

Lovforslag nr. L 224. Fremsat den 14. april 1999 af trafikministeren (Sonja Mikkelsen)

## Forslag

til

### Lov om anlæg af rute 18, strækningen Herning N-Brande, og rute 15, strækningen Herning Ø-Snejbjerg

§ 1. Trafikministeren bemyndiges til at lade anlægge følgende hovedlandeveje som motortrafikveje med de fornødne tilslutninger til det eksisterende vejnet:

- 1) En hovedlandevej fra hovedlandevej 422, Holstebro-Herning, ved Sinding øst om Herning og Lind til den under anlæg værende Brande Omfartsvej nord for Brande (rute 18).
- 2) En hovedlandevej fra den i nr. 1 nævnte hovedlandevej sydøst for Herning, syd om Herning og Snejbjerg til hovedlandevej 404, Silkeborg-Ringkøbing, vest for Snejbjerg (rute 15).

§ 2. Ministeren bemyndiges til at nedlægge følgende vejstrækninger som hovedlandeveje:

- 1) Hovedlandevej 422, Holstebro-Herning, fra den i § 1, nr. 1, nævnte hovedlandevejs begyndelsespunkt til hovedlandevej 344 i Herning.
- 2) Hovedlandevej 344, Herning-Vejle, fra hovedlandevej 422 i Herning til Brande Omfartsvej.
- 3) Brande Omfartsvej fra hovedlandevej 344 nord for Brande til den i § 1, nr. 1, nævnte hovedlandevejs endepunkt.
- 4) Hovedlandevej 404, Silkeborg-Ringkøbing, fra begyndelsepunktet af den under anlæg værende motorvej fra Herning til Bording til den i § 1, nr. 2, nævnte hovedlandevejs endepunkt vest for Snejbjerg.

## Bemærkninger til lovforslaget

### *Almindelige bemærkninger*

#### *1. Indledning*

I henhold til § 14, stk. 1, i lov om offentlige veje, jf. lovbekendtgørelse nr. 711 af 11. september 1997, bestemmes det ved særlig lov, hvilke offentlige veje der skal være hovedlandeveje, og hvilke nye hovedlandeveje der skal anlægges. Nedlæggelse af offentlige veje som hovedlandeveje sker ligeledes ved lov.

Ved lov nr. 408 af 22. maj 1996 har Folketinget givet trafikministeren bemyndigelse til at anlægge en omfartsvej øst om Brande som motortrafikvej og til at foretage projektering til forberedelse og sikring af anlæg eller udbygning af de øvrige dele af rute 18 Holstebro-Herning-Vejle samt rute 9 Odense-Svendborg og rute 21 Holbæk-Vig som motorvej eller motortrafikvej. Udbygningen af rute 18 er forudsat at ske i den såkaldte A-linie, der forløber øst om Herning og Brande og følger den planlagte Diagonalvej Give-Horsens på strækningen Ris-Ølholm og tilsluttes Den Jyske Motorvej nord for Vejle.

Ved lov nr. 483 af 1. juli 1998 gav Folketinget trafikministeren bemyndigelse til at anlægge rute 18, strækningen Ris-Ølholm, som motortrafikvej delvis forberedt for senere udbygning til motorvej.

Omfartsvejen ved Brande og strækningen Ris-Ølholm er begge under anlæg og forventes åbnet for trafikken i henholdsvis år 2001 og 2004.

For strækningen Herning N-Brande er der i 1996-98 gennemført miljøundersøgelse m.v. med henblik på opfyldelse af Rådets direktiv 85/337/EØF (VVM-direktivet) (EFT 1985 L175/40) som ændret ved Rådets direktiv 97/11/EF (EFT 1997 L73/5). På de øvrige strækninger af rute 18, Ølholm-Vejle, Brande-Ris og Holstebro-Herning, vil der i de kommende år etapevis blive foretaget skitseprojektering og miljøundersøgelser (VVM).

På rute 15 er strækningerne Herning-Bording og Låsby-Århus under anlæg som motorveje, jf. anlægsbemyndigelsen i lov nr. 353 af 9. juni 1993 om visse hovedlandevejsstrækninger. De forventes åbnet for trafikken i 2003. Herning-Bording-motorvejen forlø-

ber fra den østlige ende af Dronningens Boulevard i Herning syd om Hammerum og Ikast til Bording.

Ved Herning er rute 15 planlagt videreført fra Herning-Bording-motorvejen syd om Herning og Snebjerg, jf. projekteringsbemyndigelsen i lov nr. 208 af 2. maj 1990 om visse hovedlandevejsstrækninger. Strækningen er omfattet af VVM-undersøgelsen for rute 18-strækningen Herning N-Brande, idet de to veje krydser hinanden ved Herning.

Undersøgelsen har omfattet et hovedforslag og alternative linieføringsforslag til anlæg af motorvej eller motortrafikvej på rute 18 og anlæg af motortrafikvej på rute 15 til Snebjerg. Projekternes trafikale, trafikikkerhedsmæssige, økonomiske og miljømæssige konsekvenser er undersøgt og vurderet.

Resultatet af undersøgelserne er beskrevet i Vejdirektoratets rapporter nr. 139-141 udgivet i 1997: »Rute 18 og 15 ved Herning, VVM-redegørelse, Sammenfattende rapport«, »Miljøvurdering« og »Landskabsæstetisk vurdering og visualisering« samt i en række baggrundsrapporter og notater.

Rapporterne var fremlagt for offentligheden i foråret 1998, og i tilknytning hertil blev der afholdt borgermøder i Herning og Brande. Der er endvidere indhentet udtalelser fra Ringkjøbing Amt, Herning og Brande kommuner samt fra ministerier og styrelser.

Vejdirektoratet modtog i alt 72 breve fra borgere, borgergrupper, foreninger etc.

Høringen er beskrevet i Vejdirektoratets notat: »Rute 18 og 15 ved Herning. Redegørelse vedr. den offentlige høring 6. februar - 9. april 1998«.

Ringkjøbing Amt og Herning Kommune har anbefalet, at de to vejstrækninger anlægges i hovedforslagets linieføring, og at hele strækningen af rute 18 fra Herning N til Brande samt strækningen af rute 15 fra den nye rute 18 til Vardevej anlægges som 4-sporede motorveje fra starten.

Herning Kommune har ønsket mindre ændringer af linieføringen og etablering af sydvendte ramper ved Silkeborgvej. Brande Kommune har ingen bemærkninger.

Flere borgere har udtrykt tilfredshed med udsigterne til en udbygning af rute 18 og 15, og mange ønsker at rute 18 anlægges som 4-sporet motorvej, idet de anser det for meningsløst at anlægge en ny 2-sporet vej ved siden af den nuværende.

En gruppe lodsejere ved Trælund nord for Herning har foreslået en alternativ, mere S-kurvet linieføring som forløber lidt sydligere ved Sinding og nord om ejendommene ved Trælund. Flere beboere i Gullestrup ønsker her vejen flyttet længere mod nord.

Ved skæringen med Silkeborgvej er en række beboere imod forslaget, som fører rute 18 over Silkeborgvej, og har foreslået, at vejen i stedet nedgraves og overdækkes på en længere strækning både nord og syd for Silkeborgvej.

Beboerne nordøst for Lind er imod hovedforslagets linieføring for rute 15 og har anbefalet et nordligere alternativ ved Knudmose. De berørte lodsejere ved Knudmosevej anmoder som alternativ om en flytning af linien mod syd.

I den vestlige ende ved Snejbjerg har flere beboere foreslået ændringer af linieføringen for rute 15.

På strækningen mellem Herning og Brande er mange af beboerne langs den nuværende rute 18 imod hovedforslaget og har peget på det alternative forslag, som forløber ca. 1 km øst for den nuværende rute 18 i det åbne land, hvor der er færre ejendomme. Næsten lige så mange borgere i dette område går tilsvarende imod det østlige alternativ og har peget på hovedforslaget.

Nord for Brande har flere af beboerne ønsket mindre ændringer af linieføringen.

Vejdirektoratet har behandlet alle forslag og bemærkninger og har på baggrund heraf indarbejdet følgende ændringer i hovedforslaget:

Nord for Herning er linieføringen ændret ved at anvende en mindre kurveradius ved tilslutningen syd for Sinding. Herved berøres færre ejendomme, og der opnås bedre lokalvejsforhold og tilslutning til den planlagte landevej fra Vildbjerg.

Derimod er linien ikke flyttet mod nord ved Trælund og Gullestrup, da det vil medføre, at vejen kommer ud i den åbne Storådal. Generne ved vejanlægget søges mindsket ved at sænke vejen. Eventuelle yderligere foranstaltninger vil blive overvejet i det videre forløb, hvor også planerne om skovrejsning i området vil indgå.

Ved Silkeborgvej er linien flyttet lidt mod vest, således at vejen føres over Silkeborgvej midt i det åbne areal mellem Birk og Herning. En underføring af rute 18, som flere af borgerne har anbefalet, vil indebære,

at vejen skal nedgraves i det okkerpotentielle lavbundsområde nord for Silkeborgvej, og at Silkeborgvej samtidig skal hæves. En hævnings af Silkeborgvej vil imidlertid medføre adgangsproblemer og skabe en visuel barriere for ejendommene langs vejen. Løsningen kan ikke anbefales.

En tunnellægning er både teknisk og økonomisk problematisk på grund af tilslutningsanlægget ved Silkeborgvej og passagen af Herning-Silkeborg-banen syd herfor.

Der er tilføjet sydvendte ramper ved Silkeborgvej.

På strækningen mellem Holtum Å og Skjern Å nord for Brande er linieføringen ændret, således at afstanden til ejendommene ved den nuværende hovedlandevej øges.

På rute 15 er linieføringen nordøst for Lind ændret, således at afstanden til ejendommene ved Knudmosevej øges. Endvidere er linieføringen vest for Snejbjerg ændret ved at anvende en mindre kurveradius, således at færre ejendomme berøres.

Såfremt Herning Kommune anlægger en planlagt forbindelsesvej fra Dronningens Boulevard til rute 15 syd for Snejbjerg, etableres tilslutningsanlæg til forbindelsesvejen ved Studsgårdsvej syd for Snejbjerg.

Da trafikken i Herning-området er stærkt præget af trafik til og fra Messecenter Herning i perioder, hvor der foregår større arrangementer i messecentret, er de kapacitets- og belastningsmæssige forhold ved henholdsvis 2- og 4-sporet vej blevet vurderet under disse situationer.

Analysen, som er beskrevet i Vejdirektoratets notat »Rute 18 og 15 ved Herning. Kapacitet«, viser, at der er behov for 4-sporede veje på strækningerne øst og syd om Herning (Sundsvej-Vardevej) for at sikre en hensigtsmæssig trafikafvikling især i perioder med stor messetrafik.

På de øvrige strækninger vil trafikken med de nuværende forudsætninger kunne afvikles på en 2-sporet motortrafikvej.

På baggrund af de således gennemførte undersøgelser og efter høring af borgere og myndigheder foreslås med dette lovforslag en bemyndigelse til trafikministeren til at anlægge to nye hovedlandeveje som motortrafikveje fra Herning N til Brande og fra Herning Øst til Snejbjerg med de fornødne tilslutninger til det eksisterende vejnet. Strækningen Sundsvej-Vardevej foreslås anlagt som 4-sporet motortrafikvej, mens de øvrige strækninger foreslås anlagt som 2-sporede motortrafikveje. Samtidig foreslås en bemyndigelse til at nedlægge de nuværende hovedlandevejsstrækninger, som de nye vejanlæg skal afløse, som hovedlandeveje.

## 2. Beskrivelse af vejanlægget

### 2.1. Funktion og kvalitet

Vejene anlægges som motortrafikveje og er som sådan forbeholdt motorkørende. De indpasses i det omgivende miljø og landskab på en æstetisk og miljø-mæssigt optimal måde. Den trafikikkerhedsmæssige standard skal være høj.

Vejprojektet skal gennemføres, så det færdige anlæg er tidssvarende og har den beskrevne funktion.

Processen, der forløber fra projekteringen og arealerhvervelsen via udbud i licitation og det egentlige anlægsarbejde til vejens åbning, skal forløbe på en måde, der er veltillrettelagt, og hvor projektets forløb er styret og dokumenteret.

Rasteanlæg og serviceanlæg skal give alle trafikanter - også handicappede - gode muligheder for rast, tankning, bespisning, toiletbesøg og køb af fornødenheder.

Serviceanlæggene langs statens motorveje og motortrafikveje udbydes i licitation, og tilbudsgiver opfører for egen regning på et areal, der udlejes af Vejdirektoratet, et serviceanlæg omfattende tankanlæg, restaurant, minimarked, kundefaciliteter etc.

### 2.2. Tværprofil

Strækningerne af rute 18 og 15 fra landevej 439, Sundsvej, nordøst for Herning til landevej 370, Vardevej, sydvest for Herning anlægges som facadeløse 4-sporede motortrafikveje med to kørebaner à 8,0 m adskilt af en 4,0 m bred midterrabat og med 2,5 m brede nødspor og 1,0 m brede yderrabatter.

De øvrige strækninger af rute 18 og 15 anlægges som facadeløse 2-sporede motortrafikveje med en 8,0 m bred kørebane, 2,5 m brede nødspor og 1,0 m brede yderrabatter. Rute 18-strækningerne forberedes for en eventuel senere udbygning til fire spor. Forberedelsen indebærer, at det fastlægges til hvilken side udvidelsen skal finde sted, og at ramper og regnvandsbassiner placeres i overensstemmelse hermed. Endvidere opføres broerne over motortrafikvejsstrækningerne på en sådan måde, at de kan forlænges ved tilføjelse af et ekstra fag hen over udvidelsen. Endelig kan det på strækninger, hvor vejen må anlægges på blød bund, blive nødvendigt straks at udskifte i hele det firesporede tværsnit.

### 2.3. Linieføring

Den nye rute 18 forløber i forlængelse af den eksisterende motortrafikvej Aulum-Sinding i en bue nord og øst om Løvsbjerg Plantage, Gullestrup og Herning og krydser Silkeborgvej ved Birk. Herfra fortsætter

vejen i sydlig retning øst om Lind og Høgild og føres herfra tæt på den nuværende vej ved Høgild Overgård Plantage og Søby Å. Ved Arnborg føres linien i en bue øst om Arnborg Svæveflyvecenter og videre langs østsiden af den nuværende hovedlandevej til den under anlæg værende omfartsvej øst om Brande.

Den nye rute 15 har udgangspunkt i den nye rute 18 ca. 2 km syd for Herning-Bording-motorvejen og forløber mellem Lind og Herning og syd om Snebjerg til forbindelse med den eksisterende hovedlandevej mellem Snebjerg og Albæk.

Der vil i detailprojekteringsfasen ske en nærmere præcisering af de to ruters linieføring, der vil blive endeligt fastlagt af ekspropriationskommissionen. I denne forbindelse vil der bl.a. blive taget hensyn til de berørte landbrugsejendommers produktionsforhold, og der vil efter behov blive gennemført jordfordelinger for at mindske generne for jordbruget i områderne langs vejene.

### 2.4. Tilslutninger

På rute 18 etableres nord for Herning tilslutning til den eksisterende hovedlandevej mod Tjørring og til den af Ringkjøbing Amt planlagte landevej Vildbjerg-Tjørring.

Nordøst og øst for Herning etableres tilslutning til henholdsvis Sundsvej og Silkeborgvej.

Ved skæringen med Herning-Bording-motorvejen etableres forbindelsesanlæg i form af et modificeret kløverbladsanlæg, og ca. 2 km syd herfor etableres forbindelsesanlæg i form af et trompetanlæg mellem rute 18 og ny rute 15 syd om Herning.

Øst for Arnborg etableres tilslutning til landevejen Fasterholtvej (Arnborg-Fasterholt) og nord for Brande til kommunevejen Fasterholtvej (Brande-Fasterholt).

På rute 15 etableres tilslutningsanlæg til Messevejen (kun østvendte ramper) og til Vardevej. Vest for Snebjerg anlægges en rundkørsel ved motortrafikvejens afslutning med forbindelse til Snebjerg Hovedgade og kommunevejen Krogstrupvej.

Såfremt Herning Kommune etablerer en forbindelsesvej fra Dronningen Boulevard til den nye rute 15, etableres tilslutningsanlæg ved kommunevejen Studsgårdvej syd for Snebjerg.

Tilslutningsanlæggenes nærmere udformning vil blive fastlagt i detailprojekteringsfasen.

### 2.5. Busstoppesteder, samkørselspladser og rasteanlæg

Der etableres busstoppesteder efter behov og så vidt muligt samkørselspladser ved alle tilslutningsanlæg.

Endvidere etableres rasteanlæg, hvis nærmere placering vil blive fastlagt i detailprojekteringsfasen.

### 2.6. Lokalvejnet og stier

Foruden de skærende veje ved tilslutningsanlægge- ne påregnes følgende skærende veje og stier at blive ført over eller under rute 18 og 15: Schæferivej, Sik- ærvej, Sebbesandvej, Trælundvej, Alhedestien, stien Herning-Gjellerup Lund, stien Herning-Birk, Kol- lungvej, Skærgårdsvej, Fjederholtvej, Skomagerbak- ken, en privat fællesvej i Øster Høgild, Mindelundvej, Tornvigvej samt Tanderupvej og Studsgårdvej.

Herudover etableres niveaufri stiforbindelser, hvor Knudmosevej afbrydes af rute 18, og hvor den kom- munale grusvej mellem Kollundvej og Knudmosevej afbrydes af rute 15.

Endelig fastlæggelse af det lokale vej- og stinet med tilhørende niveaufri skæringer vil dog først ske i detailprojekteringsfasen.

### 2.7. Faunapassager

På rute 18 opføres landskabsbroer over Fjederholt Å, over et vandløb i Høgildovergård Plantage samt over Søby Å, Holtum Å og Skjern Å.

Endvidere etableres faunapassager for større dyr ved Sikær og Storå samt ved Knudmose syd for for- bindelsesanlægget ved Herning-Bording-motorvejen, ved Lilling nordøst for Skærbæk og ved Flø Bæk nord for Brande.

Der etableres rønderføringer i Løvbakke Skov- område nord for Herning for mindre dyr og ved Flø Bybæk nord for Brande samt på rute 15 ved Tyvkær Bæk.

Der opsættes vildthejn langs vejene efter behov.

### 2.8. Støjafskærmning

For at sikre at det udendørs trafikstøjniveau ved bo- ligger i sammenhængende bebyggelser ikke overstiger Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 55 dB(A), vil der i nødvendigt omfang blive etableret støjaf- skærmning langs de nye veje, såfremt øvrige forhold ikke taler imod dette. Alternativt kan der alt efter de konkrete forhold blive tale om ulempeerstatning, der fastsættes af de takserende myndigheder. Det nærme- re omfang og udformningen af støjafskærmning vil efter drøftelse med de berørte borgere blive fastlagt i detailprojekteringsfasen.

### 2.9. Vejudstyr og beplantning

Vejene udstyres med vejtavler, autoværn, kantpæle, nødtelefoner, trafikregistreringsudstyr, vintervars- lingsudstyr og hegn m.v. samt i nødvendigt omfang

vejbelysning. Afmærkningen på kørebanen vil blive udført med reflekterende striber og/eller reflekterende færdselssøm. Der etableres desuden beplantning.

### 2.10. Naboarealer

I de senere år er der sat fokus på erhvervsbyggeriers ofte negative indvirken på den æstetiske helhed, som tilstræbes i forbindelse med gennemførelse af nye store vejanlæg, og som der bruges mange penge på at opnå.

Vejmyndigheden kan hindre større byggerier m.v. inden for de i vejloven fastsatte udvidelsesbyggelinier på 50 m fra vejmidte. Uden for disse reguleres den fremtidige byudvikling af amternes og kommunernes planlægning.

I den statslige udmelding til regionplanrevision 2001 fra Miljø- og Energiministeriet anføres bl.a.: »Byvækst skal altid ske indefra eksisterende by og ud- ad. Lokalisering af erhvervsområder langs motorveje eller overordnede veje i det åbne land løsrevet fra de eksisterende byer er ikke i overensstemmelse med disse principper. Der bør som hovedregel ikke udlægges byvækstarealer inden for 300 m fra motorveje og de- res tilslutningsanlæg, medmindre der er tale om en klar afrunding af byen i forhold til vejanlægget.«

### 3. Trafikale konsekvenser

I følge trafikberegningerne forventes rute 18 Her- ning N-Brande, når den anlægges som motortrafikvej, at få følgende årdsøgntrafik i år 2010:

6-7.000 biler på strækningen Herning N-Sundsvej, 12-14.000 biler på strækningen Sundsvej-ny rute 15 og 7-9.000 biler på strækningen ny rute 15-Brande.

Samtidig aflastes den nuværende rute 18 gennem Tjørring, Herning og Lind for 3-6.000 biler pr. døgn og Sjællandsgade i Herning for ca. 2.000 biler pr. døgn.

På rute 15 forventes en årdsøgntrafik i år 2010 på 6-13.000 biler på strækningen Herning Ø-Vardevej og ca. 2.000 biler på strækningen Vardevej-Snejbjerg (dog ca. 6.000 på den vestligste strækning).

Såfremt der etableres en forbindelsesvej fra Dron- ningens Boulevard i Herning til rute 15 syd om Snej- bjerg, vil den nye rute 15 blive bedre udnyttet, idet al vest fra kommende trafik, der har mål i Herning by, da vil køre uden om Snejbjerg. Rute 15-strækningen fra Vardevej til Snejbjerg får herved en årdsøgntrafik på 3-5.000 biler, og Snejbjerg Hovedgade aflastes tilsva- rende.

Ved større arrangementer i Messecenter Herning er trafikbelastningen i de mest belastede timer 50-150 pct. større end under normale forhold.

Trafikprognoserne er baseret på de officielle forventninger til væksten i bruttonationalproduktet. I følge Vejdirektoratets seneste trafikprognose vil vejtrafikken stige 27 pct. i perioden 1996-2010 og 32 pct. i perioden 1996-2016.

Åbningen af Storebæltsbroen har stort set ingen indflydelse på trafikbelastningen på rute 15 og 18 ved Herning.

#### 4. Trafiksikkerhed

Vejanlægget forventes at medføre en trafiksikkerhedsmæssig forbedring. I følge beregningerne vil der i gennemsnit pr. år spares 3-4 personskadeulykker på influensvejnettet i år 2010-trafikoniveau. Antallet af ulykker nedbringes yderligere, ved at gennemføre en trafiksanering af det aflastede vejnet. Undersøgelsen heraf vil ske i detailprojekteringsfasen.

For at opnå en høj grad af trafiksikkerhed anlægges motortrafikvejene med nødspor, yderrabat, flade skråninger og afrundede grøfter. I midterrabatten på de 4-sporede strækninger og ved broer og større dæmnin-ger opsættes autoværn. Der etableres udstyr til registrering af trafikmængder og hastigheder m.v. til brug for trafikinformation bl.a. ved katastrofesituationer.

Endvidere foretages løbende trafiksikkerhedsrevision af projektet for at sikre, at vejanlægget bliver projekteret og anlagt så trafiksikkert som muligt.

#### 5. Plan- og beskyttelsesforhold

Anlæg af de nye veje kræver dispensation fra gældende bestemmelser vedrørende bl.a. skove, vandløb, fortidsminder og arealer, som er beskyttet i henhold til naturbeskyttelseslovens § 3 m.v.

Rute 18 krydser en fredning omkring Fjederholt Å syd for Herning. Selve åen er fredet på strækningen fra Slumstrup til Rind Å, jf. Overfredningsnævnets kendelse nr. 1837/65 af 20. oktober 1967 vedrørende fredning af en del af Fjederholt Å i Rind Sogn. Formålet med denne fredning er at bevare den uregulerede og uforurenede å, som indeholder en usædvanlig rig ferskvandsfauna. Fredningen er i 1973 udvidet til også at omfatte åens omgivelser, jf. Overfredningsnævntes kendelse af 20. september 1973 om fredning af Fjederholts Ås omgivelser, Rind Sogn. I følge fredningsbestemmelsen »skal de fredede arealer forblive henliggende i deres nuværende tilstand, og landskabsformerne må ikke ændres, heller ikke ved afgravning eller opfyldning.«

Såfremt vejen helt skal undgå fredningen, vil den skulle føres øst om Slumstrup, ca. 2 km længere mod øst. Vejen ville herved komme meget tæt på Nørre Kollund og gennemskære et bevaringsværdigt ud-

skiftningslandskab på bakkeøen vest for Kollund samt Fjederholt Søndre Plantage og medføre et vejforløb i det uforstyrrede landskab med plantageområder og brunkulslejer.

Ringkjøbing Amt har meddelt, at man forventer at kunne give de til hovedforslagets gennemførelse nødvendige tilladelser i medfør af naturbeskyttelsesloven.

Skov- og Naturstyrelsen har i henhold til naturbeskyttelseslovens § 20 og »Bekendtgørelse om godkendelse af offentlige vejanlæg og af ledningsanlæg m.v. i det åbne land«, Miljøministeriets bekendtgørelse nr. 571 af 25. juni 1992, meddelt principgodkendelse af hovedforslaget på vilkår af, at der etableres nogle ekstra faunapassager, og at der sikres mulighed for at hæve grundvandsstanden ved passager af lavbundsområder.

Endvidere ønsker Skov- og Naturstyrelsen broen over Fjederholt Å forlænget fra 150 m til ca. 200 m for at friholde åen og dens bredder og for at forbedre muligheden for faunapassage. Desuden må der ikke afledes vejvand til Fjederholt Å eller placeres regnvandsbassiner inden for fredningen. Brolængden vil blive fastlagt ud fra fredningsmyndighedernes krav og i samarbejde med Skov- og Naturstyrelsen i detailprojekteringsfasen. Der vil ikke blive afledt vejvand til åen, idet der etableres regnvandsbassiner uden for fredningen med alternative recipienter, f.eks. nedsviningsanlæg el. lign.

En realisering af linieføringen over Fjederholt Å forudsætter, at det konstateres, at vejanlægget ikke krænker fredningsbestemmelserne, eller at der gennemføres en ny fredningssag, der giver mulighed for at anlægge vejen gennem det fredede område.

Broerne over Søby Å og Holtum Å ønskes tilsvarende forlænget til henholdsvis ca. 105 og 180 m for at forbedre faunapassagerne i ådalene.

Endvidere ønsker Skov- og Naturstyrelsen, at linieføringen mellem Høgild og Arnborg søges flyttet mod øst for at undgå gennemskæring af et hedeområde.

#### 6. Miljømæssige konsekvenser

##### 6.1. Arealindgreb og barrierevirkning

Vejanlæggene vil påvirke den nuværende arealanvendelse, og en del ejendomme vil blive berørt enten direkte eller som nabo til de nye veje. Vejene vil udgøre en barriere, fordi krydsning kun bliver mulig ved over- eller underføringer. Det medfører ændrede adgangsforhold til flere ejendomme og til naturområder. Til gengæld bliver barrierevirkning og oplevet risiko mindre på de eksisterende ruter 18 og 15.

## 6.2. Støj, luftforurening og klima

Da de nye vejanlæg vil aflaste eksisterende veje gennem byområder, bliver støjniveauet lavere for et stort antal boliger, og den lokale luftforurening hidrørende fra trafikken i byområderne bliver mindre.

Alt i alt vil de nye vejanlæg medføre, at antallet af boliger i influensområdet, der belastes af et støjniveau på over 55 dB(A), reduceres med mindst 390 fra 1.680 til 1.290. Antallet vil eventuelt kunne nedbringes yderligere ved støjafskærmning eller ved ekspropriation af boliger på grund af anlægsarbejdet.

I det åbne land vil ca. 50 boliger blive udsat for et støjniveau over 55 dB(A). Antallet afhænger af den endelige fastlæggelse af linieføring og af antallet af ejendomme, der eksproprieres. Såfremt enkeltliggende ejendomme skal støjbeskyttes, kan der blive tale om facadeisolering, da støjafskærmning normalt ikke er egnet ved enkeltliggende ejendomme.

For boliger, der efter anlæggets åbning får et støjniveau over 55 dB(A), kan der eventuelt blive tale om en ulempeerstatning, der fastsættes af de takserende myndigheder.

Luftkvaliteten bliver påvirket af emissioner fra trafikken. Anlæg af motortrafikvejene vil medføre en øget gennemsnitshastighed og et øget samlet trafikarbejde.

NO<sub>x</sub>- og partikel-emissionen fra trafikken vil her ved blive øget med henholdsvis 5 tons og 0,2 ton pr. år. Emissionen af HC vil blive reduceret med 6 tons, mens CO<sub>2</sub>-emissionen vil blive øget med 400 tons pr. år forudsat samme gennemsnitlige energiforbrug pr. køretøj som i dag.

## 6.3. Natur, landskab og fortidsminder

De nye veje vil forløbe i et landskab bestående af bakkeøer og hedesletter gennemskåret af ådale. Landskabet er domineret af landbrug med relativt små marker omgivet af læhegn. Desuden findes flere plantager og hedelodder.

Rute 18 vil nord for Herning passere tæt forbi Løvbjerg Plantage og afskære denne fra et nyttilplantet skovrejsningsområde. Øst for plantagen vil vejen tangere Storådal. Vejens barrierevirkning modvirkes ved etablering af faunapassager ved Sikær og Storå.

Nordøst for Herning vil vejen forløbe gennem lavbundsområder langs den østlige bred af Herningsholm Å. For at bevare det størst mulige sammenhængende naturområde er vejen placeret i størst mulig afstand fra åen og så højt i forhold til det omgivende terræn, at det vil være muligt at hæve grundvandsstanden i området i forbindelse med en eventuel natur-genop-

retning. Af samme grund vil vejen blive ført på bro over Silkeborgvej øst for Herning.

Syd for Silkeborgvej passeres Knudmose, der rummer væsentlige naturværdier og udgør et nærrekreativt område for Herning og Lind. Sammen med den nye rute 15 vil vejanlægget udgøre en barriere mellem Knudmose og lavbundsområderne øst for mosen og byområderne syd for mosen. Barrierevirkningen vil blive modvirket ved etablering af menneske- og faunapassager.

Øst for Lind passeres tre fredede bronzealderhøje beliggende i et kulturhistorisk område med jorddiger fra udskiftningstiden. Her indpasses vejen, således at den går fri af højenes 100 m beskyttelseszoner, og således at kun et enkelt dige berøres, men det kan ikke undgås, at områdets kulturhistoriske helhed forstyrres.

Sydøst for Lind vil vejen forløbe gennem den østligste del af Rind Plantage og derved afskære denne fra hedekærområdet ved Lilling og Fjederholt Ådal syd herfor. Barrierevirkningen vil blive modvirket ved etablering af en faunapassage ved Lilling.

Den fredede Fjederholt Ådal krydses på en ca. 200 m lang dalbro, således at vejens negative virkninger for fauna og flora minimeres. Der vil ikke inden for fredningen blive afledt vejvand til åen eller blive anlagt regnvandsbassin o.l.

Syd for Høgild ved Øster Høgild med Høgildovergård Plantage passeres et særdeles vildtrigt område med kær og en artsrig vegetation, bl.a. fredede orkidéer, og flere fredede fortidsminder. Vejen føres her tæt langs den nuværende rute 18 på en ca. 70 m lang landskabsbro i plantagen, således at barrierevirkningen mindskes.

Nord for Søby Å gennemskæres et mindre hedeareal. Det vil i detailprojekteringsfasen blive undersøgt, om vejlinien kan føres udenom dette.

Søby Å krydses på en ca. 100 m lang dalbro, således at ådalen med dens vældmoser med vegetation af bl.a. fredede orkidéer i videst muligt omfang kan bevares uforstyrret. Dog kan det ikke undgås, at vejen bliver en landskabelig barriere.

Fra Søby Å føres vejen i en bue øst om svæveflyvecentret ved Arnborg og tilbage til et forløb tæt langs den nuværende rute 18. Umiddelbart syd for svæveflyvecentret gennemskæres et hedeareal, som i dag anvendes som hjortefarm.

Syd herfor krydses Holtum Å og Skjern Å på to ca. 180 m lange dalbroer tæt på den nuværende vej, således at de to ådale, der bl. a. er af stor værdi som levesteder og spredningskorridorer for vildtet, i videst muligt omfang kan bevares uforstyrret.

Rute 15 krydser Tyvkær Bæk vest for Vardevej. Der etableres en vandløbs- og faunapassage, som giver mulighed for at hæve vandstanden i Kæret nord for vejen, således at der er sikret en økologisk forbindelse mellem Skjern Å- og Storå-systemerne.

Syd for Snejbjerg forløber vejen gennem et område ved Syvhøje med fredede gravhøje. Vejen er indpasset, således at den går fri af højenes 100 m beskyttelseszoner, men det kan ikke undgås, at områdets kulturhistoriske helhed forstyrres.

Vest for Snejbjerg gennemskærer vejen et par af et større antal kulturhistorisk interessante, bevaringsværdige jorddiger beliggende omkring Krogstrup og Tovstrup.

Hvor anlægget belaster vigtige biotoper, vil der efter aftale med Skov- og Naturstyrelsen blive etableret erstatningsbiotoper.

#### 6.4. Rekreative forhold

Flere nationale, regionale og lokale cykelruter berøres af vejanlægget. De vil alle blive opretholdt, idet der etableres passager på tværs af vejanlægget. Mindre omlægninger kan dog blive aktuelle.

En del småveje vil blive afbrudt. Som kompensati- on herfor anlægges nye stipassager, således at adgan- gen til rekreative områder opretholdes, og barriere- virkningen mindskes.

Forskellige fritidsinteresser er knyttet til vandløbene, bl.a. sportsfiskeri. Etablering af dalbroer i forbindelse med krydsningen af Fjederholt Å, Søby Å, Hol- tum Å og Skjern Å vil sikre, at man fortsat kan færdes langs vandløbene.

Det vil ikke kunne undgås, at der kommer en øget støjpåvirkning af områderne langs de nye vejanlæg, herunder også af de rekreative områder med Løvbjerg Plantage, Herningsholm Å, Høgild Overgård Plantage samt campingpladsen ved Arnborg Svæveflyvecenter.

#### 6.5. Overfladevand og grundvand

Vand, der strømmer fra vejen, vil blive ledt til regn- vandsbassiner og herfra videre til vandløb i området eller alternativt til nedsvivningsanlæg. For at udjævne afstrømningen og nedbringe mængden af skadelige stoffer inden vejvandet udledes til vandløb, ledes van- det gennem regnvandsbassiner med vandplanter. Bas- sinerne forsynes med olieudskillere og lukkemekanis- mer, således at eventuelle spild i forbindelse med uheld vil kunne opsamles. Under anlægsarbejdet eta- bleres midlertidige regnvandsbassiner, hvor jordpartik- ler kan bundfælde, før vandet ledes ud til nærmeste vandløb.

Vejanlæggene passerer gennem flere interesseom- råder for drikkevandsforsyning samt gennem en række grundvandsoplande til større og mindre vandløb. Der vil imidlertid ikke være nogen risiko for belast- ning af grundvandskvaliteten fra vejanlægget under normale driftsforhold, idet vejen anlægges med et luk- ket afvandingssystem.

En mulig belastning af grundvandet fra vejanlægget vil være knyttet til uheld, hvor der spildes miljøfrem- mede stoffer. Risikoen for, at et udslip siver ned til grundvandsmagasinet, vil være stærk begrænset i de grundvandsoplande, der er beskyttede af lerlag.

Udformningen af vejafvandingssystemet indebæ- rer, at der sker en væsentlig tilbageholdelse af miljø- fremmede stoffer, før vejvandet ledes til vandløbene. Anlægget af de nye veje vil føre til et samlet fald i ud- ledningen af forurenende stoffer i forhold til idag, li- gesom risikoen for forureninger i forbindelse med uheld vil blive mindre.

Der etableres som forsøg udstyr til registrering af vejvandets nedsvivning og eventuelle forurening af overfladevand.

#### 6.6. Ressourceforbrug

Det samlede forbrug af grusmaterialer til vejens op- bygning vil være ca. 1,2 mio. m<sup>3</sup>, og forbruget af as- falt ca. 423.000 tons.

I Ringkjøbing Amt indvindes ca. 1,7 mio. m<sup>3</sup> grus- materialer pr. år.

#### 7. Alternativer

Som led i Vejdirektoratets VVM-undersøgelser er vurderet alternative linieføringer for en delstrækning af rute 18 og en delstrækning af rute 15.

For rute 18 er som alternativ undersøgt en østligere linie for strækningen mellem Lind og Arnborg. Den alternative linie forløber ca. 1 km øst for den nuværen- de rute 18 øst om Fjederholt Plantage. Linien berører færre ejendomme end hovedforslaget, men gennem- skærer til gengæld flere landbrugsejendomme og kommer tæt på Nørre Kollund, og den gennemløber det mere uforstyrrede landskab og Høgild Overgård Plantage. Linien berører endvidere fredningen om- kring Fjederholt Å.

For den østlige strækning af rute 15 fra Herning Øst til Vardevej er som alternativ undersøgt en nordligere linie med tilslutning i en stor rundkørsel, der anlægges på rute 18 over Herning-Bording-motorvejen med til- og frakørselsramper til denne. Linien berører færre ejendomme, men den vil medføre en større isolation af Knudmose end hovedforslaget. Desuden vil trafikant- erne på rute 18 skulle passere gennem en rundkørsel.



For rute 18's krydsning af Silkeborgvej ved Birk er som omtalt under punkt 1 undersøgt en løsning, hvor rute 18 føres under Silkeborgvej i stedet for over. Løsningen indebærer, at rute 18 må graves ned i terrænet, hvilket kan medføre okkerproblemer ved permanent grundvandssænkning. En større hævnning af Silkeborgvej er ligeledes problematisk både af æstetiske grunde og på grund af bebyggelsen langs vejen.

For rute 15 er endvidere undersøgt en løsning, hvor der etableres tilslutning til kommunevejen Studsgårdsvej syd for Snejbjerg og herfra anlægges en ny forbindelsesvej til Dronningens Boulevard i Herning i det tracé, der i sin tid blev reserveret til forlægning af rute 15 syd om Snejbjerg. Med denne løsning vil Snejbjerg Hovedgade aflastes for i alt ca. 5.000 biler pr. årsdøgn mod kun 2.000 i hovedforslaget. Eventuel etablering af forbindelsesvejen vil være en lokal opgave.

#### 8. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

De samlede udgifter til projektering, administration, arealerhvervelse og anlæg af rute 18, strækningen Herning N-Brande, og rute 15, strækningen Herning Ø-Snejbjerg, som motortrafikveje i henhold til forslaget er anslået til 1.405 mio. kr. i prisniveau 1999 eksklusive moms.

Anlægsoverslaget er behæftet med usikkerhed, da udgifterne til bl.a. ekspropriationer, jordarbejder og asfaltarbejder ikke kan beregnes præcist på forhånd,

idet projektets detaljerede linieføring, mængder m.v. først kendes præcist på et senere tidspunkt, ligesom konjunktur- og konkurrencesituationen på licitations-tidspunkterne er af væsentlig betydning for anlægsomkostningernes endelige størrelse.

Konkurrencen på markedet for vejbelægninger kan øges, såfremt man udbyder betonbelægninger som alternativ til asfalt. Anlægsoverslaget er baseret på asfalt, som er billigere i anlæg, men har en kortere levetid.

På baggrund af Vejdirektoratets vurdering af konjunkturudviklingen inden for anlægssektoren og af de fremtidige forhold er ved anvendelse af successiv kalkulation gennemført en usikkerhedsanalyse. Resultatet af denne er et anlægsoverslag på 1.405 mio. kr. med en tilknyttet usikkerhed, der indebærer, at der er 50 pct. sandsynlighed for, at udgiften bliver mindre end det anførte og tilsvarende 50 pct. sandsynlighed for, at udgiften bliver større. Endvidere viser usikkerhedsanalysen, at udgiften med 99 pct. sandsynlighed vil blive mindre end 1.650 mio. kr.

For det samlede projekt er beregnet en førsteårsforrentning på ca. to pct. I denne beregning indgår trafikanternes tidsbesparelser og kørselsomkostninger, uheldsomkostninger, trafikstøj, barrierevirkning og oplevet risiko, lokal og regional luftforurening samt vejvedligeholdelse.

Anlæg af vejene kan opdeles i seks strækninger som anført i nedenstående skema.

| Anlægsudgifter     | 50%<br>konfidensniveau | 99%<br>konfidensniveau |
|--------------------|------------------------|------------------------|
| <b>Strækning</b>   |                        |                        |
| Rute 18:           |                        |                        |
| Herning N-Sundsvej | 220 mio. kr.           | 260 mio. kr.           |
| Sundsvej-Herning Ø | 285 mio. kr.           | 325 mio. kr.           |
| Herning Ø-Høgild   | 250 mio. kr.           | 295 mio. kr.           |
| Høgild-Brande      | 360 mio. kr.           | 420 mio. kr.           |
| Rute 15:           |                        |                        |
| Herning Ø-Vardevej | 150 mio. kr.           | 185 mio. kr.           |
| Vardevej-Snejbjerg | 140 mio. kr. *)        | 165 mio. kr. *)        |
| I alt              | 1.405 mio. kr.         | 1.650 mio. kr.         |

\*) Heri medregnet 10 mio. kr. til evt. tilslutningsanlæg ved Studsgårdsvej/forbindelsesvej til Dronningens Boulevard

Påbegyndelsestidspunkt, anlægstakt og åbnings-tidspunkter vil afhænge af de årlige finanslovsbevil-linger.

Som en første etape vil det være hensigtsmæssigt at etablere følgende sammenhængende strækninger af rute 18 og rute 15 øst og syd om Herning: Sundsvej-

Herning Ø-Høgild og Herning Ø-Vardevej. Disse strækninger udgør til sammen en omfartsvej øst om Herning. De samlede anlægsudgifter til denne etape er ca. 685 mio. kr.

Derefter kan de øvrige strækninger anlægges i eta-per.

En hensigtsmæssig anlægstakt for første etape og hver af de følgende tre etaper kan opnås med følgende udgiftsfordeling (50 pct. konfidensniveau):

### Etape 1: Rute 18 Sundsvej-Høgild + rute 15 Herning Ø-Vardevej:

| År 1          | År 2          | År 3           | År 4           | År 5            | År 6            | År 7            | Åbning<br>År 8  | År 9+          | I alt           |
|---------------|---------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|----------------|-----------------|
| 5<br>mio. kr. | 8<br>mio. kr. | 20<br>mio. kr. | 67<br>mio. kr. | 100<br>mio. kr. | 150<br>mio. kr. | 170<br>mio. kr. | 150<br>mio. kr. | 15<br>mio. kr. | 685<br>mio. kr. |

### Etape 2: Rute 18, Herning N-Sundsvej:

| År 1          | År 2          | År 3           | År 4           | År 5           | År 6           | Åbning<br>År 7 | År 8+         | I alt           |
|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|-----------------|
| 4<br>mio. kr. | 6<br>mio. kr. | 22<br>mio. kr. | 33<br>mio. kr. | 47<br>mio. kr. | 57<br>mio. kr. | 47<br>mio. kr. | 4<br>mio. kr. | 220<br>mio. kr. |

### Etape 3: Rute 18, Høgild-Brande:

| År 1          | År 2           | År 3           | År 4           | År 5           | År 6           | Åbning<br>År 7 | År 8+          | I alt           |
|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|
| 7<br>mio. kr. | 10<br>mio. kr. | 35<br>mio. kr. | 55<br>mio. kr. | 75<br>mio. kr. | 93<br>mio. kr. | 75<br>mio. kr. | 10<br>mio. kr. | 360<br>mio. kr. |

### Etape 4: Rute 15, Vardevej-Snebjerg:

| År 1          | År 2          | År 3           | År 4           | År 5           | År 6           | Åbning<br>År 7 | År 8+         | I alt           |
|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|-----------------|
| 2<br>mio. kr. | 4<br>mio. kr. | 15<br>mio. kr. | 20<br>mio. kr. | 30<br>mio. kr. | 35<br>mio. kr. | 31<br>mio. kr. | 3<br>mio. kr. | 140<br>mio. kr. |

Udgifterne i de tre første år dækker hovedsagelig projektering og ekspropriationer. Eventuelle forlods ekspropriationer vil medføre en fremrykning af udgifterne i de første år. Udgifterne i de følgende fire-fem år dækker hovedsagelig egentlige anlægsarbejder. Udgifterne anført i År 9+ og År 8+ er udgifter efter vej-anlæggets ibrugtagning til bl.a. matrikulær berigtigelse o.l., hvis færdiggørelse kan tage nogle år efter vens åbning.

Mellem partierne bag aftalen om finansloven for 1999 er aftalt en vejpulje på 100 mio. kr. i 1999, hvoraf 15 mio. kr. er aftalt at skulle anvendes til igangsættelse af detailprojektering og eventuelle forlods ekspropriationer på rute 9, 18 og 21.

Anlægsarbejdet forestås af Vejdirektoratet og har således primært administrative konsekvenser for Vejdirektoratet.

### 9. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Erhvervsorganisationer i Herning-området har udtrykt positive forventninger til anlæggets effekt for erhvervslivet.

I anlægsfasen skønnes at være en direkte og indirekte beskæftigelse på i alt ca. 3.500 mandår.

Forslaget har ikke administrative konsekvenser for erhvervslivet.

### 10. Forholdet til borgerne

Anlægget berører direkte og indirekte mange borgere i form af fx ekspropriationer og støjgener.

I det videre forløb i anlægsprocessen vil borgerne i området blive løbende informeret om vejarbejdernes karakter og tidsplan, og ejerne af de berørte ejendomme vil blive direkte inddraget.

*11. Forholdet til EU-retten*

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

L175/40) som ændret ved Rådets direktiv 97/11/EF af 3. marts 1997 (EFT 1997 L73/5).

*12. Høring over lovforslaget*

Lovforslaget er sendt til høring hos: Ringkjøbing Amt, Herning Kommune og Brande Kommune.

**Lovforslagets konsekvenser i hovedtræk**

|  | Positive konsekvenser/mindreudgifter  | Negative konsekvenser/merudgifter  |
|--|---|--|
| Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner     | Mindre udgifter for stat, kommuner og amtskommuner som følge af færre trafikuheld   | Udgift for staten på ca. 1,4 mia. kr. til anlæg af nye veje. Begrænsede merudgifter til drift og vedligehold af veje   |
| Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner | Ingen   | Begrænset meradministration til anlæg, drift og vedligehold af veje  |
| Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet                      | Reducerer transportudgifterne. Øger beskæftigelsen i bygge- og anlægssektoren i anlægsperioden  | Reducerer landbrugsarealer   |
| Administrative konsekvenser for erhvervslivet                  | Ingen   | Ingen  |
| Miljømæssige konsekvenser                                      | Forbedrer miljøet langs veje, som aflastes for trafik (mindre støj, luftforurening, barrierevirkning og oplevet risiko). Forbedrer vandmiljøet som følge af en effektiv rensning af vejvandet.                      | Øger CO <sub>2</sub> -emission (400 t/år). Påvirker arealanvendelsen og giver en barriere i landskabet. Berører et fredet areal (langs Fjederholt Å) og bevaringsværdige naturområder (hedearealer og lavbundsarealer) |
| Administrative konsekvenser for borgerne                       | Ingen   | Ingen  |
| Forholdet til EU-retten  | Lovforslaget opfylder kravene i Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet som ændret ved Rådets direktiv 97/11/EF af 3. marts 1997. |  |

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser**Til § 1*

Forslaget omfatter bemyndigelse til at anlægge en ca. 35 km lang hovedlandeveisstrækning på rute 18 fra hovedlandevej 422 ved Sinding øst om Tjørring, Herning, Lind og Høgild til den under anlæg værende omfartsvej ved Brande og en ca. 10 km lang hovedlandeveisstrækning på rute 15 fra den nævnte hovedlandevej, ny rute 18, sydøst for Herning til hovedlandevej 404 vest for Snebjerg. Vejene anlægges som motortrafikveje med de fornødne tilslutninger til det nuværende vejnet som afløsning for de nuværende hovedlandeveje på strækningerne.

Der henvises til de almindelige bemærkninger ovenfor samt til bilag 1.

*Til § 2*

Som en konsekvens af bestemmelserne i § 1 foreslås en bemyndigelse til trafikministeren til at nedlægge de nuværende hovedlandeveisstrækninger, der vil blive afløst af de i § 1 beskrevne hovedlandeveje, som hovedlandeveje. Den i nr. 3 nævnte mindre strækning af Brande Omfartsvej brydes op og fjernes helt, mens de øvrige vejstrækninger vil blive nedklassificeret til en lavere vejklasse (landevej eller kommunevej).

Der henvises til bilag 1.



F. t. l. vedr. rute 18, strækningen Herning N-Brande og rute 15

Til lovforslag nr. L 224. Skriftlig fremsættelse (14. april 1999)

**Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):**

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

*Forslag til lov om anlæg af rute 18, strækningen Herning N-Brande, og rute 15, strækningen Herning Ø-Snejbjerg.*

(Lovforslag nr. L 224).

Med lovforslaget søges om bemyndigelse til at anlægge to nye motortrafikvejsstrækninger mellem henholdsvis Herning Nord og Brande (rute 18) og mellem Herning Øst og Snejbjerg (rute 15), og til at nedlægge de hovedlandeveje, som de nye vejstrækninger skal afløse, som hovedlandeveje.

Strækningen fra Sundsvej nord for Herning til Vardevej syd for Herning vil af hensyn til trafikken til bl.a. Messecentret i Herning blive anlagt med fire spor. De øvrige delstrækninger af rute 18 fra Herning til den nye omfartsvej ved Brande samt delstrækningen af rute 15 syd for Herning mellem Vardevej og Snejbjerg anlægges som tosporet motortrafikvej.

Hovedsigtet med de nye motortrafikveje er at forbedre trafikafviklingen i Herningområdet og aflaste de mindre bysamfund langs den nuværende hovedlandevej mellem Herning og Brande for gennemkørende trafik. Herved forbedres trafikikkerheden og miljøet i de byer, der aflastes. Der bliver tale om en relativ høj vejstandard i forhold til de forventede trafikmængder. Det er især den relativ høje andel af tung trafik samt messetrafikken, der har haft betydning for valget af vejstandard.

Anlægsudgifterne til de nye motortrafikvejsstrækninger, der kan anlægges i etaper, er anslået til ca. 1.405 mio. kr.

Påbegyndelsestidspunkt, anlægstakt og åbningstidspunkter vil afhænge af de årlige finanslovsbevillinger.

Som en første etape vil blive etableret tre sammenhængende delstrækninger af rute 18 og 15 ved Herning, der til sammen udgør en omfartsvej øst om Herning med tilslutning i et stort udfløtningsanlæg til den nye motorvej Herning-Århus (rute 15).

Syd for Herning vil den nye rute 18 krydse fredningen omkring Fjederholt Å. For at friholde åen og dens bredder og for at forbedre muligheden for faunapassage etableres en ca. 200 m lang landskabsbro, hvis endelige længde vil blive fastlagt ud fra fredningsmyndighedernes krav og i samarbejde med Skov- og Naturstyrelsen. En realisering af linieføringen over åen forudsætter, at fredningsmyndighederne konstaterer, at vejanlægget ikke krænker fredningsbestemmelserne, eller at der gennemføres en ny fredningssag, der giver mulighed for at anlægge vejen gennem det fredede område.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslagets bemærkninger, skal jeg anbefale det til Tingets hurtige og velvillige behandling.

Jeg vil fremsende de høringssvar, der knytter sig til lovforslaget, til trafikudvalget, når de foreligger.

Lovforslaget fremsættes nu, fordi et flertal i Folketingets trafikudvalg i betænkning af 18. december 1997 over Forslag til lov om visse hovedlandevejsstrækninger har forudsat, at når miljøundersøgelser og høringer vedrørende rute 9 Odense-Svendborg, rute 18, strækningen Herning-Brande, og rute 21 Holbæk-Vig er afsluttet, skal der umiddelbart herefter for hver enkelt strækning fremsættes forslag til anlægslov.

Beslutningsforslag nr. B 138. Fremsat den 7. maj 1999 af Christine Antorini (SF), Anne Baastrup (SF), Pernille Frahm (SF), Jes Lunde (SF) og Anni Svanholt (SF)

## **Forslag til folketingsbeslutning**

### **om fjernelse af køns- og invaliditetsdiskrimination i arbejdsmarkedspensioner**

Folketinget opfordrer regeringen til at iværksætte initiativer, således at størrelsen af pensionsydelsen ikke afhænger af kønssammensætningen og invaliditetsrisikoen i de enkelte pensionskasser.

Konkret foreslås følgende:

- 1) Der etableres en ordning, således at pensionsforskelle relateret til forskelle i kønssammensætningen mellem de enkelte pensionskasser udlignes.
- 2) Der etableres en ordning, således at den erhvervsrelaterede invaliditetsrisiko udlignes mellem pensionskasserne.

## Bemærkninger til forslaget

Det er stadig meget relevant at diskutere ligestilling. Der eksisterer fortsat store økonomiske uligheder mellem mænd og kvinder, både i arbejdslivet og i alderdommen. F.eks. er det velkendt, at kvinder med en supplerende pensionsordning har fået en lavere løbende ydelse end mænd, alene fordi de i gennemsnit forventedes at blive et par år ældre. Det er derfor godt, at der omsider er vedtaget en lov (Lov nr. 134 af 25. februar 1998 om ligebehandling af mænd og kvinder inden for de erhvervstilknyttede sikringsordninger), hvorefter pensionselskaberne pålægges at beregne pensionen neutralt i forhold til kønnet – det såkaldte unisexprincip. På en række områder er loven imidlertid mangelfuld.

- 1) For det første omfatter den kun nye medlemmer, dvs. personer indtrådt efter 1. juli 1999 eller eventuelt endnu senere (år 2002), da loven indeholder dispensationsmuligheder. Kvinder, som i dag er i en pensionsordning med et kønsafhængigt beregningsgrundlag, får altså ikke glæde af de ændrede regler og vil fortsat få en for lav pension. Ifølge Ligestillingsrådet drejer det sig om ikke mindre end 450.000 kvinder. Det er naturligvis helt uacceptabelt, hvorfor der bør overvejes en kompensationsordning i tilfælde af afslag på sagsanlæg. Lovens mulighed for dispensation med hensyn til ikrafttrædelsesdatoen bør ophæves. Der er ingen grund til at trække en i forvejen langsomelig proces, der først vil være tilendebragt om ca. 40 år, yderligere i langdrag. Desuden har pensionselskaberne haft god tid til at få indkørt de nye beregningssystemer.
- 2) For det andet omfatter loven kun arbejdsgiveradministrerede pensionsordninger. I private ordninger sker pensionsberegningen på et individuelt og dermed et kønsafhængigt grundlag. Her diskrimineres der fortsat mellem kønnene, f.eks. i forbindelse med livrenter og visse kapitalprodukttyper (kapitalpension med en forsikringsdel). Desuden kan der opstå et uheldigt sammenspil mellem de arbejdsgiveradministrerede og de private ordninger, der åbner op for en omgåelse af unisexprin-

cippet. Man kan forestille sig en situation, hvor en arbejdsgiveradministreret kapitalpension ved udbetalingen konverteres til en privat livrente. Det er uklart, om det problem kan løses, men regeringen og de relevante fora opfordres til løbende at følge udviklingen på området.

- 3) For det tredje sikrer loven kun ligestilling mellem mænd og kvinder inden for den samme ordning, men ikke generelt. Udgangspunktet for ordninger med unisex er, at alle medlemmer af ordningen pooler deres risiko for alderdom, død og invaliditet sammen – og bærer risikoen solidarisk. Det indebærer, at hvis to pensionsopsparende er i samme ordning og har indbetalt det samme i bidrag, vil de også få det samme udbetalt uanset køn. Men samtidig er det klart, at medlemmerne fortsat er mænd eller kvinder og derfor må forventes at have forskellig risikoadfærd. Ved udregningen af ydelserne tages der derfor hensyn til den faktiske kønssammensætning i ordningen.

Det foreslås derfor at etablere en udligningsordning mellem de forskellige pensionskasser, således at kønssammensætningen i den enkelte kasse ikke får betydning for ydelsesniveauet. I modsat fald vil ydelserne i ordninger med et flertal af kvinder blive systematisk lavere end i ordninger med et flertal af mænd. Det vil kunne give polariseringstendenser, hvor kvinderne bliver isoleret i egne kasser, idet mændene får et incitament til at danne eller tilslutte sig ordninger domineret af mænd.

I en typisk pensionsordning er det beløb, som afsættes til invalidepension ca. 20 pct. af det beløb, som afsættes til alderspension. For en gennemsnitlig ufaglært arbejder er invaliditetsrisikoen ca. halvanden gang så stor som det gennemsnitlige. For en gennemsnitsfunktionær er risikoen ca. det halve af gennemsnittet. Alene det betyder, at funktionæren kan få 20 pct. mere i alderspension.

For en del faggrupper er problemerne omkring dårligt arbejdsmiljø og høj invaliditetsrisiko endnu større. Taxachauffører, tjenere, rengøringsfolk og mange ufaglærte i den offentlige sektor har en invaliditetsri-