

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 lodsejers ønsker 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.