

Transportministeriet
Udkast
25. januar 2010

Forslag

til

Lov om udbygning af Brande Omfartsvej til motorvej

§ 1. Transportministeren bemyndiges til at udbygge hovedlandevej 344, Brande Omfartsvej, til motorvej.

Stk. 2. Strækningen, der omfattes af udbygningen, fremgår af bilag 1.

§ 2. Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Udbygning af Brande Omfartsvej

Bilag 1



Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse:

1. Lovforslagets hovedindhold og baggrund
2. VVM-undersøgelse og høring
3. Lovforslagets indhold
4. Beskrivelse af vejanlægget
 - 4.1 Funktion og kvalitet
 - 4.2 Tværprofil
 - 4.3 Tilslutninger
 - 4.4 Sideanlæg
 - 4.5 Lokalvejnet og stier
 - 4.6 Faunapassager og hegning
 - 4.7 Erstatningsnatur
 - 4.8 Støjafskærmning
 - 4.9 Vejudstyr og beplantning
 - 4.10 Vejafvanding
 - 4.11 Naboarealer
5. Trafikale konsekvenser
6. Trafiksikkerhed
7. Plan- og beskyttelsesforhold
8. Miljømæssige konsekvenser
 - 8.1 Arealindgreb og barrierevirkning
 - 8.2 Støj, luft og klima
 - 8.3 Natur, landskab og fortidsminder
 - 8.4 Friluftsliv
 - 8.5 Overfladevand og grundvand
 - 8.6 Ressourceforbrug
 - 8.7 Forurenet jord
9. Alternativer
10. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
 - 10.1 Anlægs- og samfundsøkonomi
 - 10.2 Konsekvenser for Vejdirektoratet
11. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
12. Administrative konsekvenser for borgerne
13. Forholdet til EU-retten
14. Høring over lovforslaget
15. Sammenfattende skema

1. Lovforslagets hovedindhold og baggrund

Lovforslaget indeholder en bemyndigelse til transportministeren til at udbygge den ca. 7 km lange motortrafikvej Brande Omfartsvej til motorvej.

Forslaget er et led i udmøntningen af aftalen af 2. december 2009 mellem regeringen (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Liberal Alliance om "Bedre veje mv."

Brande Omfartsvej er anlagt som 2-sporet motortrafikvej, jf. lov nr. 408 af 22. maj 1996, og vejen åbnede i 2000. Omfartsvejen indgår i vejforbindelsen mellem Østjyske Motorvej og Nordvestjylland (rute 18). Motorvejen forventes ibrugtaget i 2014. Der vil herefter være motorvej på hele strækningen mellem Vejle og Herning.

2. VVM-undersøgelse og høring

VVM-undersøgelsen for Brande Omfartsvej er gennemført i 2007-2009 i henhold til aftalen af 5. november 2003 mellem Venstre, Det Konservative Folkeparti, Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Kristendemokraterne om investeringer på trafikområdet. Brande Omfartsvej er beliggende i Ikast-Brande Kommune, og kommunen har deltaget i undersøgelsesarbejdet.

VVM-processen blev indledt med en offentlighedsfase, hvor der blev afholdt borgermøde, og borgerne blev opfordret til at indsende idéer og forslag til undersøgelsen.

Resultatet af undersøgelserne er beskrevet i Vejdirektoratets VVM-redegørelse, som omfatter følgende 3 rapporter:

- Brande Omfartsvej-Udbygning til motorvej. VVM-redegørelse. Sammenfattende rapport, rapport 343, Vejdirektoratet 2009.
- Brande Omfartsvej-Udbygning til motorvej. VVM-redegørelse. Miljøvurdering, rapport 344, Vejdirektoratet 2009.
- Brande Omfartsvej-Udbygning til motorvej. VVM-redegørelse. Arealanvendelsesanalyse 345, Vejdirektoratet 2009.

Rapporterne kan læses på www.vejdirektoratet.dk/brande-omfartsvej. Rapporterne er sendt til Trafikudvalget den 10. juni 2009 (Trafikudvalget alm. del – bilag 516).

I VVM-redegørelsen er præsenteret et hovedforslag og et alternativ til udbygning af Brande Omfartsvej til motorvej.

I hovedforslaget udbygges omfartsvejen til motorvej på den indvendige (vestlige) side. Det betyder, at den nuværende omfartsvej bliver den nordgående kørebane på motorvejen.

I alternativet sker udvidelse på den udvendige side (østlige) mellem Dørslundvej og Vejlevej. På den nordlige strækning af omfartsvejen skal udvidelsen dog ske på den indvendige side for at kunne tilsluttes den nuværende motorvej til Herning.

VVM-redegørelsen var fremlagt til offentlig høring fra 2. juni til 10. august 2009, og der blev afholdt borgermøde i Brande, hvor ca. 80 borgere deltog. VVM-redegørelsen er endvidere sendt til en række myndigheder, interesseorganisationer og foreninger samt ca. 600 husstande i undersøgelsesområdet.

Vejdirektoratet modtog syv skriftlige høringssvar, heraf tre fra offentlige myndigheder. Alle henvendelser er besvaret individuelt. Resultatet af høringen er beskrevet i Vejdirektoratets notat

Brande Omfartsvej. Udbygning til motorvej. Høringsnotat om VVM-undersøgelsen fra september 2009, der kan læses på [www. Vejdirektoratet.dk](http://www.Vejdirektoratet.dk)

Ikast-Brande Kommune gav i deres høringssvar udtryk for, at de ønsker alternativet, hvor udbygning til motorvej sker på den udvendige side af omfartsvejen. Af høringssvaret fremgår endvidere, at byrådet gerne ser tilslutningsanlæggene udført således, at de kan betjene modulvogn-tog, og at der ved den endelige udformning af vejanlægget (herunder broer) tages hensyn til afviklingen af trafik med særtransporter (vindmøller).

Kulturarvsstyrelsen har ingen præferencer for, hvilket udbygningsforslag der vælges. By- og Landskabsstyrelsen foretrækker, at hovedforslaget med udbygning på den indvendige side vælges af hensyn til varetagelsen af de overordnede naturbeskyttelsesinteresser.

Et flertal af borgerne tilkendegav, at de foretrækker alternativet, da denne udbygning giver størst afstand til motorvejen. En enkelt lodsejer tilkendegav at foretrække hovedforslaget, som for ham giver mindst støjgener og indgreb i den nuværende beplantning langs omfartsvejen.

Vejdirektoratet har efter høringen af borgere og myndigheder anbefalet, at VVM-redegørelsens alternativ lægges til grund for udbygning af Brande Omfartsvej til motorvej.

3. Lovforslagets indhold

På baggrund af en samlet vurdering af de gennemførte undersøgelser og høring af borgere og myndigheder samt den politiske aftale af 2. december 2009 om "Bedre veje mv." foreslås, at transportministeren bemyndiges til at udbygge den ca. 7 km lange strækning af Brande Omfartsvej til motorvej. Udbygningsstrækningen fremgår af bilag 1. Udbygningen sker svarende til det af Vejdirektoratet udarbejdede alternative forslag, hvor udbygningen gennemføres på den østlige side af den nuværende omfartsvej. Den udbyggede strækning forventes ibrugtaget i 2014.

Med anlæg af motorvej på Brande Omfartsvej vil der være motorvej på hele strækningen af rute 18 mellem Herning og Vejle.

4. Beskrivelse af vejanlægget

4.1 Funktion og kvalitet

Brande Omfartsvej udbygges til 4-sporet motorvej. Vejen indpasses i det omgivende miljø og landskab på en æstetisk og miljømæssig afbalanceret måde og med høj trafikikkerhedsmæssig standard.

Motorvejen forventes at få en tilladt hastighed på 130 km/t.

Processen, der løber fra projekteringen og arealerhvervelsen via udbud i licitation til det egentlige anlægsarbejde, gennemføres på en måde, der er veltilrettelagt, og hvor projektets forløb er styret, dokumenteret og efterfølgende evalueret.

Under og efter anlægsperioden (2-3 år) evalueres anlæggets effekt på trafikafvikling, trafikikkerhed og miljø.

4.2 Tværprofil

Motorvejen anlægges som 4-sporet motorvej med to kørebaner á 8,5 m afstribet med 2 kørespor á 3,75 m og 2 kantbaner á 0,5 m og adskilt af en 2 m bred ubelagt midterrabat med autoværn og

1 m brede befæstede nødrabatter samt med 3 m brede nødspor inkl. kantopsamling og 0,5 m brede yderrabatter. Motorvejens tværprofil udgør i alt 28 m.

4.3 Tilslutninger

De to hankeanlæg ved Ejstrupholmvej og Thyregodvej ombygges til rudieranlæg.

Den endelige udformning af det lokale vejnet omkring tilslutningerne vil ske i detailprojekteringsfasen og ved Ekspropriationskommissionens behandling.

4.4 Sideanlæg

Der etableres så vidt muligt samkørselspladser ved begge tilslutningsanlæg. Der etableres ingen sideanlæg (rastepladser) på strækningen.

4.5 Lokalvejnet og stier

De nuværende veje og stier opretholdes, men der vil ske mindre omlægninger i forbindelse med udbygningen til motorvej.

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

4.6 Faunapassager og hegning

Den nuværende faunapassage ved Goldbækken og de underføringer, som fungerer som faunapassager ved Højmarksvej (kombineret med vej), Gormosen (kombineret med sti) og den sydlige indføring af jernbanen, vil alle blive opretholdt. Der vil yderligere blive etableret 4 ekstra faunarør, hvor motorvejen ligger på dæmningsstrækninger, og i forbindelse med forlægning af mindre vandløb.

Der opsættes vildt- og paddehegn omkring faunapassager og paddelevesteder. Hvor der kan være en trafiksikkerhedsmæssig risiko ved påkørsel af dyr, herunder ved beplantning tæt ved motorvejen, opsættes vildthejn.

4.7 Erstatningsnatur

De skovområder, der bliver inddraget ved anlæg af vejen, bliver erstattet andetsteds efter nærmere aftale med Skov- og Naturstyrelsen. I henhold til skovloven skal der etableres erstatningskov svarende til op til det dobbelte af det fredskovsareal, der ryddes.

For at kompensere for vejens barrierевirkning og for de vandhuller, der forsvinder ved anlæg af motorvejen, etableres nye vandhuller efter nærmere aftale med By- og Landskabsstyrelsen.

Vandhullerne skal have en udformning og placering, som sikrer opretholdelse af den økologiske funktionalitet for de dyrearter, som findes i området og er listet på EU-habitatdirektivets bilag IV, og som EU-landene har en særlig forpligtelse til at sikre levesteder for.

I det omfang der skal flyttes paddeyngel/ægssnore o.l. fra nuværende vandhuller til fremtidige erstatningsvandhuller, vil der blive søgt om tilladelse hertil, jf. artsfredningsbekendtgørelsen.

4.8 Støjafskærmning

Brande Omfartsvej vil blive anlagt med støjreducerende vejbelægning.

Der etableres støjskærm på en ca. 1,4 km lang strækning langs den vestlige side af motorvejen mellem Ejstrupholmvej og den sydlige underføring af jernbanen. Skærmen vil være 3 m høj, og den nærmere udformning vil blive fastlagt i detailprojekteringen.

I forbindelse med detailprojekteringen vil støjforholdene blive nærmere undersøgt, og Vejdirektoratet vil forsøge at minimere støjgenerne ved at yde tilskud til facadeisolering til især enkeltliggende ejendomme. Tilskuddets størrelse afhænger af støjbelastningen. Ved boliger med en støjbelastning på mere end 73 dB ydes tilskud på 90 % mens der ved et støjniveau på 68-73 dB ydes tilskud på 75 %, og et støjniveau på 63-68 dB ydes tilskud på 50 %. Det maksimale beløb er dog pr. 1. januar 2009 fastsat til 115.300 kr. inkl. moms (byggereguleringsindeks 121,2.)

4.9 Vejudstyr og beplantning

Motorvejen udstyres med vejtafler, autoværn, kantpæle, nødtelefoner, trafikregistrerings- og vintervarslingsudstyr. Afmærkning på kørebanen vil blive udført med reflekterende afmærkning. Der etableres vejbelysning i rundkørsler og langs stier i eget tracé. Tilslutningsanlæg og afmærkning vil blive udformet således, at risikoen for spøgelsesbilister formindskes mest muligt.

Der etableres beplantning langs vejen, og midterrabbatten tilsås med græs. Skråningerne beplan-tes med hjemmehørende arter, og ved tilslutningsanlæggene tilplantes med hjemmehørende blandingsskovarter.

4.10 Vejafvanding

Der etableres kantopsamling af vejvand i vejsiderne, og vejvandet ledes i et lukket opsamlings-system til regnvandsbassiner. I bassinerne kan urenheder bundfældes og afstrømningen reguleres, inden vandet ledes til de nærliggende vandløb. Der etableres afløbsbygværk med olieudskil-lerfunktion.

Regnvandsbassinerne er desuden med til at sikre vandløb og søer mod forurening i forbindelse med uheld på motorvejen, idet bassinerne er forsynet med lukkemekanisme.

Endelig placering og udformning af bassinerne fastlægges i forbindelse med detailprojekterin-gen.

4.11 Naboarealer

Brande Omfartsvej forløber øst om byen, og størstedelen af arealerne vest for omfartsvejen er udlagt til erhverv. Byen er rykket tættere på vejen, og store arealer på østsiden er allerede udlagt til eller planlægges udnyttet til erhvervsformål.

Generelt fastlægges en udvidelsesbyggelinje i begge vejsider med en afstand på 50 m fra mo-torvejens midtline og 25 m fra rampernes yderste kørebanekanter. Byggelinjerne tinglyses på ejendommene i forbindelse med ekspropriationerne i overensstemmelse med vejlovens § 34.

For at gennemføre anlægsarbejderne er det nødvendigt at disponere over arbejdsarealer. Disse afleveres efter endt brug til ejerne. Behovet for arbejdsarealer vil blive fastlagt i forbindelse med detailprojekteringen.

5. Trafikale konsekvenser

Med udbygning af Brande Omfartsvej til motorvej vil der være motorvej på hele strækningen af rute 18 mellem Vejle og Herning. De trafikale konsekvenser af at udbygge Brande Omfartsvej til motorvej er vurderet under forudsætning af, at der er anlagt motorvej på strækningen mellem

Brande og Vejle, mellem Bording og Funder samt motortrafikvej mellem Bredsten og Vandel. Konsekvenserne er beregnet med en trafikmodel med udgangspunkt i en beregning for basisåret 2015.

Motorvejen forventes at få en årsdøgntrafik i 2015 på 12.900 biler pr. døgn nord for Ejstrupholmvej og 13.900 biler pr. døgn syd for Ejstrupholmvej.

Udbygning af omfartsvejen til motorvej vil medføre en begrænset overflytning til den nye motorvej på 200 biler pr. døgn. Når trafikken vil stige med ca. 40 % frem til 2015, skyldes det primært den generelle trafikvækst og overflytning fra andre veje som følge af, at motorvejen mellem Brande og Vejle vil blive åbnet.

6. Trafiksikkerhed

Udbygning af Brande Omfartsvej til motorvej vil give en mindre forbedring af trafiksikkerheden. Det er beregnet, at der vil blive sparet mindre end én personskadeulykke om året. Trafiksikkerheden forbedres primært som følge af, at de to kørselsretninger adskilles, og at hankeanlæggene ombygges til ruderanlæg.

7. Plan- og beskyttelsesforhold

Motorvejen berører ikke den vigtige naturlokalitet Gormosen, men hedearealet mellem mosen og vejen bliver reduceret. Det vil kunne medføre en påvirkning af levesteder for spidssnudet frø og odder i Gormosen.

EU-habitatdirektivet forpligter Danmark til at træffe de nødvendige foranstaltninger til at indføre en streng beskyttelsesordning i det naturlige udbredelsesområde for de arter, der er listet på direktivets bilag IV, også uden for de egentlige habitatområder. Beskyttelsen betyder bl.a. forbud mod beskadigelse eller ødelæggelse af arternes udbredelsesområder.

De bilag IV-arter, der kan blive påvirket af udbygning af Brande Omfartsvej, er vandflagermus, sydflagermus, odder, markfirben, stor vandsalamander, spidssnudet frø og grøn kølleguldsmed. Der indgår en række afværgeforanstaltninger i projektet, som vil sikre, at den økologiske funktionalitet af yngle- og rasteplasser bliver opretholdt for de nævnte arter.

[By- og Landskabsstyrelsen har meddelt sin principgodkendelse af projektet i henhold til § 20 i naturbeskyttelsesloven]

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

Ikast-Brande Kommune har meddelt, at kommunen er indstillet på at give de nødvendige tilladelser i medfør af naturbeskyttelsesloven til at gennemføre projektet.

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

Udbygning af Brande Omfartsvej vurderes at medføre permanent arealerhvervelse på ca. 20 ha til vejanlægget, hvoraf 2 ha er fredskovsareal. Udbygningen vil berøre 30-35 ejendomme. Der forventes ikke totaleksproprieret nogen ejendomme til vejanlægget.

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

8.2 Støj, luft og klima

Udbygningen vil samlet set medføre, at støjgenerne langs omfartsvejen bliver mindre. Der vil blive anvendt støjreducerende belægning på motorvejen og blive opsat en ca. 1,4 km lang støjskærm, jf. afsnit 4.8. Det betyder, at der kun vil være ganske få boliger langs motorvejen, som vil blive belastet med støj over 58 dB og ingen i sammenhængende boligområder.

Der vil dog være enkeltliggende ejendomme langs vejen, som vil få støj over den vejledende grænseværdi. De ejendomme, som vil få støj over 63 dB fra motorvejen, vil blive tilbudt tilskud til facadeisolering, som kan forbedre det indendørs støjniveau.

I anlægsfasen vil der være støj fra entreprenørmaskinerne. Der vil blive stillet krav til entreprenøren om, at anlægsarbejdet tilrettelægges på en sådan måde, at naboerne til, omfartsvejen generes mindst muligt.

Udbygningen af Brande Omfartsvej vil indebære en lille stigning i såvel trafikarbejdet som energiforbruget og emissionen af luftforurenende stoffer. For NO_x, CO og partikler er stigningen i de samlede emissioner 0,1-1 %.

Der vil ske en relativ beskedent stigning i CO₂-udslippet på 2.300 tons pr. år, hvilket svarer til 0,2 % i forhold til, hvis omfartsvejen ikke udbygges til motorvej. Da stigningen primært sker i landområder med god spredning, vil udbygning af omfartsvejen ikke give anledning til, at luftkvaliteten forringes.

8.3 Natur, landskab og fortidsminder

Der er ingen internationale naturbeskyttelsesområder i selve undersøgelsesområdet for motorvejen. Habitatområde nr. 61, Skjern Å, ligger 5 km nedstrøms Brande og modtager i dag vejvand fra omfartsvejen. Det er vurderet, at vejvandet fra motorvejen vil blive rensat og fortyndet på en sådan måde, at der ikke vil kunne ske en negativ påvirkning af habitatområdet.

Udbygningen vil medføre, at hedearealet mellem omfartsvejen og Gormosen bliver reduceret. Området har betydning for spidssnudet frø og rummer i øvrigt naturinteresser.

Brande Omfartsvej forløber øst om byen, og landskabet er præget af omfartsvejen, som ligger højt på en dæmning, hvor den krydser jernbanen to steder. Omfartsvejen krydser Skjern Å på en større dalbro, der tillader fri passage for dyrelivet.

Goldbækken er ført under omfartsvejen i en tunnel, som efter udvidelse bliver længere og dermed vil være mindre attraktiv for især hjorte at passere. Goldbækken støder op til Brande Plantage, som rummer nogle mindre hedeområder, der er under tilgroning på den udvendige side og udlagt til erhvervsområde på den indvendige side. På den indvendige side er der nogle mindre moser langs Goldbækken. Der lever nogle få flagermus i Brande Plantage og langs Goldbækken. Udbygning til motorvej vil inddrage en begrænset del af skovens areal. Det er især tilslutningsanlægget ved Ejstrupholmvej, der vil optage plads.

Gormosen er en større tørvemose med en sø i midten. Der er et rigt fugleliv og mange planter, som er karakteristiske for næringsfattige moser. Der lever odder og vandflagermus i Gormosen.

Desuden har den spidssnude frø en kernebestand omkring mosen i de mindre, afsnørede vandhuller i mosefladerne.

Brande Badesø og Hundesøen (en mindre sø syd for Badesøen) ligger umiddelbart syd for Brande Plantage og er blevet dannet i forbindelse med råstofindtag til anlæg af omfartsvejen.

Klinkhøj Bæk og Sædbæk er to mindre vandløb, der krydser omfartsvejen. Der bliver udledt vejvand til begge vandløb. I forbindelse med udbygningen vil begge vandløb blive forlagt. Ved Nørre Askær er der en del nåleparceller, som udgør et varieret landskab af betydning for vildt, hvor der blandt andet lever kronhjort.

Samlet set vil udbygning af omfartsvejen til motorvej med de planlagte afværgeforanstaltninger ikke true bestande af særlige arter, herunder arterne på EU's habitatdirektiv, bilag IV.

Udbygning af omfartsvejen vil berøre beskyttelseslinjen omkring en fredet gravhøj ved Kronborg og et sten- og jorddige i Brande Plantage. Det særlige kulturarvsareal ved Grarup vil også blive påvirket af udbygningen.

De konkrete dispensationer skal søges hos Ikast-Brande Kommune efter henholdsvis naturbeskyttelsesloven og museumsloven.

8.4 Friluftsliv

Udbygning af Brande Omfartsvej til motorvej vil ikke betyde nogen væsentlig ændring for friluftslivet, da cykelstierne opretholdes.

I områderne ved Gormosen og Skjern Å vil der som følge af udbygningen til motorvej kunne opleves mere støj. Ved Brande Badesø vil den planlagte støjskærm beskytte det rekreative område mod støjgener.

8.5 Overfladevand og grundvand

Der er almindelige drikkevandsinteresser i området omkring Brande Omfartsvej. I størstedelen af kommunen er der store regionale, dybtliggende grundvandsmagasiner. Langs omfartsvejen er der stor beskyttelse mod påvirkning fra overfladen, da der er flere tykke overliggende lerlag.

Følgende vandløb vil skulle modtage vejvand: Skjern Å, Goldbækken, Sædbæk og Klinkhøj Bæk.

Der etableres et helt nyt afvandingssystem for motorvejen, jf. afsnit 4.10. 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. Vejvandet opsamles og føres via lukkede ledninger og grøfter til regnvandsbassiner, hvor urenheder bundfældes, og afstrømningen reguleres, inden vandet føres videre til det nærmeste vandløb.

8.6 Ressourceforbrug

Forbrug af råstoffer er opgjort på baggrund af skitseprojektet for vej, bro og afvanding. Hertil kommer en mindre mængde af diverse materialer til afstribning, autoværn, skiltning. Forbruget af asfalt omfatter ca. 56.000 t (heraf udgør genbrug ca. 3.200 t) og ca. 70.000 m³ stabilgrus og bundsikring (heraf udgør genbrug ca. 1.400 m³).

Lokalt er forbruget relativt stort, men det forventes, at de nødvendige materialer kan skaffes indenfor regionen, så transport over større afstande kan undgås. Det forventes, at der så vidt muligt anvendes genanvendelige materialer ved anlægsprojektet, herunder forurennet jord og rest-

produkter i det omfang, de ikke udgør nogen fare for grundvandet eller jorden ved siden af vejen.

Affald og genanvendeligt materiale skal håndteres i henhold til myndighedernes anvisninger.

8.7 Forurenede jord

Ved udbygning til motorvej vil der skulle foretages arbejder i jord tæt på omfartsvejen. Det øverste jordlag af vejjorden er klassificeret som potentielt forurenede og vil som udgangspunkt indgå i vejanlæggets dæmninger og tilslutningsanlæg. Det sker efter myndighedernes anvisning/tilladelse efter mere detaljeret undersøgelse som grundlag for den konkrete jordhåndtering i projektet.

Der vil under gravearbejderne blive taget særlige hensyn til det allerede indbyggede forurenede jord og flyveaske i vejdæmningen på omfartsvejen, så der ikke sker skade på den membran, der omkapsler den forurenede jord og flyveasken.

9. Alternativer

Som led i VVM-undersøgelse er der undersøgt et hovedforslag og et alternativ:

I hovedforslaget udbygges omfartsvejen til motorvej på den indvendige (vestlige) side. Det betyder, at den nuværende omfartsvej bliver den nordgående kørebane på motorvejen. I alternativet udbygges på den udvendige (østlige) side mellem Dørslundvej og Vejlevej. På den nordlige strækning af omfartsvejen skal udvidelsen ske på den indvendige side for at kunne tilsluttes den nuværende motorvej til Herning.

Da Brande Omfartsvej blev anlagt, blev det planlagt, at en eventuel udbygning til motorvej skulle ske på den indvendige side af omfartsvejen. I VVM-undersøgelsen er en udbygning på den udvendige side af omfartsvejen blevet undersøgt, da der lokalt var et ønske om at medtage dette alternativ.

Da forskellen teknisk og økonomisk set mellem hovedforslaget og alternativet er begrænset, har Vejdirektoratet anbefalet, at omfartsvejen udbygges svarende til det i VVM-redegørelsen beskrevne alternativ.

10. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

10.1 Anlægs- og samfundsøkonomi

Anlægsoverslaget for udbygning af Brande Omfartsvej 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.

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

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

Den eksterne kvalitetssikring har ikke afdækket væsentlige fejl eller mangler i Vejdirektoratets beregninger og metode for opgørelse af anlægsoverslag m.m..

Der er på den baggrund beregnet et basisoverslag for udbygning af Brande Omfartsvej på 357,3 mio. kr. i 2010-priser (vejindeks 180,8). I overslaget indgår udgifter til etablering af anlægget, arealerhvervelse, projektering, tilsyn og administration, men ikke moms.

I henhold til retningslinjerne for ny anlægsbudgettering vil projektbevillingen på finansloven (ankerbudgettet) være basisoverslaget tillagt 10 %, dvs. 393,1 mio. kr. Ved indbudgettering på finansloven afsættes yderligere en central reserve på 20 % i Transportministeriet. Det samlede anlægsbudget vil således udgøre basisoverslaget + 30 %, dvs. 464,5 mio. kr. i 2010 priser (vejindeks 180,8)

Tabel 1. Basisoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget (i 2010-priser vejindeks 180,8)

Basisoverslag	Ankerbudget (basisoverslag + 10 %)	Samlet anlægsbudget (basisoverslag + 30 %)
357,3 mio. kr.	393,1 mio. kr.	464,5 mio. kr.

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

Den interne rente er den rente, som opnås med den investerede kapital, når alle fordele og omkostninger opgøres over den samlede projektperiode. Den interne rente skal mindst svare til den samfundsøkonomiske kalkulationsrente på 5 %, for at projektet har et positivt samfundsøkonomisk afkast. Det bemærkes, at en række miljøeffekter, herunder barrierevirkning, tab af naturværdier og støj i naturområder samt arealindgreb ved anlægsprojekter ikke værdisættes i den samfundsøkonomiske analyse.

Lægges det samlede anlægsbudget (basisoverslaget + et tillæg på 30 %) til grund for den samfundsøkonomiske beregning, er den interne rente beregnet til 5,1 %.

Udbygning af Brande Omfartsvej til motorvej vil kunne gennemføres efter følgende tidsplan:

2010-11:	Detailprojektering og udbud
2011-12:	Besigtigelse og ekspropriation
2013-15:	Anlæg (én etape)
2014:	Motorvejen åbnes

Bevillingerne i 2010-priser forventes at fordele sig som det fremgår af nedstående tabel.

Tabel 2. Årsfordelt budget

År	Ankerbudget Projektbevilling mio. kr.	Samlet anlægsbudget mio. kr.
2010	12,7	15,0
2011	36,3	42,9
2012	107,8	127,4
2013	123,6	146,0
2014	96,7	114,3
2015	10,5	12,4
2016	5,5	6,5
I alt	393,1	464,5

10.2 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 udbud, udføres af Vejdirektoratet i samarbejde med eksterne rådgivningsfirmaer. Rådgivningsopgaver og anlægsarbejder udbydes efter gældende regler herfor.

Vejdirektoratet og dets bygherrerådgivere fører tilsyn med entreprenørernes arbejde for at sikre, at arbejdet leveres i overensstemmelse med den aftalte kvalitet, tidsplan og pris. Herudover skal projektførelsen styres, kontrolleres, dokumenteres og evalueres, og den nødvendige information formidles til trafikanter og naboer. Trafikafviklingen skal overvåges, og trafikikkerhedsmæssige indsatser skal gennemføres. Vejdirektoratet vil løbende undersøge og afprøve mulighederne for anvendelse af nye metoder og ny teknologi med henblik på at optimere projektet trafikikkerhedsmæssigt, miljømæssigt og økonomisk.

Af den samlede udgift er der til projektering, tilsyn og administration budgetteret med 18 % for udbygning af omfartsvejen. De 18 % er forudsat fordelt med 4,6 % til lønninger til Vejdirektoratets eget personale, ca. 8,4 % til eksterne rådgivere og ca. 5 % til øvrige driftsudgifter.

Vejdirektoratets projektbevilling til udbygning af Brande Omfartsvej på 393,1 mio. kr. optages på finanslovens § 28.21.20. Anlæg af hovedlandeveje mv. (*Anlægsbev.*). Den centrale reserve på 71,4 mio. kr. svarende til 20 % af basisoverslaget optages på finanslovens § 28.11.13. Anlægsreserve (*Anlægsbev.*).

11. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

En udbygning af rute 18 til motorvej mellem Herning og Vejle forventes at få en positiv effekt for erhvervslivet i Midt- og Vestjylland. Motorvejen vil give bedre muligheder for et tættere samarbejde mellem de større byer og for et øget samspil mellem Herning-regionen og Trekantsområdet, som vil kunne bidrage til øget vækst, til at fastholde eksisterende virksomheder i Midt- og Vestjylland og til lettere at kunne tiltrække nye medarbejdere.

Udbygning af Brande Omfartsvej er den sidste strækning, som udbygges til motorvej mellem Herning og Vejle. Det vil forbedre fremkommeligheden og herved reducere transportudgifterne for erhvervslivet.

I anlægsfasen skønnes der at være en direkte og indirekte beskæftigelse på ca. 730 mandår.

De afledte økonomiske konsekvenser vil i øvrigt primært være sparet tid og øgede kørselsomkostninger. Den sparede tid har en værdi i størrelsesordenen 12 mio. kr. (prisniveau 2010) i 2014 og herefter stigende i takt med væksten i trafikken. En del af tidsbesparelsen tilfalder erhvervslivet i form af reducerede transportomkostninger. De øgede kørselsomkostninger som følge af trafikanternes ændrede rutevalg efter en udbygning af motorvejen vurderes at blive ca. 0,4 mio. kr. (prisniveau 2010) i 2014.

For så vidt angår de strukturelle økonomiske virkninger for erhvervslivet kan nævnes, at en forbedret fremkommelighed normalt forventes at give positive effekter for erhvervslivet. I den forbindelse er det af væsentlig betydning, at den del af tidsbesparelserne, der ikke direkte kan henføres til erhvervstrafik og dermed er afledt økonomisk effekt, primært kan henføres til trafik mellem bolig og arbejdssted, som giver erhvervslivet en positiv effekt i form af fordele for de ansatte.

12. Administrative konsekvenser for borgerne

Det færdige anlæg vil samlet set forbedre trafik- og miljøforholdene for borgerne i området. Anlægget berører direkte og indirekte en del mennesker bl.a. pga. ekspropriationer og gener under anlægsarbejdets udførelse.

I det videre forløb i anlægsprocessen vil ejere og brugere af de berørte ejendomme blive orienteret direkte dels ved breve fra Vejdirektoratet og ekspropriationsmyndighederne om anlægsarbejdernes tidsplan og fremdrift, dels ved personlig kontakt til ejere og brugere og ved afholdelse af møder med grundejerforeninger m.v. Borgerne har endvidere mulighed for at holde sig løbende orienteret om anlægsarbejdet på [www. Vejdirektoratet.dk](http://www.Vejdirektoratet.dk).

13. 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 direkte eller indirekte berørt af projektet.

14. Høring over lovforslaget

[Lovforslaget har været i høring hos Ikast-Brande Kommune, Region Midtjylland, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Erhverv, DI Transport og Forenede Danske Motorejere (FDM)]

Høringssvarene vil blive sendt til Trafikudvalget ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne måtte give anledning til.

15. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/ mindreudgifter	Negative konsekvenser/ merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Mindreudgifter for stat, regioner og kommuner som følge af færre trafikuheld	Udgift for staten på 464,5 mio. kr. (2010-priser inkl. tillæg på 30 %) samt merudgifter til drift og vedligeholdelse.
Administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Ingen	Meradministration for Vejdirektoratet i anlægsfasen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Forbedring af fremkommeligheden på rute 18 forventes at medføre reducerede transportudgifter. Forøgelse af beskæftigelsen i bygge- og anlægssektoren i anlægsperioden.	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	De samlede støjgener langs omfartsvejen reduceres, og støjbelastningstallet SBT reduceres med 0,3	Mindre forøgelse af luftforurening og CO ₂ -udledning. Begrænsede indgreb i rekreative områder
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 de enkelte bestemmelser**Til § 1*

Den foreslåede bestemmelse indeholder en bemyndigelse til transportministeren til at udbygge den ca. 7. km. lange motortrafikvej Brande Omfartsvej til motorvej. Der henvises til de almindelige bemærkninger og bilag 1.

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende, således at transportministeren hurtigst muligt kan påbegynde gennemførelsen af projektet.