

emissionen af HC vil blive reduceret med 13 tons pr. år i forhold til situationen uden det nye vejanlæg i år 2010. Med motortrafikvej ville NO_x- og partikel-emissionen blive øget med henholdsvis 5 tons og 340 kg og HC-emissionen blive reduceret med 18 tons pr. år.

CO₂-emissionen øges med 1.400 tons pr. år i forhold til situationen uden det nye vejanlæg, mens en motortrafikvej ville medføre en reduktion på 500 tons. Til sammenligning var den samlede CO₂-emission fra vejtransporten i Danmark ca. 11 mio. tons i år 2000.

Forbruget af grusmaterialer til vejens opbygning øges med ca. 95.000 m³ til i alt ca. 1,4 mio. m³, og forbruget af asfalt øges med ca. 70.000 tons til i alt ca. 525.000 tons.

7. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

De samlede udgifter til anlæg af motortrafikveje på strækningerne Herning N-Brande og Herning Ø-Snejbjerg er ca. 1.570 mio. kr. i prisniveau 2002 eksklusiv moms. Totaludgiften er indbudgetteret på finanslov 2002.

Merudgiften ved at anlægge strækningen Sundsvej-Brande som motorvej i henhold til forslaget er anslået til ca. 140 mio. kr. De samlede anlægsudgifter bliver herved ca. 1.710 mio. kr.

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 i detaljer på et senere tidspunkt, ligesom konjunktur- og konkurrencesituationen på licitations-tidspunkterne er af væsentlig betydning for anlægsomkostningernes endelige størrelse.

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 1.710 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 1.885 mio. kr.

For det samlede projekt er beregnet en førsteårsforrentning på 2,6 pct., hvilket er 0,5 pct. mere end den beregnede førsteårsforrentning for rute 18 anlagt som motortrafikvej. I disse beregninger indgår trafikanternes tidsbesparelser og kørselsomkostninger, uhelds-omkostninger, trafikstøj, barrierevirkning og oplevet

risiko, lokal og regional luftforurening samt vejvedligeholdelse. I begrundelsen for at anlægge rute 18 Herning-Vejle som motorvej indgår desuden en vurdering af regionaløkonomiske, -politiske og beskæftigelsesmæssige konsekvenser.

I henhold til den politiske aftale af 24. januar 2001 om investeringer på trafikområdet anlægges strækningen Herning N-Brande og rute 15 Herning Ø-Snejbjerg i fire etaper med planlagt åbning i 2005-2008: Etape 1: Sundsvej-Høgild og Herning Ø-Vardevej, etape 2: Herning N-Sundsvej, etape 3: Høgild-Brande, og etape 4: Vardevej-Snejbjerg. Etapeopdelingen fremgår af bilag 2.

Motorvejsstrækningen Sundsvej-Brande anlægges således i etape 1 og 3 med planlagt åbning i henholdsvis 2005 og 2007. Ændringen vedrører hovedsagelig etape 3.

Merudgiften på ca. 140 mio. kr., der vil blive indbudgetteret på FFL 2003 og efterfølgende års finanslove, forventes at fordele sig som følger:

2005:	20 mio. kr.
2006:	70 mio. kr.
2007:	50 mio. kr.

Vejdirektoratet er bygherre for anlægget og forslaget har således primært økonomiske og administrative konsekvenser for Vejdirektoratet.

8. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Udbygning af rute 18 til motorvej forventes at få en positiv effekt for erhvervslivet i Midt- og Vestjylland.

Området har i en årrække oplevet en økonomisk vækst. Denne vækst ser nu ud til at flytte mod øst til området omkring Vejle og Trekantområdet. Øget samarbejde de større byer imellem og et øget samspil mellem Herning-regionen og Trekantområdet vil kunne bidrage til øget vækst.

Forslaget har ikke administrative konsekvenser for erhvervslivet.

I samråd med Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Administrative Lettelser er det vurderet, at det vil være unødigt byrdefuldt for virksomhederne at deltage i en panelundersøgelse. Dette skyldes, at lovforslaget ikke skønnes at have væsentlige administrative konsekvenser for erhvervslivet, da forslaget primært vedrører en ændring af vejtypebestemmelsen fra motortrafikvej til motorvej.

9. Administrative konsekvenser for borgerne m.v.

En udbygning til motorvej straks vil for de borgere, der skal afgive arealer til vejanlægget, betyde, at eks-