

Lovforslag nr. L 131. Fremsat den 21. januar 2004 af trafikministeren (Flemming Hansen)

Forslag

til

Lov om anlæg af motorvej mellem Brande og Ris (rute 18)

§ 1. Trafikministeren bemyndiges til:

- 1) at anlægge en hovedlandevej mellem Brande Omfartsvej og Vejlevej ved Ris (rute 18) som motorvej med de fornødne tilslutninger til det eksisterende vejnet,
- 2) at nedlægge den nuværende hovedlandevej 344, Herning-Vejle, som hovedlandevej mellem Brande Omfartsvej og Ris og

- 3) midlertidigt at optage landevej 537, Givevej, som hovedlandevej mellem rundkørslen ved Hjortsballe og motorvejens tilslutning til Givevej.

§ 2. Loven træder i kraft den 1. juli 2004.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Lovforslagets baggrund og hovedindhold

Lovforslaget indeholder en bemyndigelse til trafikministeren til at anlægge en ca. 14 km lang motorvej mellem Brande og Ris. Anlæg af motorvejen sker som led i regeringens målsætning om, at rute 18 Holstebro-Herning-Vejle på sigt skal udbygges til motorvej på hele strækningen fra Herning til Vejle for at understøtte erhvervsudviklingen i det midt- og vestjyske område. Forslaget er samtidig et led i udmøntningen af aftalen af 5. november 2003 mellem regeringen, Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Kristendemokraterne om investeringer på trafikområdet for de kommende ti år.

Etableringen af en motorvej på strækningen mellem Brande og Ris forudsættes at ske i etaper. Ved aftalen mellem regeringen, Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Kristendemokraterne er der skabt økonomisk grundlag for som en første etape at anlægge strækningen mellem Give N og Ris. Denne etape forventes åbnet for trafik i 2008. Etape 2 mellem Brande og Give N vil blive gennemført senere.

Udbygningen af rute 18 Holstebro-Herning-Vejle 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.

Der er tidligere vedtaget anlægslove for følgende delstrækninger:

Brande Omfartsvej er anlagt som 2-sporet motortrafikvej, jf. lov nr. 408 af 22. maj 1996. Vejen åbnede i 2000 og vil senere kunne udbygges til motorvej. Beslutningsgrundlag herfor udarbejdes i henhold til trafikaftalen af 5. november 2003 i perioden 2007-2008.

Strækningen mellem Ris og Ølholm er under anlæg som 2-sporet motortrafikvej, jf. lov nr. 483 af 1. juli 1998 og forventes åbnet i 2004. Denne strækning vil ligesom Brande Omfartsvej senere kunne udbygges til motorvej. Beslutningsgrundlag herfor er under udarbejdelse i form af en VVM-undersøgelse for strækningen Ris-Ølholm-Vejle, som vil foreligge i 2004.

Strækningen mellem Herning N og Brande Omfartsvej er under anlæg som motorvej mellem Sundsvej og Brande Omfartsvej og som 2-sporet motortrafikvej mellem Herning N og Sundsvej, jf. lov nr. 401 af 2. juni 1999 som ændret ved lov nr. 408 af 6. juni 2002. Strækningen forventes åbnet etapevis i årene 2006-2007.

2. VVM-undersøgelse og høringsvar

Vejle Amt iværksatte i februar 2000 VVM-undersøgelse for Diagonalvejen syd om Give. For at skabe sammenhæng i planlægningen har Vejdirektoratet sideløbende med Vejle Amt gennemført en VVM-undersøgelse for rute 18, strækningen mellem Brande og Ris.

Vejle Amt har i september 2003 vedtaget tillæg nr. 7 til Regionplan 2001-2013. Tillægget omfatter Diagonalvejen syd om Give, anlagt som motortrafikvej fra rundkørslen på rute 176 ved Uve til Vibjerg, hvor den tilsluttes motorvejen mellem Brande Omfartsvej og Ris. I henhold til regionplantillægget forventes anlægsarbejderne for Diagonalvejen afsluttet i 2006/07.

VVM-undersøgelsen for Brande-Ris er gennemført i 2000-2002 med henblik på opfyldelse af Rådets direktiv 85/337/EØF (VVM-direktivet) som ændret ved Rådets direktiv 97/11/EF. Miljøundersøgelserne har omfattet kortlægning af natur, kulturhistorie og landskab i en bred interessekorridor, miljøvurdering af de foreslåede linjeføringer og indarbejdelse af miljøhensyn i projektet, herunder justering af linjeføringer, håndtering af vejvand samt fauna- og stipassager, udlæg af erstatningsnatur m.m.

VVM-processen blev indledt med en offentlighedsfase, hvor der blev afholdt borgermøde, og borgerne blev opfordret til at indsende idéer og forslag til undersøgelsen. Vejdirektoratet modtog i alt 15 svar, som er indgået i undersøgelsen. Undersøgelsen har omfattet et hovedforslag og alternative linjeføringsforslag til anlæg af enten en motorvej eller en motortrafikvej mellem Brande og Ris.

Resultatet af undersøgelserne er beskrevet i Vejdirektoratets rapport nr. 243: "Rute 18 Brande-Ris, Ny

højklasset vej, VVM-redegørelse, Sammenfattende rapport", 2002 som er sendt til Trafikudvalget med brev af 22. oktober 2002 (Trafikudvalget alm. del – bilag 105), samt i en række baggrundsrapporter og notater.

VVM-redegørelsen blev fremlagt for offentligheden fra 21. oktober til 16. december 2002, og i tilknytning hertil blev der afholdt et borgermøde i Give, hvor ca. 200 borgere deltog. VVM-redegørelsen er endvidere sendt til en række myndigheder, interesseorganisationer og foreninger.

Vejdirektoratet har i denne fase modtaget 20 høringssvar fra myndigheder, borgere, virksomheder og interesseorganisationer.

Høringen er beskrevet i Vejdirektoratets notat: "Ny højklasset vej mellem Brande og Ris. Redegørelse vedr. den offentlige høring 21. oktober - 16. december 2002".

Ringkjøbing og Vejle amter samt Brande, Give, Herning, Jelling, Tørring-Uldum og Vejle kommuner anbefaler i fællesskab, at vejstrækningen Brande-Ris fra starten anlægges som motorvej. Vejle Amt anfører særskilt, at det er af afgørende betydning for amtet, at den del af projektet, som indgår i Diagonalvejen syd om Give, kan åbne samtidig med Diagonalvejen i 2006, men peger ikke på en bestemt linjeføring. Ringkjøbing Amt anbefaler heller ikke en bestemt linjeføring. Brande Kommune udtaler, at kommunen intet har at indvende mod VVM-redegørelsens hovedforslag. Give Kommune peger på VVM-redegørelsens Alternativ 1 med den begrundelse, at forslaget berører færrest ejendomme, samt at det er den natur- og miljømæssigt bedste løsning.

To virksomheder, der er beliggende syd for Brande ved Svindbækvej og beskæftiget med vindmøllefabrikation, anser VVM-redegørelsens hovedforslag og Alternativ 2 for de bedste løsninger, og at den nordligste linjeføring (Alternativ 2) vil forøge virksomhedernes udvidelsesmuligheder mod nord.

Hovedparten af høringssvarene fra borgere er fra lodsejere, der berøres af enten hovedforslaget eller Alternativ 2. Flere udtrykker bekymring for de fremtidige adgangsforhold til deres ejendomme, bl.a. i henseende til erhvervsrelateret kørsel til ejendommene, idet en række lokale veje i området bliver afbrudt eller omlagt. Generelt udtrykkes et stort lokalt ønske om, at Alternativ 1 vælges frem for hovedforslaget, idet Alternativ 1 anses for det bedste ud fra såvel miljømæssige som menneskelige hensyn, da dette forslag berører færrest ejendomme og mindst natur.

Vejdirektoratet har efter høringen af borgere og myndigheder anbefalet, at VVM-redegørelsens Alter-

nativ 1 med nogle mindre ændringer, som tager sigte på at imødekomme lodsejerønsker og Give Kommunes anbefaling, lægges til grund for anlæg af en motorvej mellem Brande og Ris. De mindre ændringer i forhold til Alternativ 1 er som følger:

- Linjeføringen for motorvejen rykkes ca. 25 m længere væk fra Vejlevej mellem Nr. Eggsgårdsvej og Svindbækvej
- Den forlagte Nr. Eggsgårdsvej føres over motorvejen tættere på den eksisterende vej
- Svindbækvej føres over motorvejen i den eksisterende vejs linjeføring
- Underføringen for Lille Donnerupvej ændres fra en stiunderføring til en enkeltsporet vejunderføring.

3. Lovforslagets indhold

På baggrund af de gennemførte undersøgelser og høringen af borgere og myndigheder samt i overensstemmelse med Vejdirektoratets anbefaling foreslås med lovforslaget en bemyndigelse til trafikministeren til at anlægge en ca. 14 km lang ny hovedlandevej mellem Brande og Ris som motorvej på grundlag af det i Vejdirektoratets VVM-redegørelse beskrevne Alternativ 1 med mindre ændringer som beskrevet i punkt 2.

Samtidigt foreslås en bemyndigelse til at nedlægge den nuværende hovedlandeveisstrækning 344, som motorvejen skal afløse, mellem Brande Omfartsvej og Ris som hovedlandevej. For at få en sammenhængende hovedlandevej i første etape foreslås, at den nuværende landevej 537, Givevej, midlertidigt, dvs. indtil anden etape er gennemført, opklassificeres til hovedlandevej mellem Hjortsballe-rundkørslen ved den eksisterende hovedlandevej 344 og motorvejens tilslutning til Givevej.

4. Beskrivelse af vejanlægget

4.1 Funktion og kvalitet

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

Motorvejen dimensioneres, så der bliver mulighed for at tillade en maksimal hastighed på 130 km/t.

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

Processen, der løber fra projekteringen og areal- hvervelsen via udbud i licitation til det egentlige anlægsarbejde, gennemføres sådan, at projektets forløb er styret og dokumenteret.

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

4.2 Tværprofil

Motorvejen anlægges som 4-sporet motorvej med to kørebaner á 8,5 m, afstribet med to kørespor á 3,75 m og to kantbaner á 0,5 m, en 4 m bred midterrabatt med autoværn og belagte nødrabatter samt 2,5 m brede nødspor og 1 m yderrabatter. Motorvejens samlede bredde udgør således i alt 28,0 m. Der kan på delstrækninger blive behov for at øge bredden af midterrabatten for at opnå tilstrækkelig oversigt i kurver, så der vil kunne tillades en maksimal hastighed på 130 km/t.

4.3 Linjeføring

Linjeføringen for motorvejen mellem Brande og Ris samt de tilslutningsanlæg, der er omfattet af lovforslaget, følger af bilag 1.

Den ca. 14 km lange motorvej tager udgangspunkt ved Brande. Omfartsvej ved Nørre Askær og forløber herfra i en kurve imod sydøst, krydser Nr. Eggsgårdsvej og Svindbækvej og fortsætter langs Vejlevej i en afstand på ned til 100 meter. Motorvejen krydser Lønåvej og Dørkenvej samt Holstebro-Vejle banen, der hæves ca. 3 m. Herefter krydses Givevej og Vejlevej. Syd for Brande Å forløber vejen mod øst i en kurve, der skærer Donneruplundvej og Lille Donnerupvej. Motorvejen forløber sydvest om ejendommen Vibjerggård, fortsætter syd om Pilkmosen og nord om Ris Bakker til sammenløb med den under anlæg værende motortrafikvej Ris-Ølholm.

Med den valgte linjeføring er det tilstræbt at tage størst mulige hensyn til landskab, natur og kulturmiljøer samt ejendomme og tekniske anlæg i området.

Der vil i detailprojekteringsfasen ske en nærmere præcisering af linjeføringen, som vil blive endeligt fastlagt af ekspropriationskommissionen. I denne forbindelse vil der bl.a. blive taget hensyn til de berørte landbrugsejendommers produktionsforhold, og der vil i muligt omfang blive gennemført jordfordelinger for at mindske generne for jordbruget i områderne langs vejen.

4.4 Tilslutninger

Der udføres tilslutninger nordøst for Give og nord for Ris ved henholdsvis Givevej og Vejlevej. Desuden etableres udfletningsanlæg til Diagonalvejen syd om Give.

Nordøst for Give hæves Givevej, og der etableres et fuldt tilslutningsanlæg.

Nord for Ris etableres et fuldt tilslutningsanlæg ved Vejlevej, og på strækningen mellem Brande Å og Ris umiddelbart vest for ejendommen Vibjerggård etableres et tilslutningsanlæg for tilslutning af Diagonalvejen syd om Give.

Tilslutningernes nærmere udformning vil blive fastlagt i detailprojekteringsfasen.

4.5 Sideanlæg

Der påregnes etableret samkørselspladser ved tilslutningsanlæggene, mens der ikke etableres busstoppesteder på motorvejen. Behovet for etablering af rastepladser vil blive vurderet, og anlæggene vil i givet fald blive indarbejdet i forbindelse med detailprojekteringen.

4.6 Lokaltvejnet, stier og jernbaneanlæg

Følgende veje påregnes at blive ført over motorvejen: Nr. Eggsgårdsvej forlægges og føres over motorvejen, Svindbækvej føres over motorvejen, Dørkenvej afbrydes og tilsluttes Lønåvej, der forlægges og føres over motorvejen, samt Givevej, der hæves og føres over motorvejen. Vejlevej føres under motorvejen i begge skæringer.

Donneruplundvej og Lille Donnerupvej påregnes ført under motorvejen, sidstnævnte som en enkeltsporet vejunderføring. Øvrige kommuneveje, private fællesveje og markveje, der krydser motorvejen, afbrydes. Der skabes i nødvendigt omfang forbindelse via nye private fællesveje til offentlig vej.

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

Holstebro-Vejlebanen hæves op til 3 m over en strækning på 1,5 km og føres over motorvejen.

4.7 Faunapassager

Ingen udpegede habitatområder bliver påvirket af motorvejen. Odder, flagermus, spidssnudet frø, stor vandsalamander og markfirben kan dog forekomme mellem Brande og Ris og er dyrearter, som ifølge habitatdirektivet (92/43/EØF af 21. maj 1992) skal bevares. For at undgå at motorvejen påvirker disse arter påregnes etableret en række faunapassager, nye vandhuller, jorddiger og skovarealer.

Der etableres underførte faunapassager for råvildt og harer syd for Eggsgård Bæk, i området mellem Dørkenvej og Vejlevej, og mellem Ris Bakker og Vejlevej. Ved Dørken Vestermark, mellem Pilkmosen og Ris Bakker samt evt. ved Donnerup Mark etableres faunabroer for rå- og kronvildt. Ved motorvejens skæring med Vejlevej og Brande Å etableres en 180 m

lang landskabsbro. I detailprojekteringsfasen undersøges mulighederne for at etablere kombinerede menneske- og faunapassager udvalgte steder.

Endvidere anlægges faunarør for grævling og padder på alle strækninger, hvor vejen ligger i terræn eller på dæmning. Alle vandløbskrydsninger etableres med banketter på begge sider af vandløbet af hensyn til udderforekomst. Der opsættes efter behov vildthejn langs vejen samt på og ved de planlagte faunapassager. Endelig fastlæggelse af faunapassager m.v. sker i detailprojekteringsfasen.

4.8 Erstatningsnatur

De skovområder og vandhuller, der forsvinder ved anlæg af vejen, bliver retableret andetsteds.

4.9 Støjafskærmning

Der anses ikke at være behov for at etablere støjafskærmning i forbindelse med anlæg af motorvejen, da vejens placering ikke medfører uacceptable støjforhold ved større sammenhængende boligområder.

4.10 Vejudstyr og beplantning

Vejen udstyres med vejtavler, autoværn, nødtelefoner, kantpæle, trafikregistrerings- og vintervarslingsudstyr m.v. Afmærkning på kørebanen vil blive udført med reflekterende afmærkning. Der etableres ikke vejbelysning langs vejen, da strækningen er beliggende i åbent land, men rundkørsler og signalregulerede kryds belyses. Der etableres beplantning langs vejen, hvor dette er hensigtsmæssigt.

4.11 Vejafvanding

Der etableres kantopsamling i vejsiderne, og vejvandet ledes i et lukket opsamlingsystem til regnvandsbassiner. I bassinerne kan urenheder bundfældes og afstrømningen reguleres, inden vandet ledes til de nærliggende vandløb. Regnvandsbassinerne er desuden med til at sikre de lokale vandløb mod forurening i forbindelse med uheld på vejen, idet bassinerne er forsynet med olieudskillere og lukkemekanisme.

Placeringen og udformningen af bassinerne fastlægges i forbindelse med detailprojekteringen.

4.12 Naboarealer

Vejen forløber i åbent land, og det er tilstræbt at indpasse vejen i det omgivende miljø og landskab på en æstetisk og miljømæssigt afbalanceret måde.

I den statslige udmelding til regionplanrevision 2001 fra Miljøministeriet anføres bl.a.: "Byvækst skal altid ske indefra eksisterende by og udad. Lokalise-

ring af erhvervsområder langs motorveje eller overordnede veje i åbent land er ikke i overensstemmelse med disse principper. Der bør som hovedregel ikke udlægges byvækstarealer inden for 300 m fra motorveje og deres tilslutningsanlæg, med mindre der er tale om en klar afrunding af byen i forhold til vejanlægget".

For at tilgodese ovennævnte hensyn anbefales det, at også den kommunale og amtskommunale planlægning af arealerne langs motorvejen følger anbefalingen om, at nye byvækstarealer udenfor bymæssig sammenhæng ikke udlægges nærmere end 300 m fra vejskel.

Generelt fastlægges en udvidelsesbyggelinie i begge vejsider med en afstand på 50 m fra motorvejens midtlinie og 35 m fra rampenes yderste kørebanelanter. Byggelinierne tinglyses på de relevante ejendomme i henhold til lov om offentlige veje § 34.

5. Trafikale konsekvenser

Ved anlæg af motorvejen flyttes den gennemkørende trafik fra den eksisterende rute 18, Vejlevej, til den nye motorvej. Dette medfører, at Vejlevej i fremtiden får en anden funktion, idet den hovedsageligt skal betjene lokaltrafikken fra de tilstødende kommuneveje og private ejendomme. Det forventes, at Vejlevej får en årsdøgnstrafik (i 2010- trafikniveau) på ca. 100 biler mellem Hjortsballe og Brande og ca. 1.300 biler mellem Hjortsballe og Ris efter anlæg af motorvejen.

Motorvejen forventes at få en årsdøgnstrafik på 13.-14.000 biler (i 2010-trafikniveau), når hele strækningen mellem Herning og Vejle er udbygget til motorvej, i kombination med Diagonalvejen syd om Give.

6. Trafiksikkerhed

I 5-års perioden 1997-2001 er der på Vejlevej på strækningen mellem Brande Omfartsvej og Ris registreret 33 uheld, heraf 13 med personskaade. Der er 6 dræbte og 7 alvorligt tilskadekomne. Den mest uheldsbelastede strækning er mellem Lønå og Hjortsballe.

Det forventes, at anlæg af motorvejen i alt vil medføre en besparelse på 5 uheld med personskaade pr. år. Reduktionen vedrører såvel Vejlevej mellem Brande og Ris som en lang række andre veje mellem Vejle og Herning, idet disse vil blive aflastet for den trafik, der i stedet vælger at benytte motorvejen.

Ved anlæg af en 1. etape af motorvejen mellem Ris og Givevej gennemføres en trafiksikkerhedsrevision af strækningen mellem Brande Omfartsvej og motorvejens tilslutning til Givevej.

7. Plan- og beskyttelsesforhold

Vejanlægget berører ikke områder, der er udpeget som nationale eller internationale beskyttelsesområder. Det berører to steder skove med fredskovspligt (Nørre Askær Skov og Ris Mark Plantage (ved Pilkmosen)). Det skovareal, der bliver fældet, erstattes af ny skov. Vejanlægget gennemskærer otte beskyttede naturtyper og tre jorddiger, som er beskyttet i henhold til naturbeskyttelsesloven, men er herudover ikke i konflikt med fortidsminder eller kirkeomgivelser. Vejanlægget gennemskærer to områder, der er udpeget til kulturmiljø af Vejle Amt, ét ved Hjortsbalde og ét omkring Ris Bakker og Pilkmose.

Vejle Amt har meddelt, at den med dette lovforslag foreslåede linjeføring tager bedst hensyn til landskab og natur, idet det dog bemærkes, at nødvendige tiltag til imødegåelse af afdræning af Pilkmosen skal fastlægges i detailprojekteringsfasen. Amtet forventer at give de nødvendige tilladelser efter naturbeskyttelsesloven, forudsat at faunapassager og erstatningsbiotoper etableres som beskrevet i VVM-redegørelsen.

Ringkjøbing Amt har meddelt, at de for projektet nødvendige tilladelser efter naturbeskyttelsesloven og miljøbeskyttelsesloven kan forventes givet, og at der kan knyttes vilkår til tilladelse.

Skov- og Naturstyrelsen har meddelt sin principgodkendelse af projektet i henhold til naturbeskyttelseslovens § 20 på vilkår af:

- at Pilkmosens vandspejl ikke ændres
- at bestemmelserne i habitatdirektivets artikel 12, stk. b er overholdt, således at der i anlægsfasen ikke forsætligt sker forstyrrelse af de i habitatdirektivets bilag IV oplistede arter (herunder bl.a. odder, løgfrø, stor vandsalamander og spidssnudet frø), i særdeleshed i perioder, hvor dyrene yngler, udviser yngelpleje, overvintrer eller vandrer,
- at det ved nedlæggelse af vandhuller og etablering af faunapassager og hegning er sikret, at bestemmelserne i habitatdirektivets artikel 12, stk. d er overholdt, således at der ikke sker beskadigelse eller ødelæggelse af yngre- eller rasteområder for de i habitatdirektivets bilag IV oplistede arter (herunder bl.a. stor vandsalamander, spidssnudet frø og løgfrø),
- at de i VVM-redegørelsen angivne afværgeforanstaltninger og forudsætninger i videst muligt omfang bliver inddraget i projektet, og
- at der, hvor det er muligt, i forbindelse med padder og vandhuller, herunder vandhuller med ynglende bilag IV arter, indenfor projektområdet/korrido-

ren også etableres paddehegn i kombination med etablering af faunapassager for bl.a. padder. Længden af paddehegn bør afhænge af den enkelte situation, under hensyn til arten og dens vandringsmønster samt de landskabelige forhold (topografi og bevoksning).

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

8. Miljømæssige konsekvenser

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

8.1 Arealindgreb og barrierevirkning

Anlæg af motorvejen med eventuelle råstofgrave lokalt omkring projektet 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. Det medfører ændrede adgangsforhold til flere ejendomme. Til gengæld bliver barrierevirkning og oplevet risiko væsentligt mindre på den nuværende hovedlandevej.

Det vurderes, at 4-6 ejendomme vil skulle totaleksproprieres. Alle ekspropriationer gennemføres efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. lbk. nr. 672 af 19. august 1999.

8.2 Støj, luft og klima

Motorvejen vil medføre en reduktion i støjbelastningstallet, der er udtryk for den samlede gene fra trafikken på hele det vejnet, hvor trafikken ændres, fra 63 til 62 og det samlede antal støjbelastede boliger langs vejene på dette vejnet bliver reduceret med ca. 10. Langs motorvejen vil ca. 20 enkeltejendomme blive belastet med mere end 55 dB. Antallet afhænger af den endelige fastlæggelse af linjeføring og af antallet af ejendomme, der eksproprieres. Såfremt enkeltliggende ejendomme skal støjbeskyttes, vil der i forbindelse med ekspropriationerne blive taget stilling til art og omfang heraf.

Anlæg af motorvejen vil betyde en minimal stigning på ca. 0,1 pct. i udledning af CO, CO₂ og partikler, og et tilsvarende minimalt fald i udledning af HC og NO_x.

8.3 Natur, landskab og fortidsminder

Motorvejen forløber igennem et område med marker, spredt bebyggelse og natur. Ingen landskabsfredninger bliver direkte berørt, men vejen vil blive en ny barriere for mennesker og dyr i landskabet. Barrierevirkningen vil blive mindsket af, at der anlægges fauna- og stipassager under og over vejen. De arealer, der bliver berørt under anlægsarbejderne, vil blive retableret.

Mellem Givevej og Vejlevej gennemskærer vejen et kulturmiljø omkring et gammelt vejkryds. Ingen af enkeltelementerne i området bliver direkte berørt, men sammenhængen forsvinder ved anlæg af vejen. Et andet kulturmiljø med mange gravhøje omkring Ris Bakker bliver ligeledes gennemskåret som følge af vejen. Vejen berører ingen enkeltelementer, men vil virke forstyrrende på helheden. Vejen berører herudover tre jorddiger.

8.4 Friluftsliv

Motorvejen vil begrænse adgangsmulighederne i det åbne land og øge støjpåvirkningen af dette.

Campingpladsen i Ris Bakker vil opleve øget støj, og en besøgsplads ved Donneruplundvej med overnatningsplads bliver stærkt beskyttet af motorvejen.

8.5 Overfladevand og grundvand

Vejvandet ledes gennem bassiner, som udjævner afstrømningen og nedbringer mængden af skadelige stoffer, inden det ledes til vandløb. Afvandingssystemet sikrer, at der under normale omstændigheder ikke vil være nogen risiko for belastning af grundvandskvaliteten. Vejanlægget har forløb gennem indvindingsoplande til to private vandværker, og enkelte private vandboringer kan blive berørt. Risikoen for at forringe kvaliteten af drikkevandet i forhold til i dag vurderes som yderst begrænset.

8.6 Ressourceforbrug

Det samlede forbrug af grusmaterialer til vejens opbygning er vurderet til ca. 425.000 m³ samt 40.000 m³ beton. Forbruget af sand og grus svarer til ca. 15 pct. af den samlede indvinding pr. år i Vejle Amt. Hertil kommer forbrug af asfalt på ca. 205.000 tons og ca. 4.000 tons stål.

Ved anlæg af motorvejen er der 550.000 m³ jord i underskud. Den manglende jord forventes fremskaffet enten ved at lave lokale råstofgrave eller ved genbrug af overskudsjord fra Vejle Amts anlæg af Diagonalvejen syd om Give. Det forventes, at genanvendelige materialer så vidt muligt anvendes ved anlæg af den nye vej, herunder forurenede jord og restprodukter, i det

omfang de ikke udgør nogen fare for jord og/eller grundvand.

8.7 Forurenede jord

Motorvejen berører ingen kendte lokaliteter med forurenede jord, men anlæg af vejen medfører, at der vil blive foretaget anlægsarbejde i vejrabatjord, der er klassificeret som potentielt forurenede. Denne jord vil som udgangspunkt indgå i motorvejen efter myndighedernes anvisning/tilladelse.

9. Alternativer

Som led i Vejdirektoratets VVM-undersøgelse er 3 alternative linjeføringer for anlæg af en højklasset vej som henholdsvis motorvej eller motortrafikvej mellem Brande og Ris undersøgt. Som alternativ er også indgået et 0+alternativ, der indeholder forbedringer af den eksisterende rute 18 mellem Brande og Ris, jf. bilag 2.

Vejdirektoratet pegede i VVM-redegørelsen på et hovedforslag med en linjeføring, der på den nordlige del forløber i en stor kurve i en vis afstand fra den nuværende rute 18 (Vejlevej). Vejen, der udgår fra Brande Omfartsvej, føres under Holstebro-Vejlebanen, uden at denne hæves. Vejen forløber herefter henover Dørken Vestermark, og den krydser Vejlevej ved Donneruplundvej. Herfra forløber vejen i en bue syd om Pilmosen og nord om Ris Bakker til Ris.

Alternativ 1 er mellem Hjortsballe og Ris sammenfaldende med hovedforslaget, men ligger mod nord tættere på Vejlevej i en afstand på ned til 100 m. Jernbanen skal hæves op til 3 m over en strækning på 1,5 km for, at vejen kan føres under.

Alternativ 2 er ligeledes sammenfaldende med hovedforslaget på strækningen mellem Hjortsballe og Ris. Fra Hjortsballe til Brande ligger linjeføringen for Alternativ 2 nordøst for hovedforslaget og krydser Nr. Egsgårdsvej, Svindbækvej og Lønåvej, samt føres under jernbanen.

Som alternativer er desuden vurderet en række andre linjeføringer, som alle i princippet er varianter af linjeføringen i hovedforslaget både som motorvej og som motortrafikvej. Derudover er vurderet 2 linjer vest om Give med forbindelse til Diagonalvejen syd om Give.

I den høring, som Vejdirektoratet har gennemført, har Give Kommune og en del lodsejere peget på Alternativ 1 som den ønskede linjeføring, idet den anses for at være den natur- og miljømæssigt bedste løsning. Alternativ 1 er ligeledes den løsning, som vil berøre færrest ejendomme.

Vejdirektoratet har på baggrund af de lokale ønsker til linjeføringen anbefalet, at motorvejen anlægges efter Alternativ 1.

10. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

På baggrund af en vurdering af udgifterne til projektering, tilsyn, administration, arealerhvervelse og anlæg, samt omkostninger til nedklassificering af den eksisterende Vejlevej er der beregnet et samlet basisoverslag over udgifterne til anlæg af motorvejen.

Basisoverslaget er behæftet med usikkerhed, da udgifterne bl.a. til ekspropriationer, jordarbejder og asfaltarbejder ikke kan beregnes præcist på forhånd, idet projektets detaljerede linjeføring, mængder mv. først kendes på et senere tidspunkt, ligesom konjunktur- og konkurrencesituationen på licitationstidspunktet er af væsentlig betydning for anlægsomkostningernes endelige størrelse.

På baggrund af Vejdirektoratets vurdering er der ved anvendelse af analysemetoden ”successiv principet” gennemført en usikkerhedsanalyse. Af VVM-redegørelsen fremgår, at der herved er fremkommet et anlægsoverslag med en middelværdi på 520 mio. kr. (2002-priser) for motorvejen Brande-Ris anlæg som én samlet strækning med en tilknyttet usikkerhed, der indebærer, at der er 50 pct. sandsynlighed for, at anlægsudgifterne bliver mindre end det anførte og tilsvarende 50 pct. sandsynlighed for, at udgiften bliver større.

Blandt de forhold, der eventuelt vil kunne forsinke og/eller fordyre projektet, er omfanget af arkæologiske udgravninger eller eventuelle ændrede krav til motorvejsanlægget knyttet til f.eks. trafikikkerhed, støj eller lignende.

Der er beregnet en intern rente for projektet på ca. 7 pct. I beregningen indgår trafikanternes besparelser og kørselsomkostninger, uheldsomkostninger, trafikstøj, barrierevirkning og oplevet risiko, lokal og regional luftforurening samt vejvedligeholdelse.

For første etape af motorvejen mellem Ris og Givevej er der beregnet et anlægsoverslag med en middelværdi på 266 mio. kr. (2004-priser), og det er vurderet, at udgiften med 90 pct. sandsynlighed vil blive mindre end 313 mio. kr.

Udgifterne til første etape, der er indbudgetteret på FL 2004, forventes at fordele sig som følger (2004-priser):

2004:	7 mio. kr.
2005:	15 mio. kr.
2006:	36 mio. kr.
2007:	98 mio. kr.

2008:	107 mio. kr.
2009:	2 mio. kr.
2010:	1 mio. kr.

Første etape forventes at kunne åbnes for trafik i 2008.

Der er ikke fastlagt en tidsplan for anlæg af anden etape. Anlægsudgifterne til anden etape vil afhænge af en række forhold, herunder tidspunktet for anlægsarbejdets gennemførelse. Forinden der træffes beslutning om igangsættelse af anden etape, vil der blive foretaget en fornyet usikkerhedsvurdering af anlægsudgifterne til denne etape.

Anlægsarbejdet forstås af Vejdirektoratet og har således primært økonomiske og administrative konsekvenser for Vejdirektoratet.

Arbejdet med at beskrive anlægget i et detailprojekt, som kan danne baggrund for 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 de afslatte arbejde leveres i den aftalte kvalitet, tid og pris. Herudover skal projektorløbet styres, kontrolleres og dokumenteres, og den nødvendige information formidles til trafikanter og naboer.

Til projektering, tilsyn og administration er budgetteret med 17 pct. af de samlede udgifter. Heraf er ca. 5 pct. lønninger til Vejdirektoratets eget personale, ca. 7 pct. omkostninger til eksterne rådgivere og ca. 5 pct. øvrige driftsudgifter.

11. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Anlæg af motorvejen mellem Brande Omfartsvej og Ris vil forbedre trafikafviklingen på rute 18 mellem Herning og Vejle og derved reducere transportudgifterne for erhvervslivet.

I anlægsfasen skønnes der at være en direkte og indirekte beskæftigelse på ca. 1.400 mandår.

Lovforslaget har været forelagt Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering, der har vurderet, at forslaget ikke indeholder administrative konsekvenser for erhvervslivet. Forslaget er derfor ikke blevet forelagt et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler.

12. Forholdet til borgerne

Det færdige anlæg vil samlet set forbedre trafik- og miljøforholdene for borgerne i området mellem Brande og Ris, men berører samtidig direkte og indirekte

en del naboer bl.a. i form af ekspropriationer og lukninger af mindre veje.

I det videre forløb i anlægsprocessen vil borgerne i området bl.a. på www.trafikken.dk løbende blive informeret om vejarbejdets karakter og tidsplan, og ejerne af de berørte ejendomme vil blive inddraget direkte ved breve fra Vejdirektoratet og ekspropriationsmyndighederne.

Vejdirektoratet vil gennem brugerundersøgelser måle naboers og lodsejeres tilfredshed med Vejdirektoratets kommunikation, således at kommunikationen om nødvendigt kan forbedres.

13. 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 (EF-Tidende

1985 nr. L 175, side 40) som ændret ved Rådets direktiv 97/11/EF af 3. marts 1997 (EF-Tidende 1997 nr. L 73, side 5). Ingen fuglebeskyttelses- eller habitatområder i henhold til Rådets direktiver 79/409/EØF af 2. april 1979 (beskyttelse af vilde fugle) (EF-Tidende 1979 nr. L 103, side 1) og 92/43/EØF af 21. maj 1992 (habitatdirektivet) (EF-Tidende 1995 nr. L 1, side 135) bliver påvirket af motorvejen. For at undgå at motorvejen påvirker de arter, der er omfattet af habitatdirektivets bilag IV, etableres en række faunapassager, nye vandhuller, jorddiger og skovarealer.

14. Høring over lovforslaget

Lovforslaget har været i høring hos Vejle Amt, Ringkjøbing Amt, Give Kommune og Brande Kommune. Høringssvarene vil blive fremsendt til Trafikudvalget, ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne måtte give anledning til.

Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser / mindredgifter	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 til anlæg på 520 mio. kr. (2002-priser) (266 mio. kr. for 1. etape) (2004-priser) (middel-værdi) Begrænsede merudgifter til drift og vedligehold af veje
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Begrænset meradministration for Vejdirektoratet i anlægsfasen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Forventes at forbedre trafikafviklingen på rute 18 og derved reducere transportudgifterne	Reducerer landbrugsarealer og ændrer arealanvendelsen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Forbedret håndtering af vejafvandingen Færre trafikdræbte dyr, hvor vejen hegnes	Ændrer naturområder og giver en barriere og en ny støjkilde i landskabet. Den samlede luftforurening og CO ₂ -emission bliver lidt forøget
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	De miljøundersøgelser og høringer, der er gennemført, opfylder kravene i VVM-direktivet. Ingen fuglebeskyttelses- eller habitatområder i henhold til Rådets direktiver bliver påvirket af motorvejen. For at undgå at motorvejen påvirker de arter, der er omfattet af habitatdirektivets bilag IV, etableres en række faunapassager, nye vandhuller, jorddiger og skovarealer	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Forslaget omfatter en bemyndigelse til at anlægge

en ca. 14 km lang motorvej mellem Brande Omfartsvej og Vejlevej ved Ris.

Som en konsekvens af bestemmelsen i nr. 1 foreslås i nr. 2 en bemyndigelse til trafikministeren til at ned-



lægge strækningen af den nuværende hovedlandevej 344, der vil blive afløst af den i nr. 1 nævnte hovedlandevejsstrækning, som hovedlandevej.

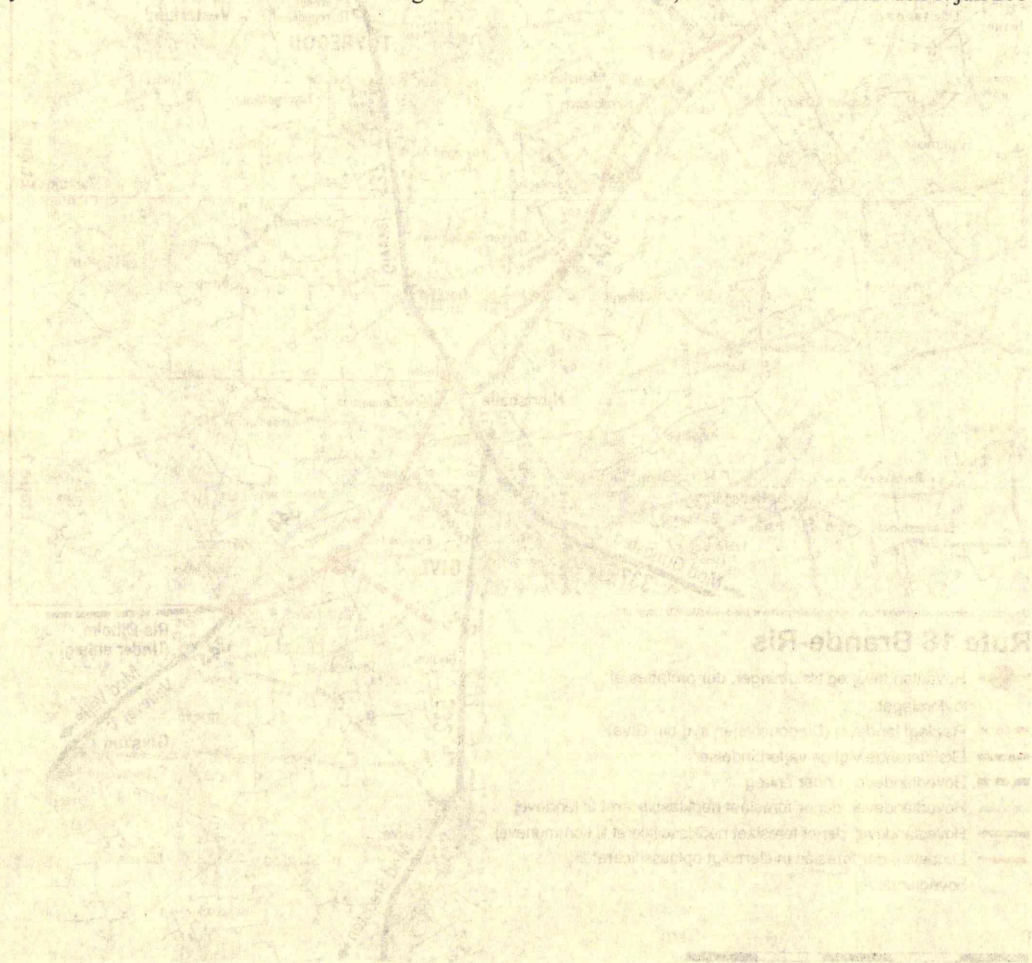
Ud fra en vurdering af den fremtidige trafikbelastning på Vejlevej mellem Brande Omfartsvej og Ris og af sammenhængen med de nuværende landeveje og kommuneveje har Vejdirektoratet foreslået de berørte amtskommuner og kommuner, at strækningen nedklassificeres til landevej mellem Ris og Hjortsballe under bestyrelse af Vejle Amt, og til kommunevej mellem Hjortsballe og Brande Omfartsvej under bestyrelse af henholdsvis Give Kommune og Brande

Kommune for de strækninger, der ligger i de respektive kommuner.

For at få en sammenhængende hovedlandevej i en første etape foreslås i nr. 3 en bemyndigelse til trafikministeren til midlertidigt, dvs. indtil anden etape er gennemført, at opklassificere den nuværende landevej 537, Givevej, til hovedlandevej mellem Hjortsballe-rundkørslen og motorvejens tilslutning til Givevej.

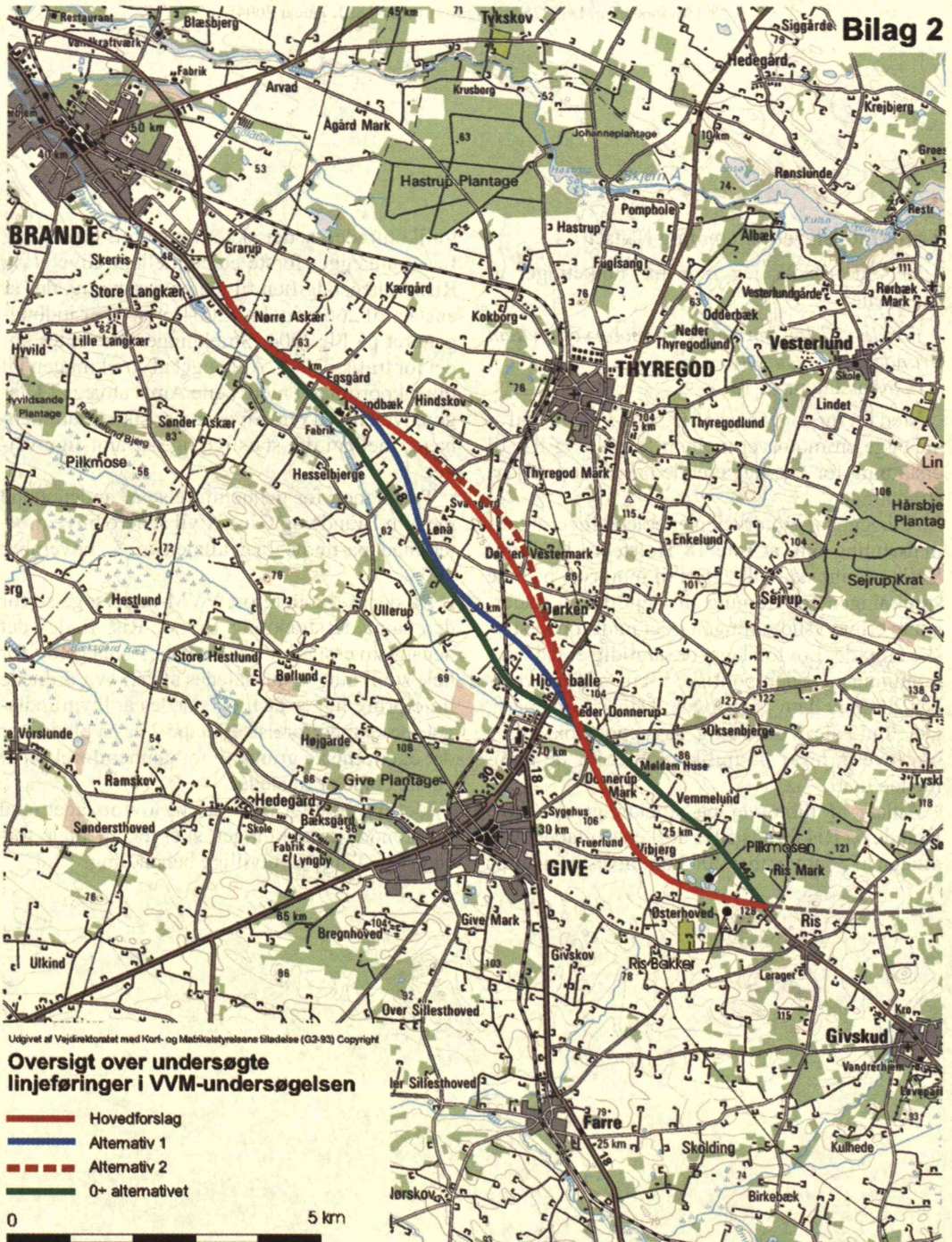
Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. juli 2004.



Bilag til f. t. l. om anlæg af motorvej mellem Brande og Ris (rute 18)

Bilag 2



Til lovforslag nr. L 131. Skriftlig fremsættelse (21. januar 2004)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Brande og Ris (rute 18)
(Lovforslag nr. L 131).

Med lovforslaget søges om bemyndigelse til at anlægge en motorvej mellem Brande og Ris til erstatning for den nuværende hovedlandevej på strækningen.

Anlægget af motorvejen er et led i regeringens målsætning om, at rute 18 Holstebro-Herning-Vejle på sigt skal udbygges til motorvej på hele strækningen fra Herning til Vejle for at understøtte erhvervsudviklingen i det midt- og vestjyske område. Lovforslaget er samtidig et led i udmøntningen af den politiske aftale af 5. november 2003 mellem regeringen, Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Kristendemokraterne om investeringer på trafikområdet for de kommende ti år.

Anlæg af motorvej på strækningen mellem Brande og Ris forudsættes at ske i to etaper. Ved aftalen af 5. november 2003 om investeringer på

trafikområdet er der skabt økonomisk grundlag for at anlægge første etape mellem Give N og Ris. Anlægsudgiften til denne strækning, der er anslået til 266 mio. kr. (2004-priser), er indbudget på FL 2004. Strækningen forventes åbnet for trafik i 2008. Anlægget af strækningen vil blive koordineret med Vejle Amts anlæg af Diagonalvejen syd om Give, så der sikres sammenhæng mellem det statslige og det amtslige vejnet.

Tidsplanen for gennemførelse af anden etape mellem Brande og Give N vil senere blive drøftet med partierne bag aftalen af 5. november 2003.

Da der er gennemført VVM-undersøgelse for den samlede strækning Brande-Ris, findes det hensigtsmæssigt, at der vedtages anlægslov for hele strækningen nu, således at den overordnede linieføring ligger fast, og således at lovgrundlaget for gennemførelse af etape 2 er på plads, når det økonomiske grundlag for gennemførelsen af denne etape er til stede.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget med tilhørende bemærkninger, skal jeg anbefale forslaget til Tingets velvillige behandling.