

rest muligt som en samlet etape. Endvidere ønsker kommunen Kandsborgvej (Haugevej i Jelling Kommune) opretholdt.

Kandsborgvej/Haugevej er i projektet forudsat afbrudt, da trafikken mellem Ølholm og Jelling kan benytte Tørringvej lige vest herfor, og den videre udbygning af rute 18 mod Vejle er planlagt at ske fra dette sted. Af hensyn hertil er der i projektet heller ikke forudsat etableret tilslutning til Tørringvej. Trafikken fra Herning, Brande, Viborg og Vejle til Jelling vil uanset tilslutning eller ej ikke benytte Diagonalvejsstrækningen.

Ændringerne af lokalvejnettet vil blive nærmere forhandlet med kommunerne og vil indgå i ekspropriationskommissionens behandling.

Skov- og Naturstyrelsen har i henhold til naturbeskyttelseslovens § 20 m.v. meddelt principiel godkendelse af projektet i linieføringen nord om Ølholm på vilkår af, at der på strækningen Ris-Ølholm etableres faunapassager ved Ris Mark, Givskud Bæk og ved skovrejsningsområdet vest for Hærvejen. Disse faunapassager er indarbejdet i det foreliggende projekt.

## 2. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

De samlede omkostninger til projektering, arealerhvervelse og anlæg af strækningen Ris-Ølholm som motortrafikvej er ca. 240 mio. kr. (prisniveau 1998, eksklusiv moms). Beløbet er behæftet med usikkerhed, da udgifterne til bl. a. ekspropriationer, jordarbejder og asfaltarbejder er vanskelige at vurdere på forhånd. Markedsforholdene på licitationstidspunkterne har stor indflydelse herpå. Usikkerheden skønnes at være af størrelsesordenen +/- 10 pct.

Anlægstakt og åbningstidspunkt vil afhænge af de årlige finanslovsbevillinger.

En hensigtsmæssig anlægstakt kan opnås med følgende udgiftsfordeling:

År 1 .....	12 mio. kr.
År 2 .....	15 mio. kr.
År 3 .....	23 mio. kr.
År 4 .....	70 mio. kr.
År 5 .....	85 mio. kr.
År 6 .....	35 mio. kr.

Udgifterne i år 1 og 2 dækker hovedsagelig projektering og ekspropriationer, mens udgifterne i årene 3 til 6 hovedsagelig dækker egentlige anlægsarbejder. Eventuelle forhåndsekspropriationer vil medføre en fremrykning af udgifterne i de første år.

Anlægsarbejdet forestås af Vejdirektoratet og har således primært administrative konsekvenser for dette.

## 3. Trafikale konsekvenser

Etableringen af Diagonalvejen og Borgmestervejen vil medføre en omfordeling af trafikken i et større område.

På rute 18 strækningen Ris-Ølholm forventes i år 2010 en årsdøgntrafik på ca. 6.400 biler. Strækningen anlægges derfor som motortrafikvej svarende til standarden for Brande Omfartsvej.

Den nuværende rute 18 vil på strækningerne mellem Give og Bredsten (landevej 532 og 512) stort set have uændret trafik. Derimod vil strækningen mellem Bredsten og Vejle (landevej 363) blive aflastet med 5.000 - 6.000 biler, Fredericiavej i Vejle med ca. 2.500 biler og den nuværende hovedlandevej 344 gennem Jelling med ca. 700 biler pr. døgn i forhold til situationen uden Diagonalvejen og Borgmestervejen.

Vejleljordsbroen får en trafikstigning på ca. 500 biler pr. døgn, svarende til ca. 1 pct. af den forventede trafik i år 2010.

For trafikanterne vil vejanlæggene medføre en betydelig tidsbesparelse og forbedring af trafiksikkerheden.

Hvis hele rute 18 Holstebro-Herning-Vejle i 2010 er udbygget som motortrafikvej, forventes årsdøgntrafikken på strækningen Ris-Ølholm på dette tidspunkt at blive ca. 10.000 biler.

Udbygning af hele rute 18 til motortrafikvej forventes ikke at belaste Vejleljordsbroen yderligere.

## 4. Miljømæssige konsekvenser

I det følgende redegøres for de miljømæssige virkninger af isoleret anlæg af strækningen Ris-Ølholm.

### 4.1 Støj, luftforurening og klima

Trafikkens samlede støjbelastning af boliger vil falde som følge af anlægget af vejen. Antallet af boliger, der belastes med et støjniveau over 55 dB(A), reduceres med 56. Når hele Diagonalvejen er anlagt reduceres antallet med 308. Enkelte ejendomme i landzone vil blive belastet med et støjniveau, der overstiger 55 dB(A).

De samlede emissioner af luftforurening fra trafikken - NO<sub>x</sub>-, HC- og partikelemissionen - øges med henholdsvis 30 tons, 0,1 ton og 0,3 ton pr. år. I den del af Vejle by, der ligger nede i ådalen, sker der et fald i luftforureningen fra trafikken på omkring 5 pct.

Emissionen af CO<sub>2</sub> øges med 1.400 tons pr. år, så-