

Vejdirektoratet har på baggrund af de lokale ønsker til linjeføringen anbefalet, at motorvejen anlægges efter Alternativ 1.

10. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

På baggrund af en vurdering af udgifterne til projektering, tilsyn, administration, arealerhvervelse og anlæg, samt omkostninger til nedklassificering af den eksisterende Vejlevej er der beregnet et samlet basisoverslag over udgifterne til anlæg af motorvejen.

Basisoverslaget er behæftet med usikkerhed, da udgifterne bl.a. til ekspropriationer, jordarbejder og asfaltarbejder ikke kan beregnes præcist på forhånd, idet projektets detaljerede linjeføring, mængder mv. først kendes på et senere tidspunkt, ligesom konjunktur- og konkurrencesituationen på licitationstidspunktet er af væsentlig betydning for anlægsomkostningernes endelige størrelse.

På baggrund af Vejdirektoratets vurdering er der ved anvendelse af analysemetoden ”successiv principet” gennemført en usikkerhedsanalyse. Af VVM-redegørelsen fremgår, at der herved er fremkommet et anlægsoverslag med en middelværdi på 520 mio. kr. (2002-priser) for motorvejen Brande-Ris anlagt som én samlet strækning med en tilknyttet usikkerhed, der indebærer, at der er 50 pct. sandsynlighed for, at anlægsudgifterne bliver mindre end det anførte og tilsvarende 50 pct. sandsynlighed for, at udgiften bliver større.

Blandt de forhold, der eventuelt vil kunne forsinke og/eller fordyre projektet, er omfanget af arkæologiske udgravninger eller eventuelle ændrede krav til motorvejsanlægget knyttet til f.eks. trafikikkerhed, støj eller lignende.

Der er beregnet en intern rente for projektet på ca. 7 pct. I beregningen indgår trafikanternes besparelser og kørselsomkostninger, uheldsomkostninger, trafikstøj, barrierevirkning og oplevet risiko, lokal og regional luftforurening samt vejvedligeholdelse.

For første etape af motorvejen mellem Ris og Givevej er der beregnet et anlægsoverslag med en middelværdi på 266 mio. kr. (2004-priser), og det er vurderet, at udgiften med 90 pct. sandsynlighed vil blive mindre end 313 mio. kr.

Udgifterne til første etape, der er indbudgetteret på FL 2004, forventes at fordele sig som følger (2004-priser):

2004:	7 mio. kr.
2005:	15 mio. kr.
2006:	36 mio. kr.
2007:	98 mio. kr.

2008:	107 mio. kr.
2009:	2 mio. kr.
2010:	1 mio. kr.

Første etape forventes at kunne åbnes for trafik i 2008.

Der er ikke fastlagt en tidsplan for anlæg af anden etape. Anlægsudgifterne til anden etape vil afhænge af en række forhold, herunder tidspunktet for anlægsarbejdets gennemførelse. Forinden der træffes beslutning om igangsættelse af anden etape, vil der blive foretaget en fornyet usikkerhedsvurdering af anlægsudgifterne til denne etape.

Anlægsarbejdet forstås af Vejdirektoratet og har således primært økonomiske og administrative konsekvenser for Vejdirektoratet.

Arbejdet med at beskrive anlægget i et detailprojekt, som kan danne baggrund for udbud, udføres af Vejdirektoratet i samarbejde med eksterne rådgiverfirmaer. Rådgivningsopgaver og anlægsarbejder udbydes efter gældende regler herfor. Vejdirektoratet og dets bygherrerådgivere fører tilsyn med entreprenørernes arbejde for at sikre, at de afaltede arbejder leveres i den aftalte kvalitet, tid og pris. Herudover skal projektorløbet styres, kontrolleres og dokumenteres, og den nødvendige information formidles til trafikanter og naboer.

Til projektering, tilsyn og administration er budgetteret med 17 pct. af de samlede udgifter. Heraf er ca. 5 pct. lønninger til Vejdirektoratets eget personale, ca. 7 pct. omkostninger til eksterne rådgivere og ca. 5 pct. øvrige driftsudgifter.

11. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Anlæg af motorvejen mellem Brande Omfartsvej og Ris vil forbedre trafikafviklingen på rute 18 mellem Herning og Vejle og derved reducere transportudgifterne for erhvervslivet.

I anlægsfasen skønnes der at være en direkte og indirekte beskæftigelse på ca. 1.400 mandår.

Lovforslaget har været forelagt Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering, der har vurderet, at forslaget ikke indeholder administrative konsekvenser for erhvervslivet. Forslaget er derfor ikke blevet forelagt et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler.

12. Forholdet til borgerne

Det færdige anlæg vil samlet set forbedre trafik- og miljøforholdene for borgerne i området mellem Brande og Ris, men berører samtidig direkte og indirekte