

Forslag

til

Lov om anlæg af Haderup Omfartsvej

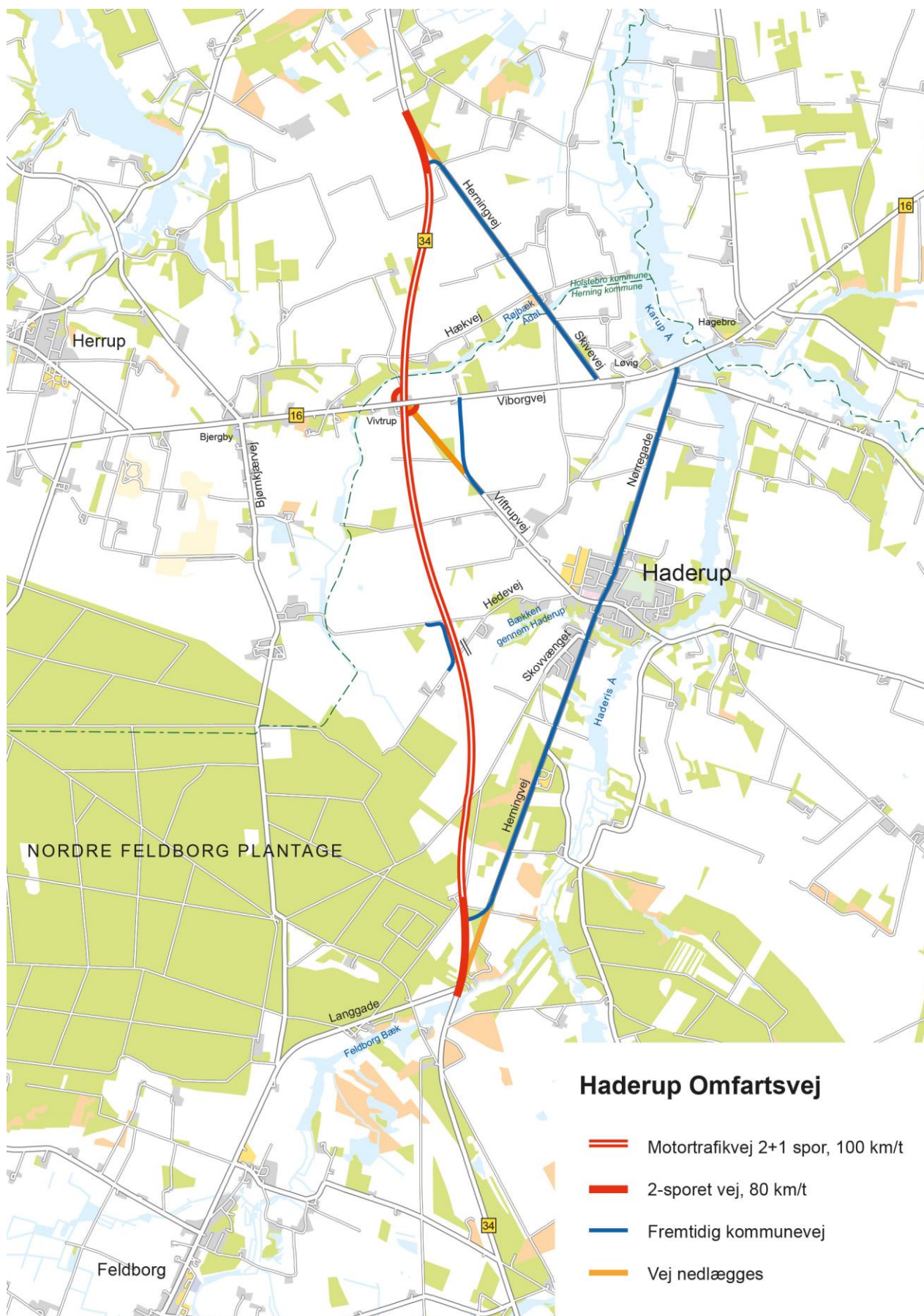
§ 1. Transport- og bygningsministeren bemyndiges til:

- 1) at anlægge en omfartsvej vest om Haderup på rute 34 mellem Herning og Skive,
- 2) at nedklassificere rute 34, Herningvej/Nørregade (statsvej 429) gennem Haderup og rute 34, Skivevej/Herningvej (statsvej 430) nord for rute 16 til kommuneveje, når omfartsvejen er anlagt, og
- 3) at omlægge kommunevejene Vittrupvej og Hedevej.

Stk. 2. Strækninger, der anlægges, omlægges og nedklassificeres, fremgår af lovens bilag 1.

§ 2. Anlægsprojektet skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet (VVM-undersøgelsen).

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



Bemærkninger til lovforslaget

Indholdsfortegnelse:

1. Indledning
2. Baggrund for lovforslaget
 - 2.1 VVM-undersøgelse og høring
3. Redegørelse for lovforslagets hovedpunkter
 - 3.1 Vejanlæggets funktion og kvalitet
 - 3.2 Linjeføring og tværprofil
 - 3.3 Tilslutningsanlæg
 - 3.4 Sideanlæg
 - 3.5 Lokalvejnet og stier
 - 3.6 Faunapassager
 - 3.7 Erstatningsnatur
 - 3.8 Støjreducerende foranstaltninger
 - 3.9 Vejudstyr
 - 3.10 Vejafvanding
 - 3.11 Naboarealer
 - 3.12 Plan- og beskyttelsesforhold
4. Alternativer
5. Trafikale konsekvenser
 - 5.1 Trafiksikkerhed
6. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
 - 6.1 Anlægs- og samfundsøkonomi
 - 6.2 Konsekvenser for Vejdirektoratet
 - 6.3 Konsekvenser for kommuner
7. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
8. Administrative konsekvenser for borgerne
9. De miljømæssige konsekvenser
 - 9.1 Arealindgreb
 - 9.2 Støj, luft og klima
 - 9.3 Plante- og dyreliv
 - 9.4 Landskab
 - 9.5 Kulturarv og arkæologi
 - 9.6 Friluftsliv
 - 9.7 Overfladevand og grundvand
 - 9.8 Ressourceforbrug
 - 9.9 Forurennet jord
10. Forholdet til EU-retten
11. Hørte myndigheder og organisationer mv.
12. Sammenfattende skema
13. Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

1. Indledning

I henhold til trafikaftalen ”En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv.” af 21. marts 2013 har Vejdirektoratet i 2013-2014 gennemført en VVM-undersøgelse for Haderup Omfartsvej. I VVM-redegørelsen er beskrevet tre principielt forskellige forslag til udbygning af rute 34 ved Haderup. Forslag A og forslag B, som begge er nye omfartsveje og forslag C, som er en opgradering af den eksisterende rute 34 gennem Haderup, kombineret med en ny vejforbindelse nord for byen.

Lovforslaget bemyndiger transport- og bygningsministeren til at udbygge rute 34 med en 7,5 km lang omfartsvej vest om Haderup, svarende til forslag A2 i VVM-redegørelsen. De 5,5 km af omfartsvejen anlægges som motortrafikvej med 2+1 spor og niveaufri krydsning af skærende veje. De øvrige delstrækninger på omfartsvejen anlægges med 2 spor og kryds i niveau.

Lovforslaget indeholder desuden en bemyndigelse til at nedklassificere rute 34, Herningvej/Nørregade (statsvej 429) gennem Haderup til kommunevej og eksisterende rute 34, Herningvej/Skivevej (statsvej 430), når omfartsvejen er anlagt.

2. Baggrund for lovforslaget

Parterne bag Aftaler om en grøn transportpolitik (Venstre, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Det Konservative Folkeparti) indgik den 21. marts 2013 en aftale om ”En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv.”, som bl.a. indeholdt midler til gennemførelse af en VVM-undersøgelse for Haderup Omfartsvej.

Det fremgår af aftalen, at parterne bag aftalen har noteret sig, at Vejdirektoratet har gennemført en forundersøgelse af mulighederne for at opgradere rute 34/26, Herning - Skive - Hanstholm, og at forundersøgelsen viser, at der er reduceret fremkommelighed på rute 34. Særligt den tunge trafik giver genevirkninger for lokalbefolkningen i Haderup. En omfartsvej ved Haderup vil både forbedre fremkommeligheden og aflaste strækningen gennem byen.

I forbindelse med ”Trafikaftale 2014 – udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden” af 24. juni 2014 besluttede forligsparterne at afsætte 250 mio. kr. til en realisering af vejprojektet. Forligsparterne ville drøfte den konkrete udformning af vejprojektet, når den offentlige høring af VVM-redegørelsen var afsluttet, og Vejdirektoratet havde udarbejdet en indstilling.

VVM-undersøgelsen blev gennemført i 2013-2014, og resultatet er beskrevet i den sammenfattende VVM-redegørelse (Vejdirektoratets rapport 509, 2014), hvor der redegøres for de trafikale, miljømæssige, arealmæssige og økonomiske konsekvenser af de forskellige forslag.

Det fremgår af aftalen ”Udmøntning af midler til vejprojekter ved Haderup og Ribe mv.” af 26. august 2016, at parterne er enige om, at en omfartsvej vest om Haderup skal anlægges, som beskrevet i VVM-redegørelsens forslag A2, med tilføjelse af autoværn i midteradskillelsen og forstærkede yderrabatter, så hastighedsbegrænsningen kan blive 100 km/t.

2.1 VVM-undersøgelse og høring

Resultatet af VVM-undersøgelsen er beskrevet i den sammenfattende VVM-redegørelse (Vejdirektoratets rapport 509, 2014), hvor der redegøres for de miljømæssige, trafikale, arealmæssige og økonomiske konsekvenser af forslagene. VVM-redegørelsen indeholder desuden et resumé af undersøgelsen og dens konklusioner. Undersøgelsen er yderligere beskrevet og dokumenteret i tre mere detaljerede fagrapporter om hhv. miljøvurdering, arealforhold og landskab (Vejdirektoratets rapport 510, 511 og 512). Der er endvidere udarbejdet baggrundsmateriale om vejteknik, bygværker, afvanding og trafik.

Vejdirektoratet har gennemført VVM-undersøgelsen i et samarbejde med Herning Kommune og Holstebro Kommune samt Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning (SVANA - tidligere Naturstyrelsen). Parterne har været repræsenteret i et teknikerudvalg, hvor undersøgelserne er blevet drøftet og koordineret.

VVM-redegørelsen har været i offentlig høring fra den 5. september 2014 til den 21. november 2014. I forbindelse med høringen blev der den 1. oktober 2014 afholdt et offentligt borgermøde i Haderup, hvor ca. 230 borgere deltog.

Vejdirektoratet har modtaget i alt 31 høringssvar. Heraf er 4 fra kommunale og statslige myndigheder og 3 fra virksomheder og foreninger. De øvrige 24 høringssvar er fra borgere og grupper af borgere. Høringssvarene og Vejdirektoratets eventuelle bemærkninger er samlet i et høringsnotat.

I høringssvarene fra både Herning Kommune og Skive Kommune peges på forslag A2 med en lang omfartsvej vest om Haderup udformet som motortrafikvej med 2+1 spor, som den bedste løsning.

Holstebro Kommune peger på, at alle tre forslag forbedrer trafiksikkerheden i krydsene mellem rute 16 Viborgvej og rute 34 Skivevej/Nørregade.

Ændringsforslag til VVM-undersøgelsens forslag

Herning Kommune og Haderup og Omegns Borgerforening foreslår, at forslag A suppleres med en stitunnel ved Langgade og en cykelsti langs rute 16 med henblik på sikring af skolebørnene fra Feldborg og Herrup-Bjergby. Vejdirektoratet har hertil bemærket, at de planlagte krydsmuligheder ved Skovvænget og Hedevej vurderes at være tilstrækkelige, men at cykeltrafikken til og fra Haderup vil blive drøftet med Herning Kommune og Haderup Skole i detailprojekteringsfasen. Eventuelle ændringer af det lokale vej- og stinet sker i detailprojekteringen og inden for rammerne af de udførte miljøvurderinger.

Haderup og Omegns Borgerforening foreslår, at der etableres en samkørselsplads med toilet ved rute 16 i kombination med forslag A og B. Vejdirektoratet har hertil bemærket, at der pt. ikke vurderes at være grundlag for at anlægge en samkørselsplads på den aktuelle lokalitet.

I flere høringssvar anføres det, at den sydlige del af omfartsvejen i forslag A passerer et "hot spot" for krydsende kron dyr, som søger frem og tilbage mellem Nordre Feldborg Plantage og skovene og markerne øst for Haderis Å. Løsningen kunne være vildthejn kombineret med en faunapassage, som kunne benyttes af både hjortevildt og ryttere. Vejdirektoratet har hertil bemærket, at trafikens omfang ikke gør det relevant at etablere en faunapassage, og at det derfor ikke vil være relevant at opsætte vildthejn langs omfartsvejen. I forbindelse med detailprojekteringen vil Vejdirektoratet derimod undersøge alternative måder at begrænse trafikdrab af hjorte, herunder etablering af bæltter langs omfartsvejen uden træer og buske, således at hjortene kan registreres i god tid. Vejdirektoratet vurderer i øvrigt, at underføringen af Skovvænget giver en brugbar krydsningsmulighed for såvel mennesker som dyr.

3. Redegørelse for lovforslagets hovedpunkter

3.1 Vejanlæggets funktion og kvalitet

Lovforslagets § 1, stk. 1, nr. 1 bemyndiger transport- og bygningsministeren til at udbygge rute 34 med en 7,5 km lang omfartsvej vest om Haderup. De 5,5 km af omfartsvejen anlægges som motortrafikvej med 2+1 spor, autoværn i midteradskillelsen og niveaufri krydsning af skærende veje. De øvrige delstrækninger på omfartsvejen anlægges med 2 spor og kryds i niveau.

Rute 16 Viborgvej føres over motortrafikvejen, således at den gennemkørende trafik på de to veje ikke generes. De to veje forbindes med hænke i to modstående kvadranter, så alt trafik til/fra motortrafikvejen fletter ud mod højre og tilsvarende fletter ind fra højre.

3.2 Linjeføring og tværprofil

Den overordnede linjeføring for Haderup Omfartsvej fremgår af bilag 1 til dette lovforslag. Motortrafikvejen anlægges med 2+1 spor og en kronebredde (vejens brede, kørespor og siderabatter) på 16,00 m inklusiv en midteradskillelse med autoværn mellem de to kørselsretninger. De 2-sporede strækninger anlægges med en kronebredde på 11,00 m.

3.3 Krydsudformning

Der bliver adgang til omfartsvejen fra Herningvej syd for Haderup, fra rute 16 Viborgvej og fra Herningvej nord for rute 16.

Ved omfartsvejens sydlige afgrænsning berøres T-kryds ved Langgade, der ombygges med henblik på at skabe bedre oversigtsforhold.

Syd for Haderup forlægges rute 34 Herningvej og tilsluttes i et T-kryds på omfartsvejen med helleanlæg og svingbaner. Denne løsning er primært valgt med henblik på fremkommeligheden for den gennemkørende trafik på omfartsvejen. Det vurderes, at udformningen med svingbaner og helleanlæg giver en god sikkerhed for trafikken til og fra Haderup. I dette kryds vil cykler, knallerter og landbrugskøretøjer fra syd blive henvist til den nuværende vej gennem Haderup.

I skæringen mellem rute 16 Viborgvej og rute 34 etableres et hankeanlæg med niveaufri skæring, således at den gennemkørende trafik på de to veje ikke generes. Hankeanlægget er udformet, så trafikken fletter ud mod højre, og tilsvarende fletter ind fra højre, hvorved man undgår krydsende trafik på omfartsvejen (rute 34). Krydsene på rute 16 Viborgvej etableres som T-kryds med helleanlæg og svingbaner. Alle kryds i hankeanlægget udformes, så de kan gennemkøres af modulvogntog.

Ved omfartsvejens nordlige afgrænsning etableres et T-kryds med helleanlæg ved den eksisterende rute 34 Herningvej, som forventes lukket for gennemkørende trafik, dog undtaget cykler, knallerter og landbrugskøretøjer.

I anlægsperioden forlægges rute 16 på en kortere strækning, mens vejdamning og bygværket etableres i det nuværende tracé.

3.5 Lokalvejnet og stier

Skovvænget og Hedevej føres under omfartsvejen som vejforbindelser, hvilket reducerer behovet for jordfordeling. I anlægsperioden omlægges vejene, mens bygværkerne etableres.

Omlægningen af Viftrupvejs tilslutning til rute 16, giver mulighed for uændret trafik til og fra Haderup.

Cykel- og knallertrafikken samt landbrugskøretøjer må ikke benytte motortrafikvejen. Derfor vil der i samarbejde med kommunerne blive etableret en vejforbindelse for disse køretøjer gennem Haderup og videre mod nord ad eksisterende rute 34.

Underføringen af Skovvænget og Hedevej sikrer gode krydsningsmuligheder for cykeltrafikken til Haderup Skole og giver adgang til rekreative områder, herunder Nordre Feldborg Plantage.

Den endelige fastlæggelse af det lokale vej- og stinet sker i detailprojekteringen og inden for rammerne af de udførte miljøvurderinger.

3.6 Faunapassager

Der etableres en landskabsbro over Røjbæk Ådal med en frihøjde på minimum 4 m og 10 m brede banketter langs Røjbæk, hvilket tilgodeser fortsat spredning for rådyr, mindre pattedyr, inklusiv arter som flagermus og birkemus. Derudover anlægges en tør faunapassage under Herningvej syd for Haderup med henblik på at opretholde den økologiske funktionalitet for odder og andre mindre pattedyr.

3.7 Erstatningsnatur

For at kompensere for vejanlæggets overordnede negative påvirkning af den lokale økologiske funktionalitet for bilag IV-padder, anlægges to kompensationsvandhuller. Vandhullerne placeres så vidt muligt i forbindelse med de eksisterende vandhuller, hvor der er registreret stor vandsalamander og spidssnudet frø.

For at opretholde den lokale økologiske funktionalitet for flagermus, vil der ske genplantning af levende hegn, som måtte blive ryddet i forbindelse med anlægsarbejdet. Flagermusene følger de levende hegn enten direkte som fødesøgningsområde eller som ledelinjer mellem raste- og fødesøgningsområder.

De beskyttede naturområder, der bliver påvirket af den nye vejforbindelse, bliver erstattet ved etablering af nye naturområder. Der udlægges erstatningsnatur i forholdet 1:2. Etablering af erstatningsnatur bør anlægges i nærhed til anden beskyttet natur.

3.8 Støjreducerende foranstaltninger

En omfartsvej vest om Haderup vil reducere antallet af støjbelastede boliger i forhold til dagens situation (0-alternativet), hvor trafikken på rute 34 ledes gennem Haderup. Der er i VVM-undersøgelsen vurderet, at der ikke er behov for etablering af støjskærme langs omfartsvejen eller udlægning af støjreducerende asfaltbelægning. Resultatet af støjberegningerne er nærmere beskrevet i afsnit 9.2.

Der ydes tilskud til facadeisolering for særligt støjramte boliger i overensstemmelse med ”Projektvejledning for administration af Vejdirektoratets støjisoleringsordning (Vejdirektoratet, 2009)”. Vejdirektoratet udpeger de boliger, der tilbydes tilskud til støjisolering. Udpegningen foretages efter omfartsvejens åbning for at give det mest realistiske billede af støjforholdene.

3.9 Vejudstyr

Omfartsvejen udstyres med vejtafler, autoværn og kantpæle. Afmærkning på kørebanen vil blive udført med reflekterende afmærkning.

Der forventes ikke etableret belysning på omfartsvejen og de tilhørende kryds.

3.10 Vejafvanding

Afvandingen fra omfartsvejen ledes til regnvandsbassiner, hvorefter det udledes til vandløbene: Feldborg Bæk, Bækken gennem Haderup og Røjbæk.

3.11 Naboarealer

I henhold til vejlovens § 40 fastlægges en byggelinje i begge vejsider med en afstand på 50 meter fra omfartsvejens midtlinje.

For at gennemføre anlægsarbejderne er det nødvendigt at disponere over arbejdsarealer. Disse reetableres og afleveres efter endt brug tilbage til ejerne. Der henvises til den uddybende beskrivelse af anlægsprojektets arealmæssige konsekvenser i afsnit 9.1.

Adgangsforhold

I henhold til Vejlovens § 99 kan Vejdirektoratet uden retskendelse få adgang til privat ejendom med henblik på at foretage arkæologiske undersøgelser, jordbundsundersøgelser, opmålinger, afmærkninger og andre undersøgelser af udendørsarealer, hvis det sker i forbindelse med undersøgelser og projektering af nye vejanlæg eller ændring af eksisterende vejanlæg samt klimarelaterede afværgeforanstaltninger.

3.12 Plan- og beskyttelsesforhold

Med Folketingets vedtagelse af loven har transport- og bygningsministeren bemyndigelse til at gennemføre vejprojektet, jf. lovens § 1. Dette betyder i praksis, at Vejdirektoratet kan gennemføre de fysiske indgreb i naturen og i landskabet, som er nødvendige for at realisere projektet, herunder foretage ændringer af tilstanden på arealerne, etablere de varige anlæg og installationer og gennemføre afværgeforanstaltninger af hensyn til natur- og dyreliv.

Projekter, der vedtages ved særlig lov er endvidere undtaget fra planlovens normale regler.

Anlægsloven sætter dermed rammerne for, hvilke indgreb der umiddelbart kan gennemføres i overensstemmelse med anlægslovens bestemmelser og inden for rammerne af de udførte miljømæssige vurderinger. De forhold, som ikke direkte er tilladt med anlægsloven, forudsætter, at der indhentes tilladelser og dispensationer i henhold til gældende lovgivning om plan- og beskyttelsesforhold fra de ansvarlige myndigheder, herunder Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning, samt Herning og Holstebro Kommune.

Vejanlægget vurderes ikke at have indflydelse på Natura 2000 områder, jf. afsnit 9.3.

Herning Kommune og Holstebro Kommune har tilkendegivet over for Vejdirektoratet, at der kan forventes meddelt de nødvendige tilladelser og dispensationer til gennemførelse af vejanlægget efter naturbeskyttelsesloven, miljøbeskyttelsesloven, vandløbsloven og museumsloven.

Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning har meddelt, at der kan forventes givet en § 20-godkendelse (jf. naturbeskyttelseslovens § 20) af vejanlægget.

4. Alternativer

Vejdirektoratet har i VVM-undersøgelsen arbejdet med tre principielt forskellige forslag til udbygning af rute 34 ved Haderup. Forslag A og forslag B, som begge er nye omfartsveje og forslag C, som er en opgradering af den eksisterende rute 34 gennem Haderup kombineret med en ny vejforbindelse nord for byen. Som det fremgår af nedenstående beskrivelse, så findes forslag A og C begge i to varianter (A1/A2 og C1/C2).

Forslag A1: Lang omfartsvej vest om Haderup, udformet som 2-sporet motortrafikvej med en hastighedsbegrænsning på 90 km/t.

Forslag A2: Lang omfartsvej vest om Haderup, udformet som 2+1-sporet motortrafikvej med en hastighedsbegrænsning på 90 km/t.

Forslag B: Bynær omfartsvej vest om Haderup, udformet som 2-sporet landevej med en hastighedsbegrænsning på 80 km/t.

Forslag C1: 0+ alternativ; opgradering af den eksisterende vej gennem Haderup, herunder cykel/gangstier og en tunnel under vejen til cykeltrafik. Dette kombineret med en ca. 1,5 km lang forlængning af rute 34 nord for byen, så de to kryds med rute 16 samles i et hankeanlæg.

Vejdirektoratet har ud fra en samlet vurdering af de trafikale, vejtekniske, trafiksikkerhedsmæssige, miljømæssige og økonomiske konsekvenser ikke fundet grundlag for at anbefale forslag B og C.

5. Trafikale konsekvenser

Ifølge trafikberegningerne vil Haderup Omfartsvej blive benyttet af ca. 4.000 biler/døgn i 2025. Samtidig aflastes den eksisterende rute 34 gennem Haderup for ca. 3.300 biler/døgn, heriblandt ca. 800 lastbiler. Omfartsvejen aflaster også andre parallelveje i området, fortrinsvist rute 185 og 186.

Størstedelen af trafikken på rute 16 kører i øst-vestgående retning, mens trafikken på rute 34 i overvejende grad kører i nord-sydgående retning. Med omfartsvejen vil krydsningen mellem de to veje ske niveaufrit i hankeanlægget, hvilket vil medføre en bedre fremkommelighed end eksempelvis en rundkørsel, hvor alle trafikanter skal ned i hastighed.

5.1 Trafiksikkerhed

Trafikken gennem Haderup forventes at blive reduceret med 60 pct. ved etablering af Haderup Omfartsvej. Dette vurderes at have en positiv effekt på trafiksikkerheden, og medvirke til en forbedret oplevet tryghed for gående og cyklister.

6. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

6.1 Anlægs- og samfundsøkonomi

Anlægsoverslaget for anlæg af Haderup Omfartsvej er udarbejdet efter Transport- og Bygningsministeriets retningslinjer for Ny Anlægsbudgettering.

Anlægsoverslaget er opgjort på flere niveauer: basisoverslag, ankerbudget (projektbevilling) og samlet anlægsbudget (totaludgift).

Basisoverslaget er udarbejdet ved hjælp af Vejdirektoratets overslagssystem. Det vil sige, at det er baseret på teoretiske mængder fra det foreliggende skitseprojekt, enhedspriser og erfaringer fra de seneste sammenlignelige anlægsarbejder. Dertil er tillagt Vejdirektoratets udgifter til projektering, tilsyn og administration.

Basisoverslaget 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 er der gennemført en ekstern kvalitetssikring, som har omfattet en vurdering af Vejdirektoratets økonomiske overslag, risikostyring, samfundsøkonomiske analyse samt projektorganisering og udbudsstrategi. I forbindelse med den eksterne kvalitetssikring er der ikke fundet forhold, der bør være særlig fokus på i det videre forløb.

I henhold til Transport- og Bygningsministeriets budgetteringsprocedurer bevilges basisoverslaget tillagt 10 pct. til Vejdirektoratets gennemførelse af projektet (ankerbudgettet). Ved indbudgetteringen på finansloven afsættes yderligere en central reserve på 20 pct. til Transport- og Bygningsministeriet. Det samlede anlægsbudget (totaludgift) vil således udgøre basisoverslaget + 30 pct., dvs. 281,0 mio. kr. i 2017-priser (indeks 178,88).

Tabel 1: Basisoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget i mio. kr. Prisniveau 2017, indeks 178,88.

Basisoverslag	Ankerbudget (basisoverslag + 10 pct.)	Samlet Anlægsbudget (basisoverslag + 30 pct.)
216,2	237,8	281,0

Projektets omkostninger og fordele for samfundet er opgjort i henhold til Transport- og Bygningsministeriets manual for samfundsøkonomisk analyse. På baggrund af disse opgørelser er den interne rente for Haderup Omfartsvej beregnet til 4,5 pct. (2016-priser).

Sammenholdt med den samfundsøkonomiske beregning for VVM-undersøgelsens forslag A2, så er den interne rente således steget fra 3,8 pct. til 4,5 pct., hvilket skyldes de større tidsgevinster ved en hastighedsbegrænsning på 100 km/t på motortrafikvejen.

Den interne rente er den rente, som den investerede kapital vil opnå, når alle omkostninger og fordele opgøres over den samlede samfundsøkonomiske beregningsperiode på 50 år. Den er således udtryk for projektets samfundsøkonomiske afkast i løbet af perioden.

Den interne rente skal mindst svare til den samfundsøkonomiske kalkulationsrente på 4 pct., for at vejprojektet har et positivt samfundsøkonomisk afkast. Det bemærkes, at en række miljøeffekter, herunder barrierevirkning, tab af naturværdier og støj i naturområder samt arealindgreb ved vejprojektet, ikke værdisættes i den samfundsøkonomiske analyse. Ligeledes værdisættes en række bredere økonomiske effekter heller ikke,

som er gevinster for samfundet som følge af at bl.a. produktiviteten i samfundet stiger som følge af forbedringer af mobiliteten.

Anlæg af Haderup Omfartsvej vil kunne gennemføres efter følgende tidsplan:

2017-2018: Detailprojektering

2018: Besigtigelse og ekspropriation

2018-2020: Anlægsarbejde, forventet åbning i efteråret 2020

2021: Færdiggørelsesarbejder

Bevillingerne til Haderup Omfartsvej fordeler sig over årene 2015-2021, som det fremgår af tabel 2.

Tabel 2: Årsfordelt anlægsbudget (2017-priser, indeks 178,88).

	Basisoverslag Mio. kr.	Ankerbudget (basisoverslag + 10 pct.) Mio. kr.	Samlet anlægsbudget (basisoverslag + 30 pct.) Mio. kr.
2015 / tidligere	3,4	3,8	3,8*
2016	12,4	13,7	13,7*
2017	0,9	1,0	1,2
2018	31,2	34,3	40,5
2019	75,7	83,2	98,3
2020	75,7	83,2	98,3
2021	16,9	18,6	25,2
I alt	216,2	237,8	281,0

* Projektets centrale reserve udskilles først på finansloven for 2017. Den del af den centrale reserve der vedrører 2015 og 2016 er indarbejdet i 2021.

6.2 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 ekspropriation og udbud, udføres af Vejdirektoratet i samarbejde med eksterne rådgiverfirmaer. Rådgivningsopgaver og anlægsarbejder udbydes efter gældende regler herfor.

Vejdirektoratet fører tilsyn med entreprenørernes arbejde for at sikre, at det aftalte arbejde leveres til den aftalte kvalitet, tid og pris og inden for de udførte miljømæssige undersøgelser. Herudover skal projektførelse styres, kontrolleres og dokumenteres. Trafikafviklingen skal overvåges, og den nødvendige information formidles til trafikanter og naboer. Endelig skal trafikikkerhedsmæssige og arbejdsmæssige indsatser gennemføres.

I forbindelse med anlægsarbejdet vil Vejdirektoratet undersøge mulighederne for anvendelse af nye metoder og ny teknologi med henblik på at optimere projektet trafikikkerhedsmæssigt, miljømæssigt, økonomisk og tidsmæssigt. Af hensyn til færdiggørelse af anlægsarbejdet indenfor den fastsatte tidsramme kan det blive

nødvendigt at gennemføre anlægsarbejde uden for den normale arbejdstid. Det vil ske i dialog med Herning Kommune og Holstebro Kommune, som i dette tilfælde, jf. bekendtgørelse nr. 467 af 23. maj 2016 om miljøregulering af visse aktiviteter (miljøaktivitetsbekendtgørelsen), er de ansvarlige myndigheder vedrørende støj i forbindelse med midlertidige anlægsaktiviteter mv.

Til projektering, tilsyn og administration er budgetteret med 17,0 pct. af de samlede udgifter. Heraf fordeles ca. 3 pct. til lønninger til Vejdirektoratets eget personale, ca. 9 pct. til omkostninger til eksterne rådgivere og ca. 5,0 pct. til øvrige driftsudgifter.

Vejdirektoratets projektbevilling på 237,8 mio. kr. optages på finanslovens § 28.21.20. Anlæg af hovedlandeveje mv. (*Anlægsbev.*). Projektets bidrag til den centrale reserve på 43,2 mio. kr., svarende til 20 pct. af basisoverslaget, optages på finanslovens § 28.11.13. Anlægsreserve (*Anlægsbev.*).

6.3 Konsekvenser for kommuner

Efter etableringen af omfartsvejen vest om Haderup nedklassificeres eksisterende rute 34, Herningvej/Nørregade gennem Haderup og eksisterende rute 34, Herningvej/Skivevej til kommuneveje, jf. lovens bilag 1. Der vil herefter være udgifter for Herning Kommune og Holstebro Kommune til drift og vedligeholdelse af disse veje.

7. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Etablering af omfartsvejen vest om Haderup vil forbedre trafikafviklingen på en del af rute 34 mellem Skive og motorvejsnettet ved Herning, og vil derved reducere transportudgifterne for erhvervslivet.

I anlægsfasen skønnes der at være en direkte og indirekte beskæftigelse på i størrelsesorden ca. 280 årsværk for hele strækningen.

De afledte økonomiske virkninger vil primært være sparet tid og reducerede kørselsomkostninger. Den sparede tid har en værdi i størrelsesordenen ca. 232 mio. kr. (2016-priser) fordelt over vejens levetid. En del af tidsbesparelsen tilfalder erhvervslivet i form af reducerede transportomkostninger. De reducerede kørselsomkostninger for erhvervslivet vurderes at blive i alt ca. 23 mio. kr. (2016-priser) fordelt over vejens levetid.

For så vidt angår de strukturelle økonomiske virkninger, forventes det normalt, at en forbedret fremkommelighed vil medføre positive effekter for erhvervslivet både i form af tidsbesparelser for erhvervstrafikken og fordele for de af virksomhedernes ansatte, der pendler mellem arbejde og bopæl. Omfartsvejen vil desuden give mulighed for at pendlere kan tilbagelægge længere afstande på den samme tid, hvilket kan bidrage til at øge virksomhedernes rekrutteringsopland.

8. Administrative konsekvenser for borgerne

Anlæg af Haderup Omfartsvej vil ikke medføre administrative konsekvenser for borgerne.

For de borgere langs omfartsvejen, der berøres af arealerhvervelse og ekspropriation, vil der dog være administrative konsekvenser, så længe ekspropriationsforretningerne mv. foregår. Ejerne af de berørte ejendomme vil blive inddraget direkte ved fremsendelse af breve fra Vejdirektoratet og ekspropriationsmyndighederne.

I det videre forløb vil borgere i området bl.a. på vejdirektoratet.dk/haderup løbende kunne informere sig om anlægsarbejdets karakter og tidsplan.

9. Miljømæssige konsekvenser

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

9.1 Arealindgreb

Etablering af Haderup Omfartsvej vil påvirke den nuværende arealanvendelse, idet en del ejendomme vil blive berørt direkte ved et arealindgreb. For nogle ejendomme vil adgangsforholdene blive ændret som følge af den nye omfartsvej.

Ulemperne for landbrugsejendomme kan søges minimeret ved jordfordeling.

En række ejendomme langs strækningen vil blive berørt af både permanent arealerhvervelse og af midlertidig arealerhvervelse, hvilket fastlægges nærmere ved detailprojekteringen.

Der skønnes at være behov for permanent arealerhvervelse ved ekspropriation af ca. 30-35 ha til vejanlægget, fordelt på ca. 45 ejendomme. Det vurderes, at 5-10 af disse ejendomme skal totaleksproprieres.

Derudover er der behov for midlertidig arealerhvervelse af ca. 25-30 ha til arbejdsarealer (inklusiv midlertidige forlægninger af veje) og deponering af jord i anlægsperioden. De midlertidigt eksproprierede arealer retableres og leveres tilbage til de berørte lodsejere efter endt brug.

Det endelige omfang af ekspropriationer vil blive fastlagt af den ekspropriationskommission, der skal godkende projektet ved en besigtigelsesforretning.

Med anlægsloven skabes i overensstemmelse med grundlovens § 73 lovhjemmel til tvangsmæssigt at erhverve de fornødne arealer til anlæg af Haderup Omfartsvej. Ekspropriation kan kun ske, hvis det er nødvendigt at erhverve de pågældende arealer enten midlertidigt eller permanent for at kunne gennemføre projektet. Ekspropriationsprocessen sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008.

Ekspropriationskommissionen foretager en tilbundsgående prøvelse af, om den enkelte ekspropriation er nødvendig. Kravet om, at ekspropriationen skal være nødvendig, er udtryk for, at det almindelige proportionalitetsprincip skal være opfyldt. Tvangsmæssig afståelse af ejendom kan således ikke gennemføres, hvis det, der tilsigtes med ekspropriationen, kan gennemføres på en for grundejeren mindre indgribende måde.

Ekspropriation vil i henhold til anlægsloven ske med henblik på anlæg af en omfartsvej og har således et formål, der har offentlig karakter og ligger dermed inden for almenvellet.

Erstatningen skal være fuldstændig, det vil sige, at der skal betales en erstatning, der økonomisk stiller ejeren, som denne ville være stillet, hvis ekspropriationen ikke var sket.

9.2 Støj, luft og klima

Støjkortlægningen viser, at 60 boliger i Haderup-området i 2025 vil være udsat for et støjniveau på mere end 58 dB på den mest støjbelastede boligfacade, såfremt der ikke sker en udbygning af rute 34 (0-alternativet). Heraf vil ca. 33 boliger være stærkt støjbelastede med vejstøj over 68 dB.

Ved anlæg af omfartsvejen forventes 55 boliger at være belastet af vejstøj over 58 dB, heraf vil 4 boliger være stærkt støjbelastede med vejstøj over 68 dB. Den samlede vægtede støjbelastning af boliger i 2025 (det såkaldte støjbelastningstal, SBT) forventes at falde fra 19,8 (0-alternativet) til 11,8 ved anlæg af omfartsvejen, hvilket primært skyldes en reduktion i trafikken gennem Haderup. I forhold til VVM-undersøgelsens støjberegninger, så giver en hastighedsbegrænsning på 100 km/t på motortrafikvejen ingen ændringer i antallet af støjbelastede boliger.

Trafikken på omfartsvejen og øvrige veje i det åbne land kan være betydelig, men luftforureningsniveauerne er forholdsvis lave, fordi der er gode spredningsforhold.

Sammenlignet med 0-alternativet vil Haderup Omfartsvej medføre et beskedent fald i udledningen af luftforurenende stoffer og CO₂.

Der er ingen overskridelse af luftkvalitetsgrænserne, hverken i forhold til den nuværende situation eller ved en fremtidig situation, hvor omfartsvejen er etableret.

9.3 Plante- og dyreliv

Haderup Omfartsvej passerer igennem områder med åbent land med marker og levende hegn, der tilgodeser spredningsmulighederne for mange vildtlevende dyr, bl.a. rådyr. Der er fundet flere særligt beskyttede dyrearter (Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter med senere ændringer (Habitatdirektivet)), herunder spidssnudet frø, stor vandsalamander og flagermus. Desuden er der identificeret potentielle levesteder for birkemus ved Røjbæk Ådal. Endelig er Karup Å-systemet kendt som kerneområde for odderbestanden i Danmark.

Karup Å, der indgår i Natura 2000-området N40 Karup Å, Kongenshus og Hessellund Heder, krydser under rute 16. Afvandingen fra Haderup Omfartsvej ledes til regnvandsbassiner og udledes efter forsinkelse til nærmeste vandløb, som alle har forbindelse til Karup Å med Limfjorden som slutrecipient. Det er vurderet, at udledning fra regnvandsbassinerne hverken påvirker habitatnaturtyperne indenfor Natura 2000-området eller forringer vandkvaliteten i Limfjorden.

9.4 Landskab

Rute 34 løber i dag midt gennem Haderup og deler byen i to. Midt i Haderup skærer en mindre erosionsdal gennem byen og skaber et afbræk i bebyggelsen. Landskabet omkring Haderup er et typisk opdyrket, let bølgende hedelandskab, domineret af markernes markante læhegnsstrukturer og landejendomme jævnt fordelt i landskabet.

Det eksisterende vejnets store linjer består af lange lige stræk med små knæk. Hvor vejene knækker, er indtrykket et andet. Her begrænses det frie udsyn.

Haderup Omfartsvej vil få et langt og ukompliceret forløb gennem det flade landbrugslandskab vest for Haderup. Med anvendelsen af flade skråninger og retablering af læhegn, kan vejforløbet overordnet indpasses i landskabet. Broen ved Røjbæk Ådal vil være visuelt markant.

9.5 Kulturarv og arkæologi

Haderup Omfartsvej medfører ikke en direkte påvirkning af beskyttede kulturhistoriske værdier, men forløber inden for beskyttelseslinjer for to gravhøje (fortidsmindebeskyttelse).

9.6 Friluftsliv

Der vil fortsat være adgang til alle rekreative områder og de væsentlige veje og stier bevares ved anlæg af Haderup Omfartsvej, herunder Skovvænget, Hedevej og Viftrupvej, der blandt andet benyttes som cykelrute af børn, der går i skole i Haderup.

9.7 Overfladevand og grundvand

Afvandingen fra Haderup Omfartsvej ledes til regnvandsbassiner. Herfra udledes vejvandet efter forsinkelse til henholdsvis Feldborg Bæk, Bækken gennem Haderup og Røjbæk.

Som udgangspunkt etableres grøfter, hvor vejen anlægges på dæmning og trug, hvor vejen anlægges i afgravning. Inden for området med særlige drikkevandsinteresser (OSD-området) bliver der etableret afvandingssystem med kantopsamling, således at alt overfladevand opsamles i lukkede ledninger og ledes til regnvandsbassinerne.

9.8 Ressourceforbrug

De nødvendige råstoffer til anlæg af omfartsvejen forventes at kunne skaffes i nærområdet.

9.9 Forurennet jord

Der er to kendte lokaliteter inden for undersøgelseskorridoren, hvor der er potentiel risiko for forurening. Det drejer sig i begge tilfælde om opfyldningshuller, hvor jorden eventuelt har forringet bæreevne eller er lettere forurennet.

Forurennet jord vil så vidt muligt blive indbygget i vejanlægget i henhold til gældende lovgivning og bestemmelser.

I forbindelse med anlæg af omfartsvejen opbrydes flere eksisterende vejstrækninger. Størstedelen af det opbrudte materiale forventes at kunne genanvendes i projektet. I forbindelse med anlægsarbejdet gøres en indsats for at genanvende asfalt, beton og andre affaldsfraktioner i vejanlægget.

10. 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) 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.

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) og Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter med senere ændringer (Habitatdirektivet) vil blive negativt påvirket af det samlede anlægsprojekt.

11. Hørte myndigheder og organisationer mv.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 13. oktober 2016 til den 10. november 2016 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv. : Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning, Herning Kommune, Holstebro Kommune og Skive Kommune, Region Midtjylland, Kommunernes Landsforening, Landbrug & Fødevarer, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Erhverv, DI Transport, Dansk Transport og Logistik (DTL), ITD, Midttrafik, Forenede Danske Motorejere (FDM), Rådet for Sikker Trafik, Dansk Cyklistforbund, Dansk Byggeri, Dansk Ledningsejerforum, Dansk Vejforening, Rådet for Bæredygtig Trafik og Det Økologiske Råd.

12. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Ingen	Udgift for staten til anlæg af omfartsvejen på 281,0 mio. kr. (priseniveau 2017, indeks 178,88 inkl. tillæg på 30 pct.), samt efterfølgende udgifter til drift og vedligeholdelse af denne, Tilsvarende får Herning Kommune og Holstebro kommune udgifter til drift og vedligeholdelse af de nedklassificerede veje omkring Haderup
Administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Ingen	Begrænset meradministration for Vejdirektoratet i anlægsfasen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Sparet tid for erhvervstrafik og trafik mellem bolig og arbejde. Reducerede kørselsomkostninger.	Ingen

	Øget beskæftigelse i bygge- og anlægssektoren i anlægsperioden	
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen, bortset fra mindre konsekvenser i forbindelse med ekspropriationer.
Miljømæssige konsekvenser	Reduktion af antallet af boliger belastet med støj langs vejen og forbedret håndtering af vejafvandingen	Mindre indgreb i natur og landskab og påvirkning af dyre- og planteliv. Minimal forøgelse af CO ₂ -udledningen
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 (Rådets direktiv 79/409/EØF af 2. april 1979 om beskyttelse af vilde fugle med senere ændringer (Fuglebeskyttelsesdirektivet), Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter med senere ændringer (Habitatdirektivet)) 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	

13. Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Den foreslåede § 1, nr. 1, indeholder en bemyndigelse til transport- og bygningsministeren til at anlægge en 7,5 km lang omfartsvej på rute 34 vest om Haderup. De 5,5 km af omfartsvejen anlægges som motortrafikvej med 2+1 spor, midteradskillelse med autoværn og niveaufri krydsning af skærende veje. De øvrige delstrækninger på omfartsvejen anlægges med 2 spor og kryds i niveau.

Med denne bemyndigelse har transport- og bygningsministeren den fornødne hjemmel til at udføre projektet, med de indgreb i naturen, som dette forudsætter.

I § 1, nr. 2, foreslås en bemyndigelse til transport- og bygningsministeren til nedklassificering af de veje, som er illustreret lovforslagets bilag 1. Ved ”nedklassificering” forstås de veje, hvorefter ansvaret for en vej overføres fra staten til kommunen – kommunalbestyrelsen bliver herefter vejmyndighed for de pågældende veje.

Til § 2

Lovforslagets § 2 tydeliggør det forhold, at anlægsprojektet skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkning på miljøet, idet loven træder i stedet for den VVM-tilladelse, som projektet ellers skulle have efter de almindelige regler. Med Folketingets vedtagelse af lovforslaget, udgør loven således VVM-tilladelsen for det pågældende projekt.

Til § 3

Det foreslås med bestemmelsen, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende, således anlægsaktiviteterne kan igangsættes umiddelbart efter.