således ikke gennemføres, hvis det, der tilsigtes med ekspropriationen, kan gennemføres på en for grundejeren mindre indgribende måde.

Ekspropriation vil i henhold til lovforslaget ske med henblik på anlæg af motorvej og har således et formål, der har offentlig karakter og dermed ligger inden for almenvellet.

Erstatningen skal være fuldstændig, det vil sige at der skal betales en erstatning, der økonomisk stiller ejeren, som denne ville være stillet, hvis ekspropriationen ikke var sket.

## 9.2 Støj, luft og klima

Anlæg af motorvejen forventes i 2020 at medføre stort set det samme antal støjbelastede boliger som i en situation, hvor motorvejen ikke anlægges. Samlet set vil knap 1.400 boliger være belastet af vejstøj over 58 dB, og heraf vil ca. 240 boliger være stærkt støjbelastede med vejstøj over 68 dB. Den samlede vægtede støjbelastning af boliger (det såkaldte SBT) forventes at falde marginalt fra 315 til 313 ved anlæg af motorvejen.

Trafikken på motorveje og øvrige veje i det åbne land kan være betydelig, men luftforureningsniveauerne er forholdsvis lave, fordi der typisk er gode spredningsforhold. Luftforureningen aftager hurtigt med afstanden fra vejen, og boligerne langs motorveje ligger typisk i en vis afstand fra vejen.

Der er ingen overskridelse af luftkvalitetsgrænserne hverken i dagens situation eller ved en fremtidig situation. Niveauerne vil være langt under grænseværdierne. Emissionen af NO<sub>x</sub>, NO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, HC og par-

tikler forventes at falde i byområderne som følge af vejprojektet. Tilsvarende vil der udenfor byområder være en vis stigning i udledningen af disse stoffer.

Den samlede CO<sub>2</sub> - udledning forventes at stige med ca. 9.230 ton/år i forhold til en situation, hvor vejen ikke anlægges. Stigningen i CO<sub>2</sub> - udledning svarer til den gennemsnitlige årlige udledning fra ca. 1.100 danskere.

### *9.3 Plante- og dyreliv*

Motorvejsstrækningen passerer igennem områder med væsentlige naturmæssige værdier. De største naturmæssige værdier findes i ådalene, hvor specielt de store ådale øst for Holstebro vurderes at have stor spredningsmæssig værdi. Her findes også naturtyperne eng og mose med høje biologiske værdier.

Der er fundet flere arter af særligt beskyttede dyrearter (Habitatdirektivet, bilag IV-arter) i området, herunder flere flagermusarter, samt odder, spidssnudet frø og stor vandsalamander. Ligeledes findes med stor sandsynlighed også birkemus langs flere af vandløbene.

Desuden forekommer store bestande af kronstyr i nærheden af motorvejens linjeføring.

Der er indarbejdet afværgeforanstaltninger i såvel anlægs- som driftsfasen, og der vil blive etableret erstatningsnatur for de områder, som vil blive inddraget ved anlægget af motorvejen og Nordre Ringvej i Holstebro.

### *9.4 Landskab*

Motorvejsstrækningen vest om Herning vurderes at have mindre negativ påvirkning på landskabelige interesser, da den anlægges på kanten af byvækstgrænsen og begrænser berøringen af de sårbare landskaber mod vest.

På strækningen nordpå til Aulum udvides den nuværende motortrafikvej til motorvej, og den landskabelige påvirkning vurderes som mindre. Fra Aulum til Holstebro Nord vurderes passagen over hedesletten og især passagen af de markante vandløb at udgøre en væsentlig negativ påvirkning af landskabet.

Ved passagerne af ådalene tages der størst mulig hensyn til de landskabelige værdier i området ved etablering af relativt lange landskabsbroer, som sikrer at både landskabelige, rekreative og naturmæssige værdier bevares bedst muligt.

Indpasningen af motorvejen med tilslutningsanlæg inkl. regnvandsbassiner m.m. vil blive udført, så den landskabelige påvirkning er mindst mulig, og det nuværende landskabsudtryk bevares bedst muligt.

### *9.5 Kulturarv og arkæologi*

Området mellem Herning og Holstebro er rigt på fortidsminder og beskyttede sten- og jorddiger. På strækningerne i nyt tracé vil vejen ved nogle gravhøje ligge indenfor beskyttelseslinjen, og i anlægsfasen vil det være nødvendigt enten at etablere særlig beskyttelse af én gravhøj eller at underkaste denne gravhøj arkæologisk udgravning.

Desuden vil adskillige sten- og jorddiger blive påvirket ved at blive afkortet eller gennembrudt af linjeføringen.

Det forventes, at der især i det åbne land i motorvejens tracé kan være jordfaste fortidsminder, herunder fortidsminder, hvor der formodentlig skal gennemføres arkæologiske udgravninger. Inden anlægsarbejderne går i gang, vil Museum Midtjylland og Holstebro Museum foretage arkæologiske forundersøgelser af de berørte arealer.

### *9.6 Friluftsliv*

De friluftsmæssige potentialer og naturoplevelser, der i dag er knyttet til ådalene øst for Holstebro, vil

fornings ved anlæggelse af en ny motorvej. Almen færdsel og jagtinteresser ved plantagerne nord for Tvis vurderes også at blive påvirket.

Som følge af motorvejsstrækningen vest om Herning vil den rekreative benyttelse af Herningsholm Å blive påvirket, hvor aktiviteter langs og på åen vil være knap så uforstyrrede som i dagens situation. Der vil dog fortsat være mulighed for at gennemføre de hidtidige friluftaktiviteter i området.

### *9.7 Overfladevand og grundvand*

I områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD-områder) og indvindingsområder ledes vejvand i lukkede systemer til regnvandsbassiner med reguleret afløb. I øvrige områder foregår vejafvandning så vidt muligt i åbne systemer. Der etableres regnvandsbassiner som dels forsinker afledningen til vandløb, dels sikrer en tilbageholdelse af sediment og eventuel olieforurening inden afledning til recipienten.

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 bassinernes afløb, og forureningen samles op. Afledningen af vejvandet m.v. kræver tilladelser efter miljøbeskyttelsesloven fra pågældende kommuner.

I tilladelserne vil der blive fastlagt nærmere vilkår for udledningen til de relevante vandløb og søer m.v. Risikoen for at forringe kvaliteten af drikkevandet i forhold til i dag vurderes derfor som yderst begrænset.

Den øverste del af den nuværende rabatjord langs den del af vejen, der udbygges, kan være forurennet. Ved udbygningen af strækningen til motorvejen vil den blive midlertidigt deponeret på et egnet sted og i videst muligt omfang genindbygget. Der vurderes ikke at være nogen risiko for forurening af grundvandet som følge af jorddisponeringen af rabatjord i anlægsprojektet.

### *9.8 Ressourceforbrug*

Råstof- og materialeforbruget til etablering af motorvejsudvidelsen består hovedsageligt af asfalt og grus til belægningsarbejdet samt beton og stål til konstruktioner (broer, støttevægge mv.).

Forbruget omfatter ca. 738.000 tons asfalt, ca. 300.000 m<sup>3</sup> stabilgrus og ca. 1.000.000 m<sup>3</sup> bundsikrings-sand. Desuden skal tilføres ca. 2.000.000 m<sup>3</sup> råjord til opfyldning.

Affald og genanvendeligt materiale håndteres i henhold til myndighedernes anvisninger.

### *9.9 Forurennet jord*

Etableringen af motorvejen medfører, at der dels vil være gravearbejder langs med den nuværende motortrafikvej, dels være anlægsarbejde i åbent land. I rabatterne kan der generelt være en diffus forurening af overfladejorden med bly, tungere olieprodukter og polyaromatiske hydrocarboner (PAH'er) fra trafikken. Forurening af overfladejorden forventes at være sammenlignelig med, hvad der i en række undersøgelser er konstateret langs andre danske motorveje, hvor jorden kan betegnes som lettere forurennet.

Lettere forurennet jord skal så vidt muligt genanvendes indenfor vejprojektet, f.eks. i vejanlægget, i støjvolde, på nye rabatter, tilslutningsanlæg og ved terrænreguleringer, mens bortskaffelse af forurennet jord til eksterne miljøgodkendte anlæg søges minimeret.

Der er kortlagt 4 forurenede eller muligt forurenede grunde tæt på den planlagte linjeføring. Desuden er der kortlagt 13 opfyldninger langs linjeføringen, hvor det skal undersøges nærmere, om der findes forurennet jord.

Ved arbejde i forurennet jord vil jorden blive bortskaffet eller indbygget i projektet i henhold til gældende lovgivning og bestemmelser.

## 10 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 negativt påvirket af det samlede anlægsprojekt.

## 11 Hørte myndigheder mv.

Lovforslaget har været i høring hos Holstebro Kommune, Herning Kommune, Region Midtjylland, Kommunernes Landsforening, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Erhverv, DI Transport, Dansk Transport og Logistik (DTL), ITD, Midttrafik, DSB, Forenede Danske Motorejere (FDM), Rådet for Sikker Trafik, Dansk Cyklistforbund, Dansk Byggeri, Dansk Ledningsejerforum, Dansk Vejforening, Rådet for Bæredygtig Trafik og Det Økologiske Råd.

## 12 Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Mindre udgifter for stat og kommuner som følge af færre trafikuheld.	Udgift for staten til anlæg af motorvejen på 3.855 mio. kr.(prisniveau 2013, inkl. tillæg på 30 pct.), samt merudgifter til drift og vedligeholdelse.
Administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Ingen.	Begrænset meradministration for Vejdirektoratet i anlægsfasen.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Reduktion af transportomkostningerne. Øget beskæftigelse i bygge- og anlægssektoren i anlægsperioden.	Ingen.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen.	Ingen.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen.	Ingen, bortset fra mindre konsekvenser i forbindelse med ekspropriationer.

Miljømæssige konsekvenser	Forbedret håndtering af vejafvandingen.  Mindre reduktion i emission af miljøskadelige stoffer i byområderne.	Negativ påvirkning af landskab og natur, især på strækningen øst om Holstebro.  Mindre forøgelse af CO <sub>2</sub> -udledningen.
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 indeholder en bemyndigelse til transportministeren til at anlægge motorvej fra Snejbjerg til Holstebro Nord samt en forlængelse af Nordre Ringvej i Holstebro fra Mozartvej til Vilhelmsborgvej.

Desuden foreslås en bemyndigelse til transportministeren til nedklassificering af den eksisterende hovedlandevej 422 fra Løven Å, syd for Aulum, til Ringvejen i Holstebro til kommunevej.

Der henvises til de almindelige bemærkninger, afsnit 1.2 og 6.2. samt lovforslagets bilag 1.

Bestemmelsens stk. 2 beskriver, at de strækninger, som lovforslaget omhandler, er illustreret på kortet i lovforslagets bilag 1. Ved Nedklassificering forstås de veje, hvor ansvaret for en vej ændres fra staten til kommunen.

#### *Til § 2*

Den foreslåede bestemmelse i stk. 1 indebærer, at transportministeren i særlige tilfælde efter anmodning fra ejeren kan ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af projektet, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer.

Det betyder, at transportministeren vil have hjemmel til i særlige tilfælde at fremrykke ekspropriationstidspunktet for ejendomme, der berøres særligt indgribende af projektet. Ved »særligt indgribende« sigtes almindeligvis til en situation, hvor det vurderes, at der er stor sandsynlighed for, at den pågældende ejendom vil blive totaleksproprieret i forbindelse med projektet.

Selv om kravet om, at ejendommen skal berøres særligt indgribende af motorvejsplanerne, er opfyldt, skal også betingelsen om, at der skal være tale om et særligt tilfælde, være opfyldt, førend transportministeren på anmodning fra ejeren kan ekspropriere de pågældende ejendomme på et tidspunkt forud for de ordinære ekspropriationer. Som eksempler på særlige tilfælde kan nævnes, at en fremrykket ekspropriation kan afværge væsentlige økonomiske konsekvenser for anlægsmyndigheden, eller at ejendommen af ejeren ønskes overtaget af særlige personlige årsager, herunder sygdom, alder, familieforøgelse eller andre sociale forhold. Forventede ændringer i ejendomspriserne kan ikke i sig selv anses for at udgøre en væsentlig økonomisk konsekvens.

De ordinære ekspropriationer til vejanlægget vil ske med hjemmel i § 43 i lov om offentlige veje 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.

Endvidere foreslås det i bestemmelsens stk. 2, at erstatningen fastsættes af ekspropriations- og taksationsmyndighederne efter lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

### *Til § 3*

Den foreslåede bestemmelse i stk. 1, indeholder en hjemmel til, at Vejdirektoratet eller den, som Vejdirektoratet bemyndiger hertil, på privat ejendom kan foretage de nødvendige arkæologiske forundersøgelser på projektstrækningen. Det vil sige arkæologiske forundersøgelser, som under alle omstændigheder vil skulle gennemføres i henhold til museumsloven.

Hjemlen gør det muligt at igangsætte arkæologiske forundersøgelser straks efter vedtagelse af anlægsloven.

Det bemærkes, at den foreslåede bestemmelse alene regulerer anlægsmyndighedens ret til at få foretaget arkæologiske forundersøgelser hos lodsejeren samt fastsætter regler for det varsel, der skal gives lodsejeren før gennemførelse af disse undersøgelser. Rammerne for gennemførelse af de arkæologiske forundersøgelser reguleres efter reglerne i museumsloven.

Det følger af bestemmelsens stk. 2, at der mindst 28 dage før gennemførelsen af arkæologiske undersøgelser skal gives besked ved brev til de berørte grundejere eller brugere. Hvis dette ikke er muligt, skal oplysning om de arkæologiske forundersøgelser offentliggøres i de lokale medier.

Efter bestemmelsens stk. 3 følger, at erstatning for skader som følge af undersøgelserne efter det foreslåede stk. 1 fastsættes ved aftale mellem skadelidte og anlægsmyndigheder, eller, i tilfælde af uenighed mellem skadelidte og anlægsmyndigheden, af taksationsmyndighederne efter lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Der vil almindeligvis være tale om skader på afgrøder, beplantning og befæstede arealer mv., når de arkæologiske søgegrøfter er udgravet.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger, afsnit 3.13.

### *Til § 4*

Det foreslås med bestemmelsen, at loven træder i kraft 1. januar 2014.

Da lovforslaget kan have konkret betydning for grundejere, vurderes det som hensigtsmæssigt at fastsætte en konkret dato for lovens ikrafttræden.