

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% konfidensniveau	99% konfidensniveau
Strækning		
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 finanslovsbevilninger.

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 etaper.