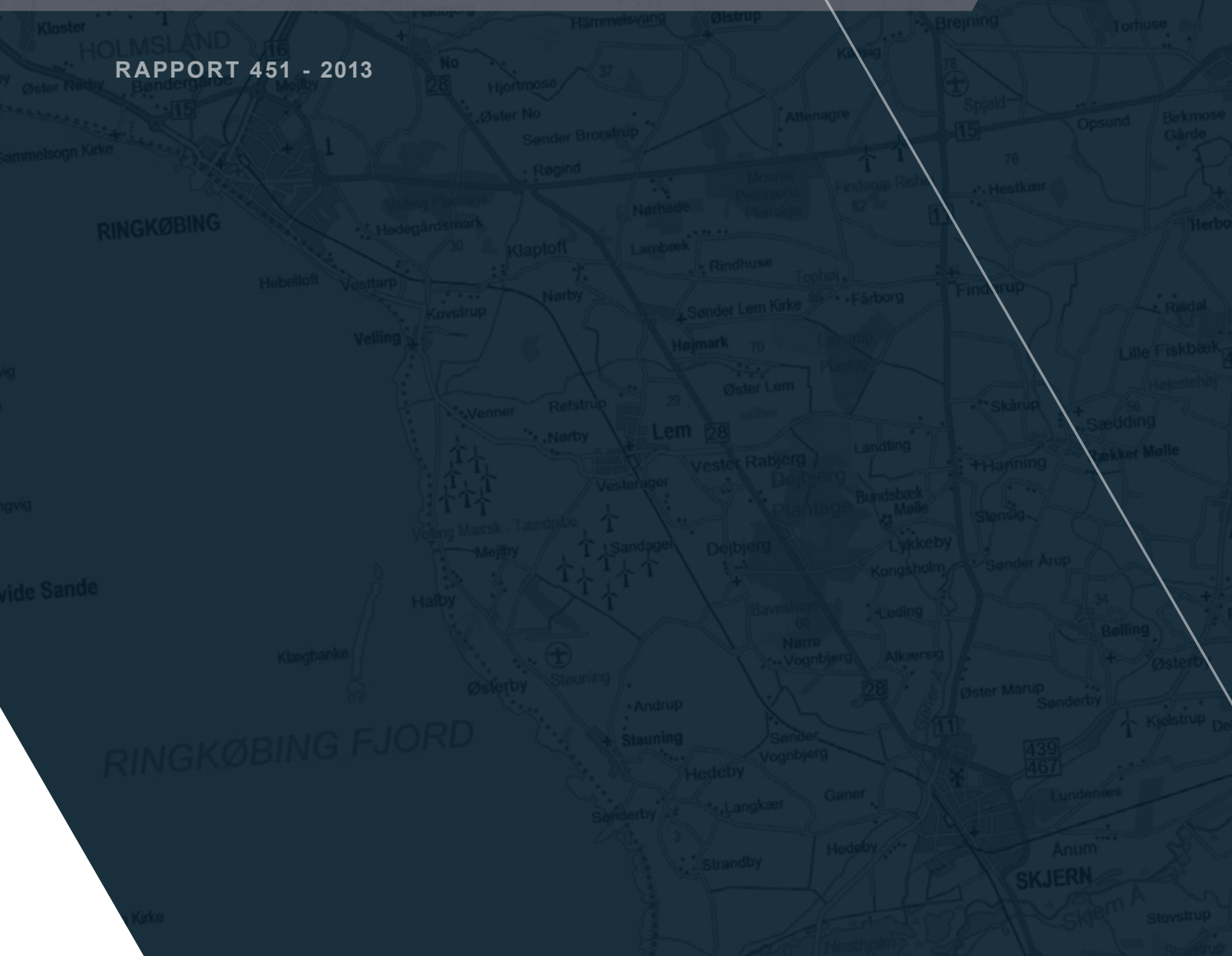


RUTE 15 RINGKØBING-HERNING

Forundersøgelse >>> Opgradering af vejforbindelsen

RAPPORT 451 - 2013



RUTE 15 RINGKØBING - HERNING

Forundersøgelse >>> Opgradering af vejforbindelsen
Rapport 451 - 2013

REDAKTION:

Vejdirektoratet

FORFATTERE:

Vejdirektoratet

DATO:

Oktober 2013

LAYOUT:

Vejdirektoratet

FOTOS:

Vejdirektoratet

GRUNDKORT:

© Copyright kort- og Matrikelstyrelsen

OPLAG:

200 stk.

ISBN NET:

9788779238718

ISBN TRYK:

9788779238725

COPYRIGHT:

Vejdirektoratet, 2013

INDHOLD

1.	Indledning	
2.	Sammenfatning	7
3.	Eksisterende forhold	10
4.	Erhvervsforhold	12
5.	Beskrivelse af forslag	15
6.	Trafikale konsekvenser	22
7.	Areal- og ejendomsforhold	26
8.	Plan- og miljøforhold	29
9.	Anlægsoverslag og samfundsøkonomi	42
	KORTBILAG	48
	BILAG 1: KOMMUNEPLANRAMMER	49
	BILAG 2: BESKYTTEDE NATURTYPER	50
	BILAG 3: VÅDOMRÅDER	51
	BILAG 4: SKOVOMRÅDER	52
	BILAG 5: FRILUFTSLIV	53
	BILAG 6: FORURENET JORD	54
	BILAG 7: KULTURARV	55
	BILAG 8: DRILKEVANDSINTERESSER	56
	BILAG 9: AREALMÆSSIGE KONSEKVENSER	57



1. INDLEDNING

På baggrund af den politiske aftale fra november 2010 om "Bedre mobilitet", har Vejdirektoratet gennemført nærværende forundersøgelse af mulighederne for udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning.

I forundersøgelsen er beskrevet forskellige forslag til forbedring af fremkommeligheden på rute 15 mellem Ringkøbing-Herning og foretaget en overordnet vurdering af konsekvenser af forslagene i forhold til trafik, miljø, arealanvendelse og økonomi.

Forundersøgelsen omfatter endvidere en gennemgang af vej- og trafikforholdene på den eksisterende strækning og en analyse af erhvervslivets behov for vejtransport.

Det er hensigten, at forundersøgelsen kan danne grundlag for en politisk beslutning om en eventuel VVM-undersøgelse af et udbygningsforslag.

Nærværende rapport sammenfatter resultaterne af forundersøgelsen. Forundersøgelsen er gennemført af Vejdirektoratet bistået af et teknikerudvalg med repræsentanter fra Ringkøbing-Skjern Kommune og Herning Kommune. Desuden er projektet præsenteret for og drøftet med Naturstyrelsen, med henblik på at vurdere projektets konsekvenser for beskyttet natur og miljø.

Som et selvstændigt element i forundersøgelsen er spørgsmålet om ændrede vejbestyrelsesforhold i Ringkøbing by blevet behandlet. Ringkøbing-Skjern Kommune har dog i et brev fra kommunens borgmester konkluderet, at et eventuelt vejbytte med staten bør ses i sammenhæng med de fremtidige vejforhold til Hvide Sande, og at kommunen derfor ikke længere finder det relevant at overveje et vejbytte mellem Ndr. Ringvej og statsvejene indenfor ringvejen i Ringkøbing.

Spørgsmålet om vejbytte er på den baggrund ikke behandlet nærmere i denne forundersøgelse.

Der er gennemført en ekstern kvalitetssikring af forundersøgelsen. Det er blandt andet vurderet, om trafikberegningerne, det økonomiske overslag, de tekniske forudsætninger samt analysen af den samfundsøkonomiske rentabilitet har en tilfredsstillende kvalitet. Ved den eksterne kvalitetssikring er der ikke fundet væsentlige fejl og mangler i det fremlagte vejprojekt samt tilhørende anlægsbudget og samfundsøkonomiske analyse. Ved den eksterne kvalitetssikring er man ikke blevet bekendt med vægtige grunde til, at der ikke kan træffes beslutning om at gå videre med projektet på baggrund af det af Vejdirektoratet fremlagte materiale.



Karakteristisk lige strækning fra rute 15



Tung trafik i Havnstrup



FIGUR 1 Løsningsmuligheder for udbygning af strækningen mellem Ringkøbing og Herning

2. SAMMENFATNING

Eksisterende forhold

Undersøgelsen omfatter den ca. 38 km lange 2-sporede vejstrækning mellem Ringkøbing by og Snejbjerg sydvest for Herning. Vejen er oprindeligt anlagt omkring 1850 som en af de første hovedlandeveje i Danmark, og er i den forløbne periode forbedret og udbygget ad flere omgange. Vejen benyttes primært til lokal og regional pendler- og erhvervstrafik. Desuden har dele af strækningen i perioder en væsentlig turisttrafik til og fra sommerhusområderne langs Vestkysten.

Strækningen fungerer desuden som vejadgang til en række landbrugsejendomme og marker langs vejen, og på visse tidspunkter af året er der således en betydelig trafik med langsomt kørende landbrugsmaskiner.

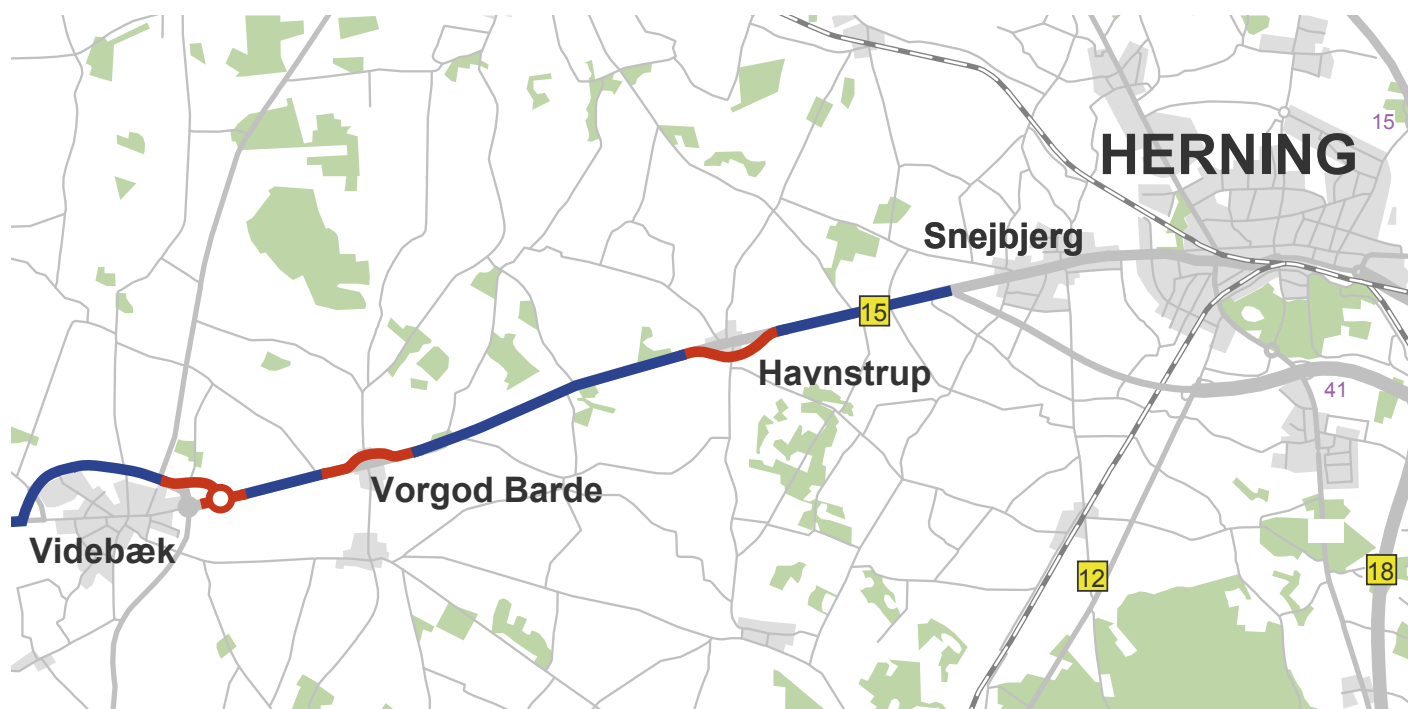
Der er en generel hastighedsbegrænsning på 80 km/t på strækningen. Gennem landsbyerne Barde og Havnstrup er hastigheden skiltet ned til 60 km/t, mens hastighedsbegrænsningen på ringvejen omkring Videbæk på en strækning er 70 km/t. Hastighedsmålinger på de åbne strækninger indikerer, at gennemsnitshastigheden for biltrafikken er

væsentlig højere end den generelle hastighedsbegrænsning.

Årsdøgntrafikken på rute 15 ligger på 5.000 - 9.500 køretøjer i døgnet med den største trafikbelastning på den østlige del af strækningen. Lastbiltrafikken udgør 8-13 % af den samlede trafik. Der er en ret beskedet cykeltrafik på strækningen, og forholdene for cyklister må også på størstedelen af strækningen betragtes som ringe.

Trafikanterne på strækningen oplever gener i forbindelse med overhaling af langsomt kørende køretøjer, ligesom det også opfattes som en gene at skulle reducere hastigheden ved gennemkørsel af byerne på strækningen. Tilsvarende må utryghed hidrørende fra trafikken gennem de mindre bysamfund på strækningen betragtes som en gene for byernes beboere.

Uhedsstatistikken viser, at der sker en del uheld på strækningen, men at uheldsbilledet meget ligner tilsvarende strækninger i Jylland. Der er igennem en årrække lavet en række punktvisse forbedringer på strækningen med henblik på at reducere antallet og alvorligheden af uheld.



Udbygning af strækningen

Det vurderes ikke som muligt at udbygge den nuværende vej til motortrafikvej, da vejen også fungerer som vejadgang til et stort antal boliger, landbrug og marker. På strækningerne udenfor byområder er der i ca. 275 vejadgange til ejendomme, ligesom der er ca. 110 krydsninger med offentlige og private fællesveje.

Etablering af en ny motortrafikvej i nyt tracé er skitseret på et overordnet plan, og det vurderes, at en sådan løsning vil være meget kompleks og anlægsøkonomisk tung i forhold til trafikbelastningen og de relativt beskedne trafikale udfordringer, der er på strækningen. Etablering af en vej i nyt tracé vurderes på den baggrund at ville give en meget ringe samfundsøkonomiske gevinst.

På denne baggrund er beskrevet 3 forskellige løsninger med udgangspunkt i den eksisterende vej mellem Ringkøbing og Herning:

1. Punktvise forbedringer (omfartsveje og vejforlægninger). Denne løsning omfatter etablering af omfartsveje ved Barde og Havnstrup, forbedring af omfartsvejen ved Videbæk og ombygning af rundkørslen ved Røgind/rute 28 med forlægning af den sydlige gren af rute 28.
2. Overhalingsstrækninger. Denne løsning omfatter etablering af forbedrede overhalingsmuligheder i form af fire strækninger med 2+1 vej, samt forbedrede overhalingsmuligheder ved to rundkørsler på strækningen.
3. Udbygning til 2+1 vej på hele strækningen. Denne løsning omfatter udbygning af vejprofilen på hele strækningen, således at der kan etableres 2+1 vej, kun afbrudt af 1+1 vej i en række krydsningspunkter på strækningen. Denne løsning indeholder alle elementerne fra løsning 1 og 2, samt udbygning af strækningerne mellem elementerne i de to første løsninger.

De forskellige delløsninger i løsning 1 og 2 kan i princippet gennemføres enkeltvis eller i kombination med et hvilket som helst af de øvrige 8 delløsninger. Her er de dog præsenteret som to "pakker", hvor løsning 1 primært fokuserer på forbedret trafikafvikling ved byerne på strækningen, mens løsning 2 primært fokuserer på forbedring af overhalingsmulighederne på strækningen.

I de ovenstående løsninger er forudsat, at der på 2+1 strækninger også etableres brede kantbaner, for derved at forbedre forholdene for cyklister.

Natur og miljø

En løsning med udgangspunkt i den nuværende vej vil have begrænset påvirkning af natur og miljø. Etablering af over-

halingsstrækninger - og dermed også den fulde udbygning til 2+1 vej - medfører dog indgreb i naturområder. Det er hovedsagelig delstrækningerne igennem Femhøjsande/Velling Plantage, Mourier Petersens Plantage og over Vorgod Å, der fungerer som nord-syd-gående økologiske forbindelser, som har store naturmæssige konsekvenser.

De undersøgte forslags påvirkninger af beskyttelsesområderne og mulige afværgeforanstaltninger, herunder nye biotoper, faunapassager, hegn eller lignende, vil blive nærmere belyst i en evt. kommende VVM-undersøgelse.

Erhvervsanalyse

Strækningen mellem Ringkøbing og Herning har stor erhvervs-mæssig betydning. Både som rute for pendlingstrafik og som rute for egentlig erhvervstrafik. Desuden betjener vejen en lang række landbrugsejendomme og produktionsjord. Der er gennemført en erhvervsanalyse, der viser, at der er et generelt ønske om forbedring af strækningen, og at man med dagens situation oplever en række flaskehale eller problematiske steder på strækningen. Troen på, at en bedre vejforbindelse vil gøre det lettere at tiltrække arbejdskraft med de rette kvalifikationer, er udbredt blandt repræsentanterne fra de lokale virksomheder.

Anlægsoverslag og samfundsøkonomi

Der er beregnet anlægsoverslag for de 9 delløsninger, der sammenstykket til henholdsvis løsning 1 og løsning 2. Desuden er der beregnet et anlægsoverslag for en samlet løsning, der omfatter 2+1 vej på hele strækningen fra Ringvejen i Ringkøbing til tilslutningen til den kommende motorvej umiddelbart



Rute 15 ved Vorgod Å

	Løsning 1: Omfartsveje mm.	Løsning 2: Overhalings- strækninger	Løsning 3: 2+1 vej på hele strækningen	Løsning 3A: 2+1 vej på hele strækningen - 90 km/t
Samfundsøkonomisk forrentning i %:	Negativ	1,5	1,1	5,2
Anlægsoverslag mio. kr.	190,5	191,5	884,7	884,7

TABEL 1 Anlægsoverslag og samfundsøkonomisk forrentning (i prisniveau medio 2013, indeks 183,38)

vest for Snebjerg ved Herning. Den samlede udbygning til 2+1 vej indeholder alle elementerne fra de 9 delprojekter samt udbygning af strækningerne mellem disse delstrækninger.

Overslagene viser, at løsning 1 med punktvisse forbedringer med omfartsveje og vejforlægninger vil koste 189,9 mio.kr, mens løsning 2 med etablering af overhalingsstrækninger vil koste 191,5 mio. kr. Etablering af 2+1 vej på den samlede strækning vil koste 884,7 mio. kr. Alle priser er som basisoverslag + 50 %, prisniveau FFL-13, indeks 183,38.

De samfundsøkonomiske beregninger viser, at den interne rente for løsningen med etablering af omfartsveje vil være negativ, da trafikanterne ikke vil opnå tidsgevinst i denne løsning. Etablering af overhalingsstrækninger (løsning 2) forventes at give en samfundsøkonomiske forrentning på 1,5 %, mens den samlede udbygning til 2+1 vej (løsning 3) forventes at give en samfundsøkonomisk forrentning på 1,1 %. Til sammenligning vil etablering af 2+1 vej på hele strækningen (løsning 3) sammen med en forøgelse af den generelle hastighedsbegrænsning på strækningen fra 80 km/t til 90 km/t uden fysiske ændringer af vejen medføre en samfundsøkonomisk forrentning på 5,2 %.

I kap. 8 er anlægsoverslag og samfundsøkonomi beskrevet nærmere.

Samlet vurdering

Forundersøgelsens resultater er baseret på overordnede vurderinger af forslagene, hvorfor beregningerne af anlægsøkonomi og samfundsøkonomi er forbundet med usikkerhed.

Trafikanterne forventes på baggrund af trafikberegningerne at opnå en lille negativ tidsgevinst i løsning 1 (omfartsveje), mens tidsgevinsterne i de øvrige to løsninger er begrænsede positive. Da de skitserede løsninger ikke er kortere end den eksisterende vej, vil trafikanterne få en lidt længere rejse og dermed et større antal kørte km, hvorved kørselsomkostninger stiger marginalt i forhold til den eksisterende vej.

Samlet set vil de punktvisse forbedringer i form af omfartsveje og vejforlægninger primært gavne beboerne i de berørte landsbyer og sekundært de gennemkørende trafikanter. Etablering af overhalingsstrækninger vil forbedre mulighederne for overhaling flere steder på strækningen og vil dermed opfattes som en væsentlig forbedring for trafikanterne.

Etablering af den fulde løsning med 1+2 vej på hele strækningen vil forbedre trafikanternes fremkommelighed yderligere og samtidig forbedre forholdene for beboerne i de berørte landsbyer. 2+1 vejen er designet til en hastighed på 90 km/t. Hvis hastighedsgrænsen på vejen forøges fra 80 km/t til 90 km/t, vil der formentlig ske en beskedent stigning i antallet af færdselsuheld. Rejsetidsgevinsterne ved at hæve hastighedsgrænsen fra 80 km/t til 90 km/t bygger på en antagelse om, at den faktiske kørehastighed stiger med 10 km/t.

De undersøgte forslag har som beskrevet forskellige miljø- og landskabsmæssige konsekvenser, og det er i særlig grad udbygningen af den eksisterende vej til et bredere profil på strækningen gennem Mourier Petersens Plantage mellem Røgind og Videbæk der vurderes som et problem i forhold til den nord-sydgående økologiske forbindelser.

Konsekvenserne for økonomi, trafikafvikling og miljø af en vejudbygning mellem Ringkøbing og Herning vil først kunne vurderes mere konkret i en evt. kommende VVM-undersøgelse, hvor et eller flere konkrete projekter vil blive yderligere detaljeret.



3. EKSISTERENDE FORHOLD

Rute 15 er den primære vejforbindelse mellem Ringkøbing og Herning. Strækningen udgør den vestlige del af rute 15, der forbinder de større byer Herning, Ikast og Silkeborg med Europavej E45 og Aarhus. Endvidere indgår rute 15 i det net af regionale ruter, som forbinder en række byer i Midt- og Vestjylland. Tillige er der fra Herning forbindelse til rute 18 mod Vejle, som udbygges til motorvej.

Rute 15 mellem Ringkøbing og Herning er en ældre hovedlandevejsforbindelse, der omkring Videbæk er udbygget til en omfartsvej nord om Videbæk by i 2002 - 2003. Strækningen er en central del af fremkommelighedsvejnettet for omfangsrige transporter og øst for krydsningen med rute 11 frem til Herning endvidere i rutenettet til forsøg med modulvogntog.

Den tilladte hastighed er generelt 80 km/t, men med delstrækninger med 70 km/t. Gennem byzone er hastigheden skiltet ned til 60 km/t.

I Ringkøbing forløber rute 15 nordøst om byen via den kommunale Nordre Ringvej. Forundersøgelsen omhandler strækningen fra ringvejen i Ringkøbing til tilslutningen til den kommende motorvej umiddelbart vest for Snebjerg ved Herning.

Imellem Ringkøbing og Herning forløber vejen først med et 7 meter vejprofil, som af flere omgange udvides til et vejprofil på 9 meters bredde ved Snebjerg i strækningens østlige ende. Forholdene for cyklister og knallertkørere er generelt dårlig på strækningen. På en ca. 5 km lang strækning tæt på Ringkøbing er der cykelstier, mens cyklister og knallertkørere på resten af strækningen må benytte kørebanen eller en smal kantbane.

Hastighedsniveauet er højt og vidner om mange lige strækninger i åbent land. På trods af et gennemsnitligt højt hastighedsniveau viser tilbagemeldinger fra trafikanter, at overhaling af bl.a. langsomt kørende landbrugsmaskiner opleves som en væsentlig gene. Ligeledes opleves lokale hastighedsbegrænsninger gennem byerne på strækningen som en gene for den gennemkørende trafik.

Strækningen fungerer som skolerute for 8 folkeskoler samt en række fri- og efterskoler. I Ringkøbing-Skjern Kommune

er der gratis buskørsel for alle skolebørn, og i Herning Kommune er rute 15 erklæret som trafikfarlig, hvilket betyder, at skolebørn generelt tilbydes transport til og fra skole. Skolebustrafikken på strækningen opleves omvendt som en gene af de øvrige trafikanter, da det kan være vanskeligt at køre forbi skolebussen, når den holder på vejen i forbindelse med på- og afstigning af passagerer.

Opland og trafik

Oplandet til strækningen består foruden Ringkøbing, Videbæk og Herning af en række mindre bysamfund, herunder Opsund, Vorgod-Barde, Havnstrup og Albæk samt byerne Lem og Spjald hhv. syd og nord for rute 15. Hertil kommer en række landbrugsejendomme og nedlagte landbrug samt et betydeligt antal enfamiliehuse langs vejen.

Trafikbelastningen på strækningen er størst i den østlige ende med en årsdøgntrafik på 7.200 køretøjer mod 5.000 køretøjer på strækningen mellem Videbæk og Ringkøbing. Andelen af lastbiler udgør mellem 8 og 13 % af den samlede trafikmængde. Derudover er der en del større transporter på delstrækningen mellem rute 11 og Herning. Denne del af strækningen indgår i modulvogntogsvejnettet. Det er i dag ikke muligt at køre med modulvogntog til Ringkøbing eller Hvide Sande.

Trafiksikkerhed

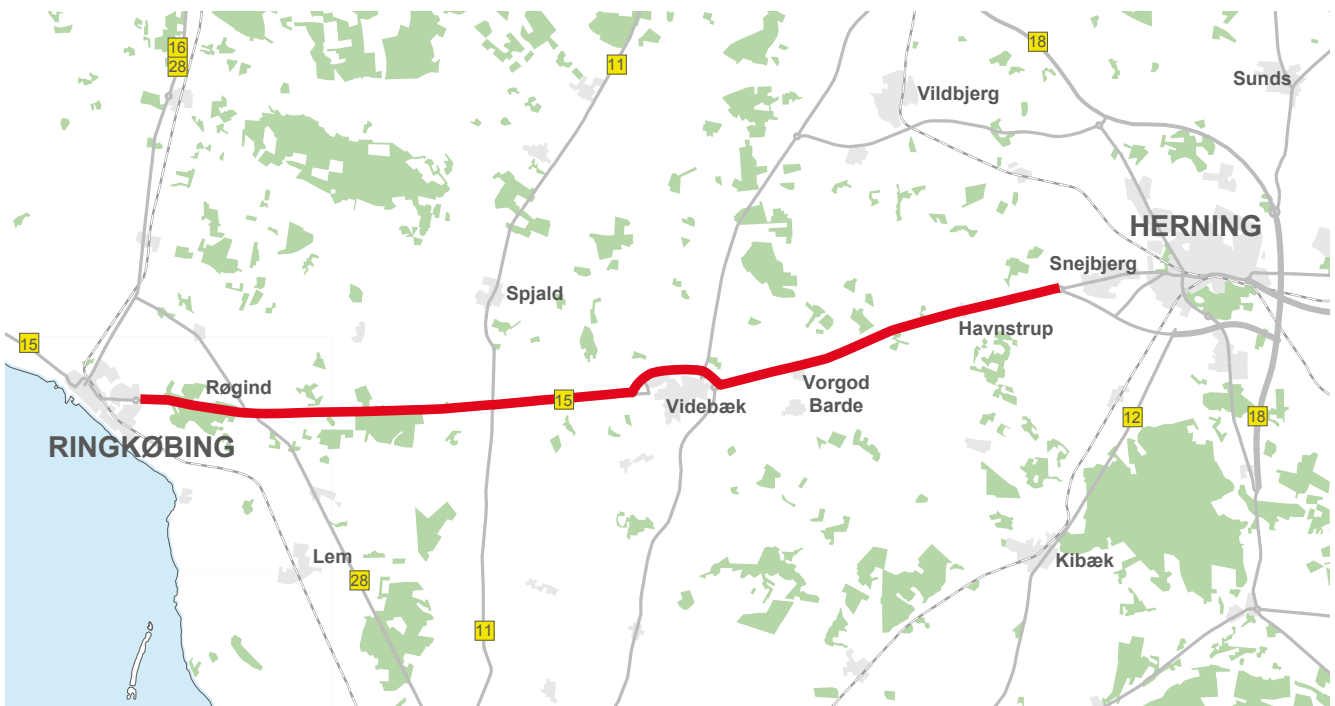
Dele af strækningen er tidligere udpeget som grå strækning, og der er udført strækningssikkerhedsanalyser og en trafik-sikkerhedsinspektion. Der er på den baggrund over en årrække udført en række sikkerhedstiltag forskellige steder på strækningen.

Herudover er der gennemført 4 sortpletprojekter siden 2007. Denne indsats vurderes at have en positiv effekt på trafik-sikkerheden, som endnu ikke fuldt ud slår igennem på den flerårige uheldsstatistik. For perioden 2007 - 2011 er der registreret 97 uheld på statsvejen og 6 uheld på kommunevejsdelen.

Uheldsbilledet svarer generelt til det, man ser på andre midt- og vestjyske veje i åbent land, og er præget af relativt mange enueheld. Andelen af bagendekollisioner er dog også forholdsvis stor, ligesom en del af uheldene er krydsuheld og sprituheld.



Kollektiv trafik i rundkørsel

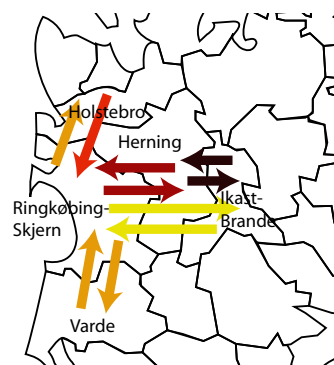
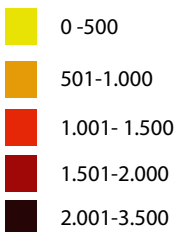


FIGUR 2. Undersøgelingsstrækningen mellem Ringkøbing og Herning

4. ERHVERVSFORHOLD

Vurderingerne af erhvervslivets transportbehov på rute 15 mellem Ringkøbing og Herning sker med udgangspunkt i eksisterende viden om Ringkøbing-Skjern og Herning Kommuner samt et fokusgruppeinterview med erhvervsfolk, repræsentanter fra Kommunerne, Erhvervsråd Herning & Ikast-Brande og Erhvervscentret Ringkøbing Fjord. Endelig udgør en online spørgeskemaundersøgelse et vigtigt element i kortlægningen af erhvervslivets transportbehov. Respondenterne af spørgeskemaundersøgelsen er udvalgt af Erhvervsråd Herning & Ikast-Brande og Erhvervscentret Ringkøbing Fjord.

Pendling



FIGUR 3 Pendlingstal over kommunegrænserne i Midt-Vestjylland i 2011. Kilde: Danmarks Statistik.

Som det fremgår af figur 3, er pendlingen størst mellem Herning Kommune og Ikast-Brande Kommune.

I 2006 var der over 1.920, der pendlede fra Herning til Ringkøbing-Skjern Kommune. Dette antal er faldet til 1.760 i 2011, hvilket svarer til et fald på ca. 8 %. Omvendt er det for arbejdskraftstrømmen af personer bosiddende i Ringkøbing-Skjern Kommune, der pendler til Herning. Her steg pendlertrafikken med ca. 4 % fra 1.870 i 2006 til 1.940 i 2011. Trods disse tendenser ses der fortsat en gensidig afhængighed af arbejdskraftudvekslingen mellem Herning Kommune og Ringkøbing-Skjern Kommune.

Deltagerne i fokusgruppeinterviewet understreger ligeledes behovet for at få en god fremkommelighed til Ringkøbing for at bibeholde virksomhedernes konkurrenceevne og mulighed for at tiltrække kvalificeret arbejdskraft.

Repræsentanter fra erhvervslivet var overvejende enige om, at fremkommeligheden på rute 15 ikke er tilstrækkelig til at dække det nuværende og fremtidige transportbehov i området. Som konsekvens af nuværende forhold nævnes det, at det er en udfordring for virksomhederne i Hvide Sande og Ringkøbing at tiltrække kvalificeret arbejdskraft, og at nuværende forhold giver problemer med at nå motorvejssnettet hurtigt, hvilket virksomhederne mener kan medføre produktionsforsinkelser.

Ved fokusgruppeinterviewet blev strækningen omkring Videbæk og strækningen, som udgøres af Herningvej, nævnt som værende der, hvor der kan opstå deciderede fremkommelighedsproblemer.

Figur 4 viser resultaterne fra en såkaldt "kortøvelse" i fokusgruppeinterviewet. Her blev deltagerne bedt om at indtegne de steder, hvor de mener, at der optræder fremkommelighedsproblemer (vist med en cirkel). På figuren ses, at det hovedsageligt er på den vestlige side af Videbæk, at deciderede fremkommelighedsproblemer opleves. Dog opleves der også problemer lige øst for Videbæk.

Af spørgeskemaundersøgelsen fremgår det, at 68 % af respondenterne mener, at der er faktiske flaskehalse på strækningen. Lastbiltrafik, landbrugstrafik og kørsel igennem byer blev nævnt som årsager hertil.

Erhvervslivet vurderer, at en opgradering af rute 15 til en 2+1 vej er at foretrække. En 2+1 løsning vil øge vejkapaciteten og give bedre og mere sikre overhalingsmuligheder og samtidig imødekomme transportbehovet for landbruget og dets følgeerhverv. Derfor vurderes denne løsningsmulighed som værende den, der vil give den bedste fremkommelighed for flest.

Respondenterne af spørgeskemaundersøgelsen vurderer, at en forbedring af den nuværende vejkapacitet vil aflede tidsmæssige besparelser og at disse vil aflede "lidt bedre" og "bedre" muligheder for at tiltrække kvalificeret arbejdskraft.

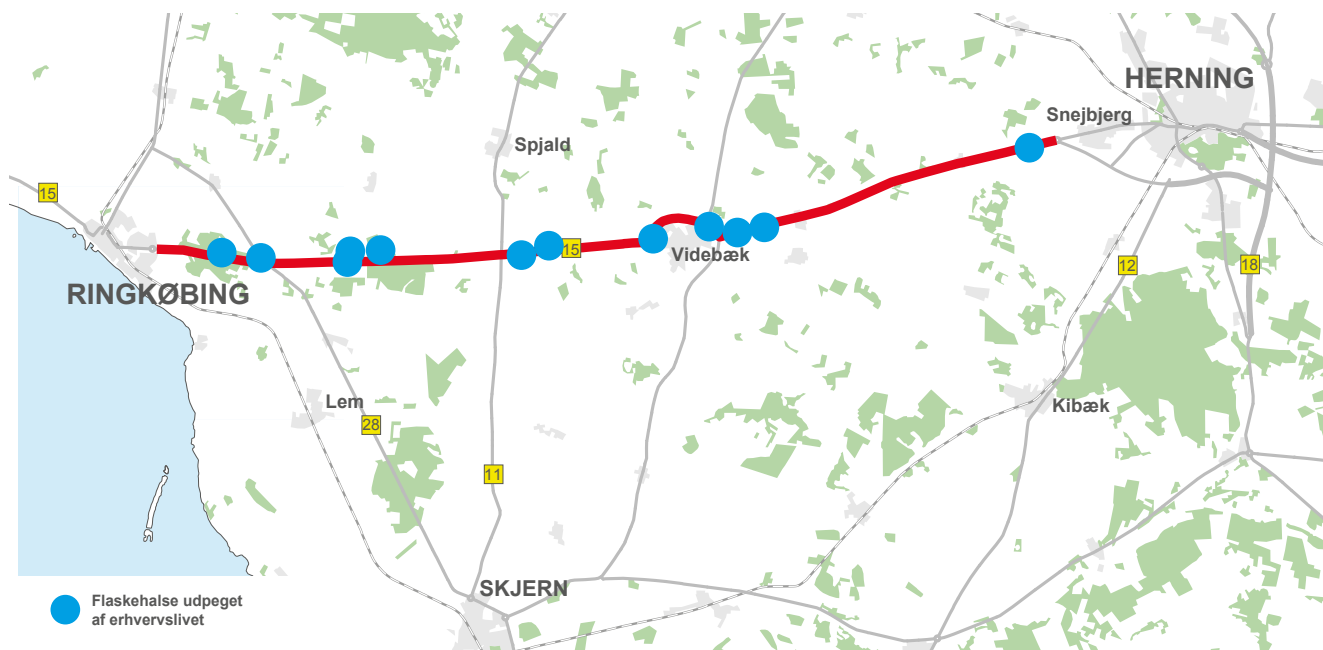
Turisterhvervet mener ikke, at den nuværende fremkommelighed på strækningen påvirker områdets attraktivitet. Af interviews fremgik det, at turisterne til Herning og Ringkøbing udgøres af forskellige segmenter.



Foderstofvirksomhed ved Nørhede

Turisterne til Herning kommer primært i forbindelse med messer, konferencer eller til kulturelle arrangementer. De bor overvejende på hoteller i byen og benytter derfor umiddelbart ikke rute 15. Dog benytter mange borgere fra Herning strækningen til at komme ud til kysten som endags-turister. Turisterne til Ringkøbing kommer typisk sydfra af rute 11 og bruger feriehusene ude ved kysten. De beskrives som værende meget mobile gæster, bevæger sig en del rundt i området.

Turismeerhvervet foretrækker en 2+1 løsning og/eller udbygning til en motortrafikvej på delstrækningen, da dette vurderes at ville øge den generelle fremkommelighed for personbiler bedst muligt.



FIGUR 4 Kort med resultaterne af kortøvelsen. Kilde: Grontmij



Byggenemfart Havnstrup

5. BESKRIVELSE AF FORSLAG

I nærværende forundersøgelse er vurderingerne og beskrivelsen af forslag foretaget på overordnet niveau. Det er først, hvis der træffes politisk beslutning om at igangsætte en VVM-undersøgelse, at vejprojekterne detaljeres i en sådan grad, at de enkelte forslag og konsekvenserne heraf kan vurderes nærmere. Udformning og placering af bl.a. vejanlægget og kryds vil således først blive endeligt fastlagt i forbindelse med en evt. VVM-undersøgelse.

Forudsætninger og afgrænsning

Den nuværende vejforbindelse mellem Ringkøbing og Herning betjener i vid udstrækning området, som det kan forventes af en vej af den aktuelle standard. En 2-sporet vej med byggenemfarer og blandet trafik vil i sagens natur give visse begrænsninger i forhold til bl.a. rejsehastighed, overhalingmuligheder og gener for vejens naboer. Udfordringerne på rute 15 er primært at skabe mulighed for at trafikantene kan køre med en jævn og passende høj hastighed på strækningen, samt at dette kan ses uden fare eller unødige gener for vejens øvrige brugere og naboer.

De primære fokusområder i forfølgelse af disse mål er etablering af omfartsveje ved byerne på strækningen samt etablering af forbedrede muligheder for overhaling.

Der er i forundersøgelsen beskrevet 3 forslag, benævnt:

1. Punktvise forbedringer (omfartsveje og vejforlægninger)
2. Overhalingsstrækninger
3. 2+1 vej på hele strækningen

Alle tre løsninger omfatter en større eller mindre grad af udbygning af den nuværende vej og sigter på at løse de væsentligste af de konstaterede trafikale udfordringer på strækningen. De to første løsninger omfatter hver især forbedring af en række punkter eller strækninger, og disse delprojekter kan derfor i vid udstrækning gennemføres uafhængigt af hinanden eller i andre kombinationer end de her beskrevne.

En motortrafikvejsløsning vurderes kun at kunne etableres i et nyt tracé ved siden af den nuværende vej. Det vurderes ikke at være muligt at udbygge nuværende vej til motortrafikvej, da vejen fungerer som vejadgang til ca. 275 boliger, landbrug og marker langs vejen, ligesom der også er 110 krydsninger med offentlige og private fællesveje.

Etablering af en ny motortrafikvej i nyt tracé er skitseret på et overordnet plan, og det vurderes, at en sådan løsning vil være meget kompleks og anlægsøkonomisk tung i forhold til trafikbelastningen og de relativt beskedne trafikale udfordringer, der er på strækningen. Etablering af en vej i nyt tracé vurderes på den baggrund at ville give en meget ringe samfundsøkonomiske gevinst. Desuden vil etablering af en ny parallel motortrafikvej have betydelige negative arealmæssige og naturmæssige konsekvenser, da de to veje naturligt vil skulle ligge indenfor en relativ smal korridor.

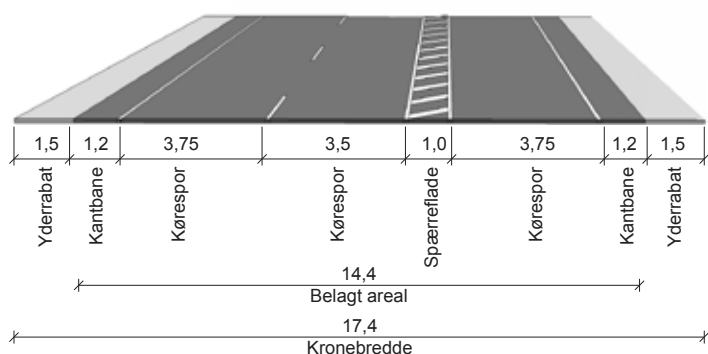
Der er gennemført en trafiksikkerhedsrevision på trin 1 af forslagene. Trafiksikkerhedsrevisionen påpeger blandt andet, at hvis der på dele af strækningen skal tillades 90 km/t, vil dette kræve særlig opmærksomhed i forhold til cyklisteres sikkerhed og afstande til faste genstande langs vejen. Der kan i forbindelse med en evt. VVM-undersøgelse blive foretaget justeringer af længdeprofil og krydsudformninger i henhold til en mere detaljeret trafiksikkerhedsmæssig vurdering.

Dimensionsgivende køretøjer

Sættevognstog er det dimensionsgivende køretøj for den geometriske udformning af krydstilslutninger. Den eksisterende rute 15 indgår i vejnettet for modulvogntog fra øst frem til Brejning/rute 11. Det er ved udformningen af løsningerne forudsat, at de ombyggede strækninger er dimensioneret til modulvogntog. I den samlede løsning med 2+1 vej på hele strækningen vil hele strækningen frem til ringvejen i Ringkøbing kunne benyttes af modulvogntog.



FIGUR 5 Omfartsvej Havnstrup



FIGUR 14 Normaltværsnit for 2+1-motortrafikvej og 90 km/t

Tværsnit

På de strækninger, hvor vejen udbygges til 2+1 vej, anlægges den med et tværsnit bestående af 1,5 m yderrabat i begge sider, to 1,2 m brede kantbaner, to 3,75 m brede kørespor samt et overhalingsspor på 3,5 m og en skillerabat på 1 m. Det samlede belagte areal er således 14,4 m, og kronebredden er 17,4 m.

På strækninger, hvor der ikke vil være cykeltrafik (f.eks. omfartsvejene), reduceres bredden af kantbanerne til 0,5 m.

Forlægningen af rute 28 ved Røgind rundkørslen sker som en 2-sporet vej med en samlet belagt bredde på 8,0 m og en kronebredde på 11 m.

Bygværker

På strækningen fra Ringkøbing til Snebjerg er der kun et større bygværk, nemlig broen over Vorgod Å, ca. en km. øst for Barde-Vorgod. I løsningen med etablering af overhalingsstrækninger og i den samlede løsning med 2+1 vej vil broen blive breddeudvidet for at give plads til et ekstra kørebane samt brede kantbaner.

Autoværn og skråninger

Ved udbygning af eksisterende vej, Videbæk Omfartsvej og Forlagte rute 28, anvendes eksisterende skråningsanlæg ($a=2$).

Ved udbygning af rute 15 ligger vejen de fleste steder i terræn. Ved Abild Å anlægges skråningen dog med $a=2$.

Sikkerhedszonen er den nødvendige afstand mellem kørebane kant og faste genstande. Hvis afstanden til faste genstande er mindre end sikkerhedszonen, skal der afskærmes med autoværn. Eksempler på dette kan være ikke-eftergiveligt vejudstyr, påfyldningsskråninger med anlæg 2, regnvandsbassiner mm.

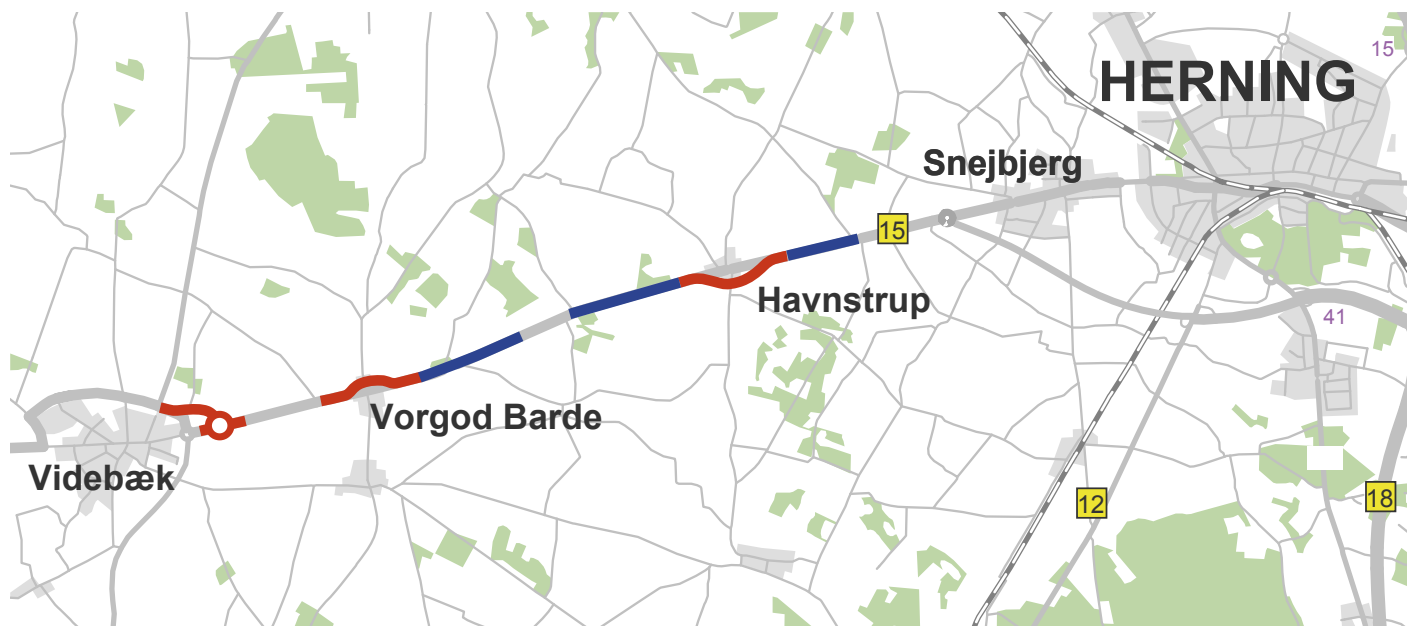
Da autoværnsbegyndelser udført som nedføringer udgør en risiko, bør autoværnet føres ubrudt gennem hele påfyldningen med tilbageføringer til de tilstødende afgravningsskråninger. Alternativt opsættes der påkørselsdæmpere på autoværnsstart.

Afvanding

Der etableres grøfter på påfyldningsstrækninger og trug på afgravningsstrækninger. Hvis det på strækningen ikke er hensigtsmæssigt med grøfter eller trug, f.eks. pga. særlige naturområder eller drikkevandsinteresser, etableres kantopbygning til opsamling af alt overfladevand. Afledning af vejvand til recipient skal ske via en kontrolleret udledning, og der skal søges tilladelse til hver enkel udledning. Alt vejvand afledes til recipient via grøftebassiner, regnvandsbassiner eller nedsivningsgrøfter.

Cykeltrafik

Cykeltrafikken har på den nuværende vej ret dårlige forhold, og kun på en ca. 5 km lang strækning øst for Ringkøbing er der cykelstier. Ved en udbygning til 2+1 vej vil der blive etableret brede kantbaner lang vejen, således at cyklisternes



forhold forbedres væsentligt i forhold til dagens situation. Den nuværende cykelsti øst for Ringkøbing vil blive bevaret som en dobbeltrettes cykelsti på nordsiden af vejen.

Projektforslag

Løsning 1: Punktvisse forbedringer. Punktvisse forbedringer er i denne sammenhæng tænkt som et tiltag, hvor formålet primært er at forbedre de trafikale forhold omkring bysamfundene på strækningen. Løsningen omfatter således:

- Omfartsvej ved Havnstrup
- Omfartsvej ved Vorgod-Barde
- Forbedring ad eksisterende omfartsvej ved Videbæk
- Forlægning af rute 28 til rundkørslen ved Røgind

Formålet med denne løsning er et sikre bedre og mere sikker trafikafvikling omkring de aktuelle lokaliteter samt at aflaste landsbyerne Havnstrup og Barde for gennemkørende trafik. De enkelte delstrækninger kan i sagens natur gennemføres uafhængigt af de øvrige delstrækninger. I det følgende er effekterne beregnet af den samlede pakke af de fire delstrækninger.



FIGUR 6 Omfartsvej Havnstrup

Omfartsvejen ved Havnstrup foreslås anlagt syd om byen, da den her kan indpasses bedst i landskabet og det øvrige vejnet. Omfartsvejen vil have en længde på ca. 1,1 km. Rute 15 føres således syd om byen, og den nuværende rute 15 lukkes i begge ender af byen. Der etableres et nyt vigepligtsreguleret kryds med kanalisering ca. midt på omfartsvejen, og der vil være en lokal hastighedsbegrænsning på 70 km/t omkring krydset.

Omfartsvejen ved Vorgod-Barde anlægges nord om byen gennem et lille erhvervsområde og vil derved ikke udgøre



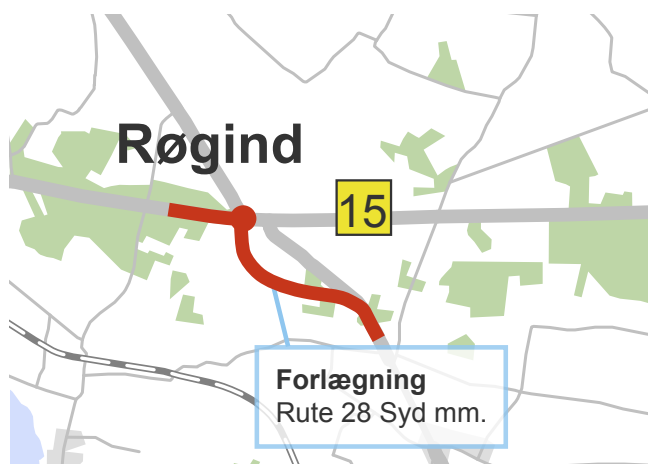
FIGUR 7 Omfartsvej Vorgod-Barde

en barriere mellem de to bysamfund Vorgod og Barde. Omfartsvejen har en længde på ca. 1,8 km og Timringvej tilsluttes omfartsvejen i et kanaliseret, vigepligtsreguleret kryds. Den eksisterende rute 15 lukkes i begge ender af byen, således at den fremtidige forbindelse til rute 15 sker via Timringvej. Der etableres en lokal hastighedsbegrænsning på 70 km/t omkring krydset og støttepunkter på omfartsvejen for krydsende bløde trafikanter.



FIGUR 8 Omfartsvej Videbæk øst

Den østlige del af Videbæk omfartsvej forlægges på en strækning af ca. 950 m. til en ny rundkørsel øst for den nuværende rundkørsel. Omfartsvejen vil derved få et knap så kurvet forløb, hvilket vil forbedre fremkommelighed og trafikikkerhed for den gennemkørende trafik. Desuden sker der en sanering af den øvrige del af omfartsvejen i form af etablering af højresvingsbaner og lukning af et par sideveje.



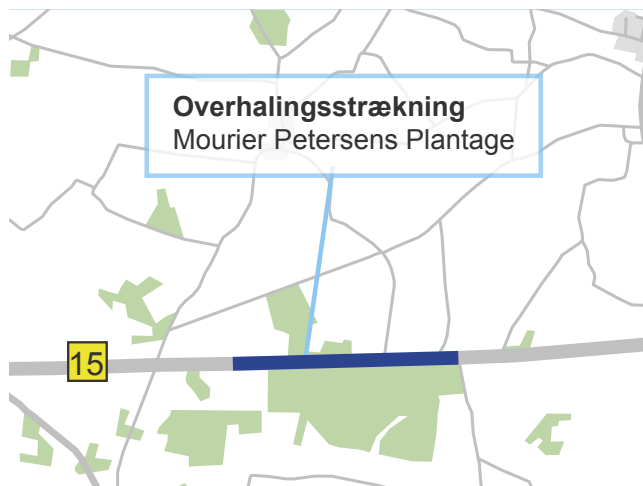
FIGUR 9 Forlægning rute 28 syd mm

Ved Røgind /rute 28 forlægges den sydlige gren af rute 28 til rundkørslen, således at trafikken fra syd får bedre forhold.

Løsning 2: Overhalingsstrækninger

Det vil være muligt at etablere overhalingsstrækninger i form af et 2+1 vejprofil på en række delstrækninger, uden at dette vil kræve omfattende ændringer af adgangsforholdene til de omkringliggende ejendomme. Ud fra denne forudsætning er det muligt at anlægge fire længere overhalingsstrækninger samt kortere overhalingsstrækninger i forbindelse med to rundkørsler.

På hver af de fire længste 2+1 strækninger vil der kunne etableres overhalingsstrækning skiftevis mod henholdsvis øst og vest.



FIGUR 10 Overhalingsstrækning Mourier Petersens Plantage

2+1 strækningerne er planlagt på følgende placeringer: Igennem Mourier Petersens Plantage, mellem Røgind og Brejning, etableres en ca. 3,2 km lang 3-sporet strækning. Ca. midtvejs på strækningen etableret et krydsningspunkt, med svingbaner og ét spor i hver retning.



FIGUR 11 Overhalingsstrækning Vorgod - Barde øst

Øst for Vorgod-Barde etableres en ca. 2,1 km lang 3-sporet strækning. Ca. midtvejs på strækningen laves et krydsningspunkt, hvor lokalveje kobles på rute 15.



Trafik over Vorgod Å



FIGUR 12 Overhalingsstrækning Havnstrup vest

Vest for Havnstrup etableres en ca. 2,2 km 3-sporet strækning, eventuelt med et krydsningspunkt på strækningen.



FIGUR 13 Overhalingsstrækning Havnstrup øst

Øst for Havnstrup etableres en ca. 1,2 km lang 3-sporet strækning. Det skal undersøges nærmere, om strækningen er lang nok, til at der kan laves overhalingsstrækninger i begge retninger. I sammenhæng med omfartsvejen syd om Havnstrup vurderes dette som muligt.



FIGUR 14 Rundkørsel Bregning/rute 11

I rundkørslen ved Røgind etableres en ca. 800 m lang overhalingsstrækning i vestlig retning ud af rundkørslen. Se figur 9. I rundkørslen ved Brejning / rute 11 etableres korte overhalingsstrækninger ud af rundkørslen i både øst og vestlig retning. I forbindelse med rundkørsler vil sådanne korte overhalingsstrækninger kunne give mulighed for overhaling af langsomt kørende tunge køretøjer, der typisk også vil accelerere langsommere ud af rundkørslen.

Formålet med denne løsning er at skabe bedre og sikrere muligheder for at overhale langsomt kørende trafikanter. De enkelte delstrækninger kan udbygges uafhængigt af hinanden (som enkeltprojekter). I det følgende er effekterne af overhalingsstrækningerne beregnet som en samlet pakke.

Løsning 3: 2+1 vej på hele strækningen

Løsninger omfatter udbygning af hele strækningen fra ringvejen i Ringkøbing til Snejbjerg til et vejprofil, der i princippet muliggør etablering af 2+1 vej på hele strækningen. Dog vil 2+1 strækninger med jævne mellemrum blive afbrudt af krydsnings-strækninger, hvor trafikken afvikles i 1+1 spor med svingbaner.

Et betydeligt antal ejendomme langs vejen vejbetjenes fra rute 15. I denne løsning vil vejadgangen til størstedelen af disse ejendomme blive samlet i parallelveje, der tilsluttes rute 15 i krydsningspunkterne. Men det vurderes ikke som teknisk og økonomisk formålstjenligt at samle vejadgangen til alle enkeltliggende ejendomme i disse krydsningspunkter. Det forudsættes derfor, at enkeltejendomme i begrænset omfang kan vejbetjenes direkte fra de strækninger, der udbygges til 2+1 vej.

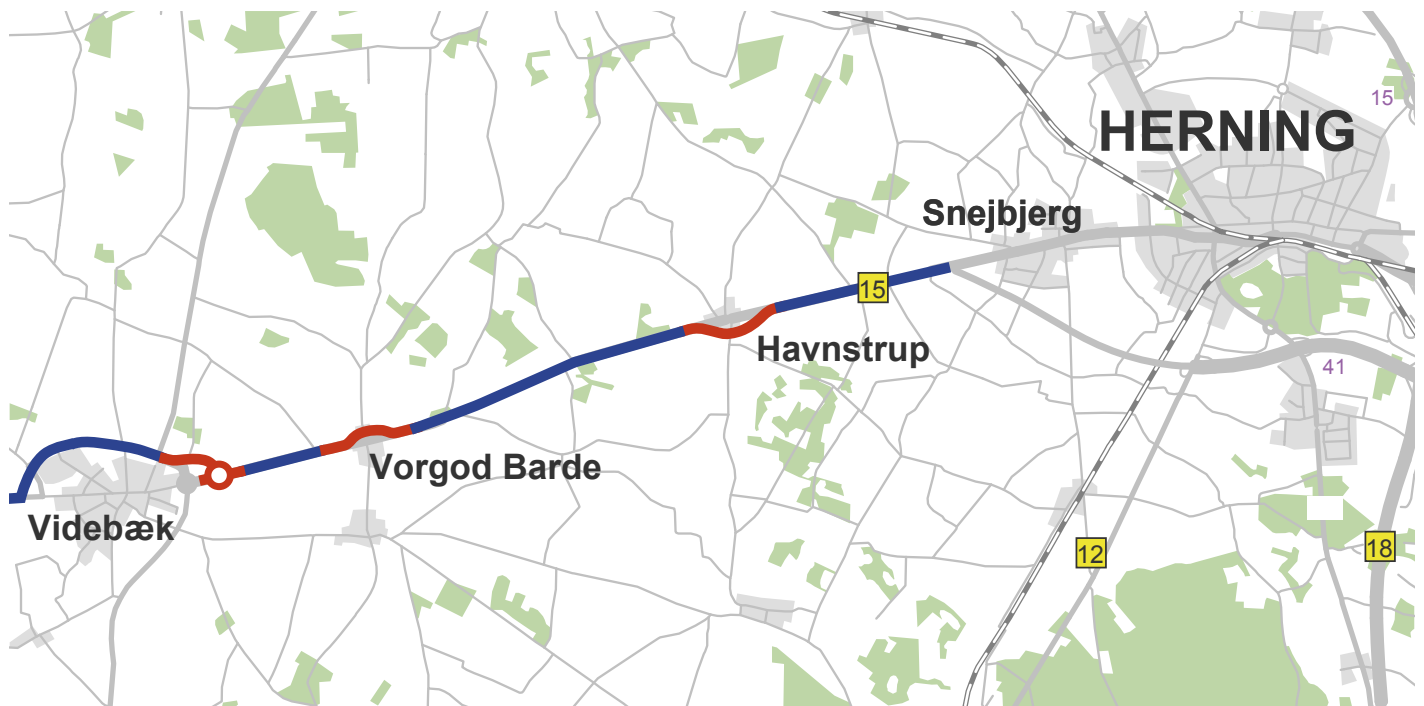
Alle delelementerne fra de to første løsninger er indeholdt i den samlede løsning med 2+1 vej på hele strækningen, og i denne løsning vil der således både være 2+1 vej på hele strækningen og omfartsveje ved byerne på strækningen.



FIGUR 15 XXXX



Rute 15 mellem Havnstrup og Barde



6. TRAFIKALE KONSEKVENSER

Der er gennemført trafikberegninger for år 2025 i en situation, hvor vejen ikke udbygges, samt de tre løsninger, hvor der henholdsvis etableres omfartsveje mm., etableres overhalingsstrækninger, og hvor hele strækningen udbygges til 2+1 vej.

Løsningen med 2+1 vej på hele strækningen er beregnet dels med en generel hastighedsbegrænsning på 80 km/t, dels med en generel hastighedsbegrænsning på strækningen med 90 km/t.

Vejdirektoratet gennemfører forsøg med en hastighedsgrænse på 90 km/t på udvalgte strækninger. Disse forsøg er endnu ikke afrapporteret. Det foreslåede vejprofil med 2+1 vej vil være forberedt til en eventuel senere hævelse af hastighedsgrænsen fra 80 km/t til 90 km/t, men en eventuel højere hastighedsgrænse på strækningen skal fastsættes i samarbejde med politiet.

I 2012 kørte der 5-9.500 biler i døgnet på rute 15 mellem Ringkøbing og Herning. Frem til 2025 forventes trafikken at stige til 6-12.000 biler i døgnet, svarende til en fremskrivning af trafikken med 19 %, der er begrundet i en forventning om generel økonomisk vækst og generel vækst i bilejerskab og biltrafik. Der ud over er der beregnet et trafikspring for personbiltrafik, der er en vækst (eller fald) i trafikken, som følge af en oplevet ændring i rejseomkostningen. Trafik-springet forventes dog at være ret beskedent i de undersøgte løsninger og vil derfor have begrænset indflydelse på det samlede trafikbillede.

Den mest belastede del er strækningen mellem Haunstrup og Snejbjerg.

Der er desuden gennemført prognoseberegninger for år 2035 som input til de samfundsøkonomiske beregninger. Forudsætningen er 9 % (0,9 % pr. år) yderligere vækst fra 2025 til 2035.

Løsning 1: Nye omfartsveje mm.

For at forbedre fremkommeligheden på rute 15 og trafikmiljøet gennem Vorgod-Barde og Haunstrup er de trafikale konsekvenser ved at bygge omfartsveje uden om de to byer undersøgt.

For at forbedre fremkommelighed og trafiksikkerhed for den gennemkørende trafik ved Videbæk er der ligeledes undersøgt et ændret vejforløb på den østlige del af omfartsvejen. Desuden er Røgindvej (rute 28 syd) forlagt mod vest til rundkørslen ved Novej (rute 28 nord), hvorved

fremkommeligheden for trafikken på rute 28 forbedres. Trafikbelastningen på de nye vejstrækninger fremgår af tabel 1.

Omfartsvejene medfører et vejforløb, der er længere end det eksisterende nærmest retlinede forløb mellem Videbæk og Herning. Dette medfører i løsning 1, at en del af trafikken mellem Herning og Skjern overflyttes fra rute 15 / 467 til rute 12/439.

Trafikmodelberegningerne indikerer, at det ændrede forløb på Videbæk omfartsvej, vil få flere trafikanter til/fra Videbæk til at anvende omfartsvejen. Dette vil medvirke til en aflastning af vejnettet i den centrale del af Videbæk og en lidt forøget belastning af krydsene på omfartsvejen.

Løsning 2: Overhalingsstrækninger

Der kan ikke beregnes nogen trafikale effekter ved at etablere overhalingsstrækninger på rute 15. Hastighedsniveauet er ligeledes beregnet til at være uændret, men disse beregninger tager ikke højde for særtransporter og langsomt kørende trafik (f.eks. landbrugstrafik), som kan medvirke til en nedsat fremkommelighed i kortere perioder. I disse situationer med nedsat fremkommelighed vurderes overhalingsssporene at medvirke til en forbedret fremkommelighed i form af højere rejsehastighed.

Løsning 3: Udbygning til 2+1 vej

Udbygning til 2+1 vej med 80 km/t forventes at medføre en stigning i forhold til 0-alternativet på 200 biler i døgnet på den østlige del af strækningen. På den vestlige del forventes trafikbelastningen at være uændret.

I et beregningseksempel, hvor den generelle hastighedsgrænse på strækningen øges til 90 km/t, kan der forventes en stigning på op til 1.200 biler i døgnet på en del af Videbæk omfartsvej, mens stigningen på den øvrige del af strækningen forventes at være 600 biler i døgnet.

På den mest belastede strækning mellem Haunstrup og Snejbjerg forventes der at komme til at køre mellem 11.000 og 12.000 biler i døgnet ved udbygning til 2+1 vej.

Kapacitet på strækninger

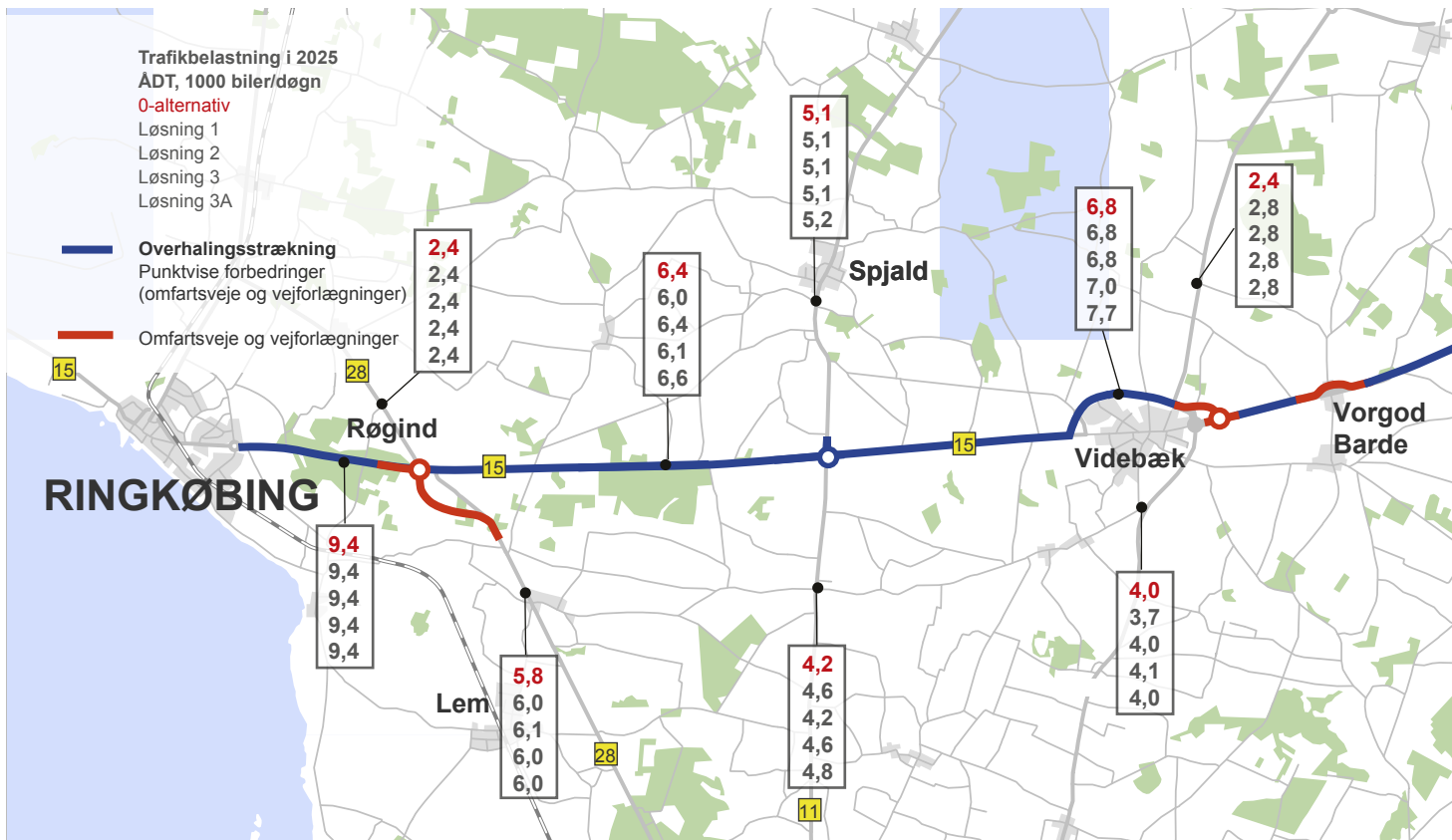
De foreslåede vejtyper i de enkelte scenarier vurderes at kunne afvikle trafikken på acceptabel vis. Der er for de mest belastede strækninger beregnet en kapacitetsudnyttelse på 30-40 %. I en situation, hvor vejen ikke udbygges, forventes kapacitetsudnyttelsen på den mest trafikerede strækning af være omkring 40 % i år 2025.



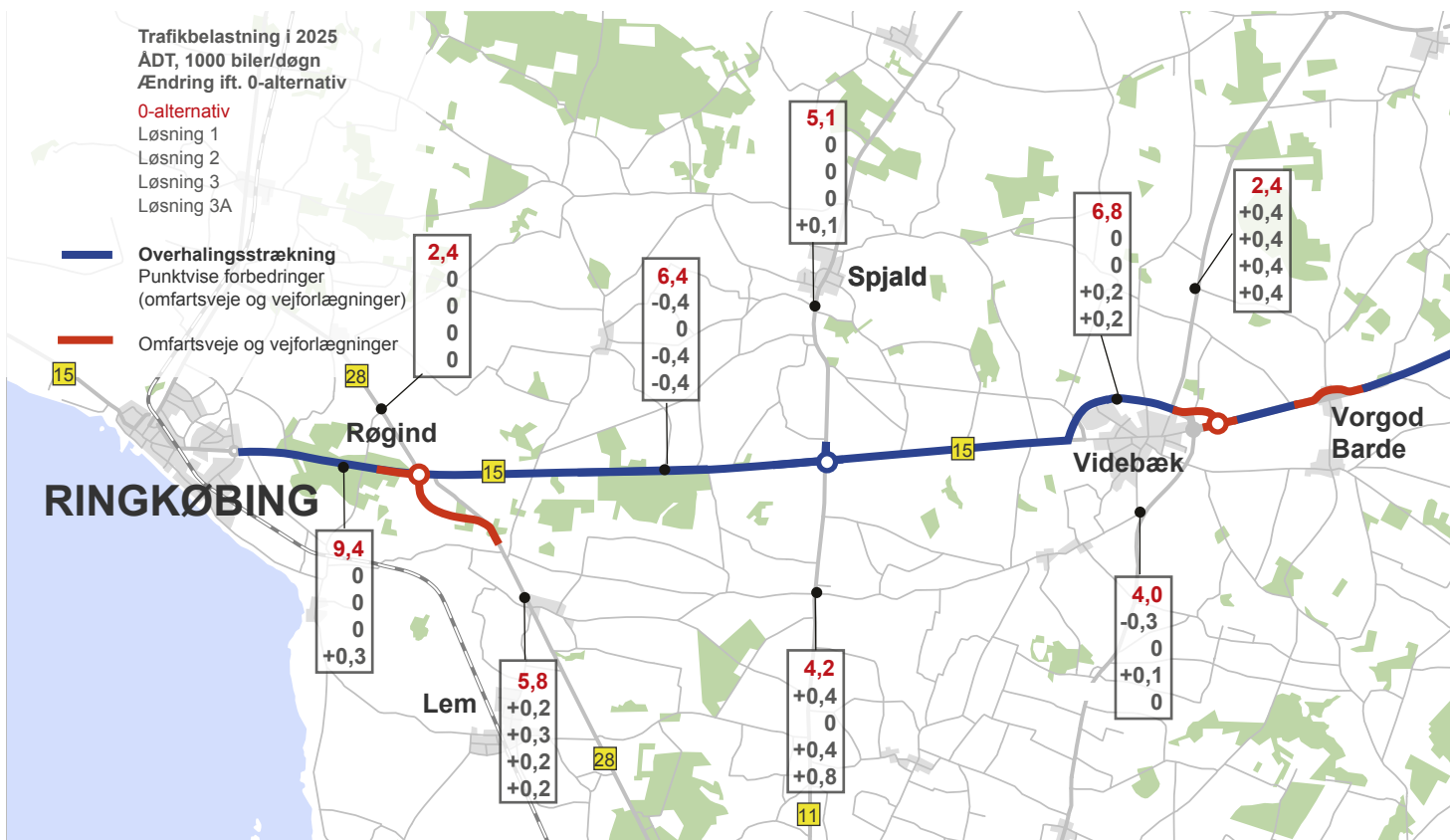
Køtrafik vest for Røgind

	Omfartsveje og vejforlægning	Overhalingstrækninger	2+1 vej på hele strækningen
Videbæk omfartsvej øst	5.000	5.200	5.800
Barde omfartsvej vest	8.300	8.800	9.200
Barde omfartsvej øst	8.900	9.500	9.900
Haustrup omfartsvej vest	8.900	9.500	9.900
Haustrup omfartsvej øst	10.500	11.100	11.600

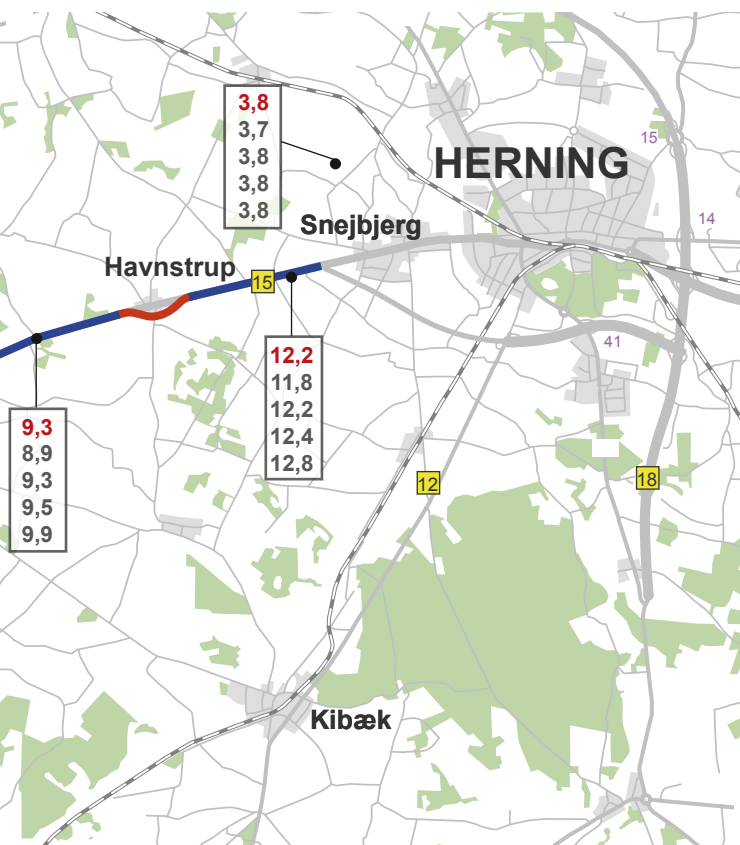
TABEL 2 Forventet trafikbelastning på nye og ændrede omfartsveje på rute 15 i år 2025



FIGUR 16 Trafikbelastning i 2025 på udvalgte punkter



FIGUR 17 Ændring i trafikbelastning i forhold til 0-alternativet



Kapacitet på kryds

I løsning 2 forlægges Røgindvej (rute 28 syd) ikke til rundkørslen, og det er usikkert, om den nuværende krydsudformning kan afvikle trafikken på acceptabel vis. Dette skal undersøges nærmere.

De øvrige kryds vurderes at kunne afvikle trafikken i de undersøgte scenarier på acceptabel vis med den nuværende udformning.

Trafikarbejde og rejsetid

Der er udarbejdet opgørelser over det samlede trafikarbejde og den samlede rejsetid. Dette viser, at der kun forventes at ske marginale ændringer i forhold til en løsning, hvor den nuværende vej ikke udbygges.

Fremkommelighed

Tilbagemeldinger fra trafikanter på strækningen tyder på, at forsinkelse ved overhaling af langsomt kørende og gennemkørsel af de mindre byer på strækningen betragtes som en væsentlig gene. Etablering af 2+1 strækninger og omfartsveje kan i nogen grad afhjælpe disse gener og dermed betyde, at trafikanternes oplevelse af fremkommeligheden på strækningen forbedres.



FAKTA

Vejvalg

Ved fordelingen af trafikken på vejnettet forudsættes, at bilister søger at minimere deres kørselsomkostninger. Mens vare- og lastbilchauffører helt overvejende vælger rute efter rejsetiden og vægter en eventuel omvejskørsel meget lavt, tager personbiler mere hensyn til længden (benzinforbrug og slid på bilen), når de vælger den optimale rute.

Overflyttet trafik

Når en vejstrækning udbygges til en højere standard og højere hastighed, så rejsetiden formindskes, vil flere bilister fra parallelle ruter søge over på den hurtigere vej. Ved store projekter som en motorvej mellem Herning og Holstebro medfører det ændringer af trafikken i et meget stort område.

Trafiksprung

Forbedring af infrastrukturen med en ny vej eller en væsentlig forbedring af en eksisterende vej, vil også medføre ændringer i folks rejsemål, da rejsetiden bliver kortere og kørselsomkostningerne mindre. Det betyder, at antallet af rejser stiger. Hvis kørselsomkostningen mellem to zoner reduceres med x %, forudsættes antallet af rejser stige med y %. Det kaldes et trafiksprung, som dels er nyskabt trafik og dels trafik over flyttet fra andre transportmidler.

7. AREAL- OG EJENDOMSFORHOLD

Arealanvendelse

Strækningen fra ringvejen i Ringkøbing til tilslutningen ved den kommende motorvej ved Snebjerg, vest for Herning, er cirka 38 kilometer lang. Forundersøgelsen på strækningen omfatter en række mindre lokale anlægsforbedringer, forbedrede overhalingsmuligheder og en løsning med en udbygning til en 2+1 vej på hele strækningen.

Strækningen er i overvejende grad beliggende i åbent land med landbrugsarealer og enkelte større skovarealer / plantager. Strækningen går rundt om Videbæk og gennem Barde og Havnstrup.

Der er på strækningen forholdsvis mange ejendomme, der er beliggende i umiddelbar nærhed til den eksisterende rute 15 og har vejadgang direkte fra denne. Flere af disse ejendomme er større landbrugsejendomme.

Areal- og ejendomsmæssige konsekvenser

Da projektforslagene i overvejende grad er udvidelse af eksisterende vej, er de landbrugsmæssige gener af mindre karakter i forhold til et helt nyt tracé. Et nyt tracé vil kunne medføre et betydeligt behov for jordfordeling af hensyn til en begrænsning af de landbrugsmæssige gener.

Der skal primært erhverves arealer til udbygning af den eksisterende rute 15, hvilket vil medføre arealerhvervelse "i strimler", samt til andre anlæg i form af arealer til regnvandsbassiner, faunapassager og forlagte veje mv. Sådanne arealerhvervelser, herunder ønsket om begrænsning af antallet af adgang til den eksisterende / ny vej, vil medføre, at flere ejendomme vil få omlagt deres eksisterende adgangsveje, samtidig med, at lokale veje forlægges.

Endvidere vil projektforslagene også kunne medføre, at det vil blive nødvendigt at ekspropriere ejendomme i deres helhed (totalekspropriation), for at kunne realisere et givet projektforslag eller at det beslutes af en ekspropriationskommission, hvis de samlede gener fra vejprojektet overstiger en tålegrense.

Ved Videbæk følger projektforslagene i en vis grad eksiste-

rende rute 15, men der er også projekteret med nyt vejforløb her samt ved bl.a. Barde og Havnstrup.

De steder, hvor der er skitseret nye vejforløb af rute 15, har det en noget større betydning for de ejendomme, der berøres af vejprojektet.

Ud over de arealer som skal afstås permanent ved ekspropriation, vil der også i et vist omfang skulle anvendes arbejdsarealer i forbindelse med selve anlægsarbejdet.

Disse arealer, afstås midlertidigt i en periode. Der betales leje for brugen af sådanne arealer, som leveres tilbage til ejerne efter endt brug.

Ejendomme vil - ud over permanent eller midlertidig afståelse af arealer - også kunne blive påført gener fra vejprojektet i form af støj, nærhed mm. En vurdering af, om sådanne forhold medfører erstatning, beror i høj grad på et mere detaljeret projekt, og eksempelvis i sager om støj, nærhed og dominans, er det normalt først noget, som en ekspropriationskommission vil behandle, efter et vejanlæg er taget i brug, hvor der kan tages stilling til de faktiske påvirkninger.

Projektforslagene berører bl.a. i forskellig grad eksisterende boliger, landbrugsejendomme, forskellige typer af erhvervs-ejendomme samt Havnstrup Kirke.

I figur 6.1 er angivet omtrentlige arealer, der forventes at skulle erhverves permanent og midlertidigt i anlægsfasen. Samtidig er der angivet, hvor mange ejendomme der forventes at skulle totaleksproprieres.

Arealer og antal ejendomme er angivet i intervaller, da der er tale om foreløbige projektforslag (forundersøgelse), og derfor forbundet med en stor usikkerhed i opgørelsen. I forbindelse med en VVM-undersøgelse og senere detailprojekteringsfase kan der ske justeringer i projektforslagene, som vil have stor indvirkning på bl.a. vurderingen af forbruget af permanente som midlertidige arealer, totalekspropriationer og påvirkninger af naboejendomme.

Rute 15 Ringkøbing-Herning	Permanent arealbe- hov til vejanlægget (ha)	Midlertidige arbejds- arealer i anlægsfasen (ha)	Ejendomme der berøres af permanent arealerhvervelse (antal)	Ejendomme der forventes totaleksproprieret (antal)
1. Punktvisse forbedringer	12-16	20-29	36-44	1-8
2. Overhalingsstrækninger	5-10	25 -35	45 - 55	0 - 6
3. Udbygning til 2+1	40-50	120-130	160-170	10-20

FIGUR 3 Areal- og ejendomsmæssige konsekvenser af de tre løsninger



Landbrugsaktivitet langs rute 15



Kaffepause vest for Havnstrup

8. PLAN- OG MILJØFORHOLD

I det følgende er der foretaget en foreløbig vurdering af de planmæssige bindinger, international og national lovgivning og bestemmelser, som har betydning for udbygningen af rute 15 Ringkøbing-Herning. Forslag til Kommuneplaner 2013 for Ringkøbing-Skjern og Herning kommuner er brugt som grundlag for vurderingerne.

Bagest i rapporten er indsat kortbilag, hvor de plan- og miljømæssige temaer er angivet.

PLANFORHOLD

Trafik

Af forslag til de to kommuneplaner 2013 fremgår det, at de to kommuners byråd vil arbejde for, at Rute 15 Ringkøbing-Herning opgraderes til en højklasset vej.

Kommuneplanrammer

I forslag til kommuneplanerne 2013 er fastlagt rammer for arealanvendelsen indenfor de respektive geografiske områder. Disse rammer udgør bestemmelser for indholdet af lokalplanlægningen. (se bilag 1)

Følgende kommuneplanrammer kan blive berørt af en udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning:

- Teknisk anlæg nordøst for Røgind. Området er et potentielt vindmølleområde
- Erhvervsområde øst for Lervangsvej
- Erhvervsområde i Barde nord for den eksisterende rute 15

Etablering af omfartsvejen ved Barde berører erhvervsområdet i Barde. Den fulde udbygning til 2+1 vej på hele strækningen kan berøre alle tre rammeområder.

Derudover er der udlagt kommuneplanrammer i Videbæk og Havnstrup, som med de foreliggende forslag til udbygning af rute 15 ikke berøres.

Økologiske forbindelser

For at sikre naturværdierne for fremtiden er der udpeget regionale naturbeskyttelsesområder og økologiske forbindelser i et sammenhængende naturnetværk. Formålet er at sikre levesteder og spredningsmuligheder for dyr og planter.

Naturområderne er typisk udpeget omkring større skov- og

vådområder, mens økologiske forbindelser ofte er udpeget langs vandløb eller ensartede natur- og landskabstyper. I netværket indgår alle Natura 2000-områder, de vigtigste § 3 beskyttede naturområder, større skove, vådområder, større fredede områder og mulige nye naturområder, herunder lavbundsarealer.

Ved udbygning af rute 15 skal det sikres, at eksisterende levesteder og passagemuligheder for dyr og planter ikke forringes.

Der er kun registreret én økologisk forbindelse i nærheden af rute 15. Denne krydser rute 15 ved Vorgod Å og er det eneste sted på hele strækningen mellem Ringkøbing og Herning, hvor der er udpeget en nord-syd-gående økologisk forbindelse.

Løsningen, der omfatter etablering af overhalingsstrækning ved Vorgod Å, såvel som løsningen med fuld udbygning til 2+1 vej, vil berøre denne økologiske forbindelse.

Ud over den udpegede økologiske forbindelser er der på strækningen fire § 3-beskyttede vandløb som fungerer som ledelinje for de vilde dyrs vandring rundt i landskabet. Kort med beskyttede naturtyper findes som bilag 2 bag i rapporten.

Lavbundsarealer og potentielle vådområder

Lavbundsarealer er typisk tidligere enge, moser og søer, der er blevet afvandet og opdyrket, og som udgør et vigtigt potentiale for udvikling af værdifulde naturområder ved genskabelse af den naturlige vandstand. Områderne kan omsætte eller tilbageholde kvælstof fra drænvand / vandløbsvand, således at de kan medvirke til at forbedre vandmiljøet. I de to kommuners forslag til kommuneplan 2013 er der udpeget lavbundsarealer, og ifølge kommuneplanerne skal byggeri og anlæg så vidt muligt undgås i disse områder. Eventuelt nødvendigt byggeri og anlæg skal udformes, så det ikke forhindrer, at et lavbundsareal i fremtiden kan genetableres som vådområde eller eng.

Der er tre potentielle vådområder langs rute 15. Alle områder støder direkte op til den eksisterende rute 15:

- Grønnehuse (vest for Videbæk), arealet ligger nord for rute 15.
- Vorgod Å, arealet ligger syd for rute 15
- Havnstrup øst, arealet ligger syd for rute 15

Etablering af overhalingsstrækning øst for Barde berører de potentielle vådområder ved Vorgod Å, og en omfartsvej syd om Havnstrup vil berøre området ved Havnstrup. En fuld udbygning til 2+1 vej på hele strækningen vil berøre alle tre områder. Kort med vådområder findes som bilag 3.

Skovrejsning

Skovrejsningsområder er især udpeget med henblik på at fremme hensynet til friluftsliv, grundvandsbeskyttelse og den biologiske mangfoldighed.

I de to kommuners forslag til kommuneplan 2013 er arealet af områder, hvor skovrejsning er ønsket, øget markant i forhold til de gældende kommuneplaner.

Store dele af vejprojektet fra Videbæk og mod vest kan berøre et stort skovrejsningsområde, som strækker sig fra Mourier Petersens Plantage til øst for Videbæk.

Løsningen med udbygning til 2-1 vej på hele strækningen vil berøre skovrejsningsområdet mellem Mourier Petersens Plantage og Videbæk samt desuden et område øst for Havnstrup. Kort med skovområder og skovrejsningsområder findes som bilag 4.

Geologiske værdier

Geologiske interesseområder udgøres af landskaber med geologiske formationer, som særligt tydeligt viser, hvordan landskabet er dannet og omfatter typisk iøjnefaldende landskaber med stor landskabelig værdi. Naturstyrelsen har i samarbejde med GEUS udpeget nationale geologiske interesseområder for at få særlig fokus på de geologiske værdier, når der planlægges i det åbne land. Herudover er der i de to kommuneplaner udpeget lokale geologiske interesseområder. Udpegningerne i kommuneplanerne sker med henblik på at sikre bevaringen af de værdifulde geologiske formationer.

Der er udpeget et stort, nationalt geologisk interesseområde nord for rute 15 fra Ringkøbing til Vorgod Å. Der er desuden udpeget et mindre område med lokale geologiske bevaringsværdier nordøst for Røgind-krydset. De to områder berøres ikke af en udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning.

Råstofområder

Der er indhentet oplysninger om udpegede råstofgraveområder og råstofinteresseområder fra Region Midtjyllands gældende råstofplan 2008 samt forslag til råstofplan 2012. Graveområder er områder, hvor der umiddelbart kan gives tilladelse til indvinding af råstoffer, mens interesseområder, er områder, hvor der måske kan indvindes råstoffer på sigt. Udlæg af interesseområderne skal sikre, at der ikke gennem anden planlægning eller ændret anvendelse sker udlæg til andre formål, der på sigt vil kunne forhindre en råstofudnyttelse.

Der er i råstofplan 2008 udpeget tre råstofgraveområder nord for rute 15 ét ved Mourier Petersens Plantage og to ved krydset rute 15/Brejningvej. Der er endvidere udpeget to råstofinteresseområder vest for krydset rute 15/Brejningvej. I forslag til råstofplan 2012 er der desuden udpeget et råstofgraveområde øst for Havnstrup. Alle områder, undtagen det ene af de to interesseområder ved krydset rute 15/Brejningvej, er afgrænset mod syd af rute 15.

Etablering af overhalingsstrækning gennem Mourier Petersens Plantage kan berøre graveområdet nord for vejen.

Løsningen med 2+1 vej på hele strækningen kan berøre alle områder undtagen det ene interesseområde ved krydset rute 15/Brejningvej.

Uforstyrrede og bevaringsværdige landskaber

Uforstyrrede landskaber er arealer, hvor der kun opleves en begrænset påvirkning fra støjende aktiviteter, større vej anlæg, el-ledningsnet, vindmølleparker med videre.



FIGUR 18 Udsnit af kortlægning af forurenet jord og råstofområde

Der er udpeget et stort, sammenhængende, uforstyrret landskab nord for rute 15 mellem Spjald og Hee. Området påvirkes ikke af en udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning.

Bevaringsværdige landskaber er landskaber, der er særligt karakteristiske på grund af deres naturgrundlag, kulturgrundlag eller rumlige og visuelle fremtoning.

Der er udpeget et stort bevaringsværdigt landskab nord for rute 15 fra Hee til Barde. Det sydligste hjørne af området ved Barde kan blive berørt af en udbygning af rute 15.



Kulturmiljø

I forslag til de to kommuneplaner er der udpeget værdifulde kulturmiljøer og områder med kulturhistorisk bevaringsværdi, der hver for sig og sammen er vigtige elementer i fortællingen om bebyggelse og landskaber. Bevaringen af kulturmiljøerne i det åbne land skal ses i sammenhæng med bevaring af de landskaber og den natur, de indgår i. Det er derfor vigtigt, at bygge- og anlægsarbejder i det åbne land vurderes ud fra en samlet helhedsvurdering, hvor samspillet mellem natur og landskab og kulturmiljøinteresser vægtes ligeligt.

Følgende tre områder er udpeget som værdifulde kulturmiljøer:

- Femhøjsande/Velling Plantage
- En linear nord-syd-gående udpegning i den vestlige del af Mourier Petersens Plantage
- Et område nord for Barde
- Følgende område er udpeget som område med kulturhistorisk bevaringsværdi:
- Et område ved Brogård, Røgind-krydset.

Flere af delstrækningerne vil berøre de udpegede kulturmil-

jøer, men da det primært er tale om udbygning af den eksisterende vej vurderes påvirkningen som mindre betydende.

Kirkeomgivelser

I forslag til de to kommuneplaner er der udpeget kirkeomgivelser omkring kirker i det åbne land med det formål at sikre kirkernes status som monumenter og bevare deres samspil med landskabet og deres nære omgivelser.

Der er en udpegning af kirkeomgivelser ved kirken i Havnstrup, som vil blive berørt ved etablering af en omfartsvej syd om Havnstrup.

I henhold til retningslinjerne for Herning kommuneplan må byggeri, tilplantning og lignende ikke skæmme kirker og deres omgivelser.

Drikkevandsinteresser

Området omkring rute 15 mellem Ringkøbing og Barde er udpeget som område med særlige drikkevandsinteresser (OSD). Resten af strækningen forløber gennem et område med drikkevandsinteresser (OD), hvori der ved Havnstrup

findes et indvindingsopland til almene vandforsyningsanlæg. I områder med særlige drikkevandsinteresser og i indvindingsoplande til almene vandforsyningsanlæg uden for OSD skal grundvandet i særlig grad beskyttes mod forurening og grundvandstruende aktiviteter så vidt muligt undgås.

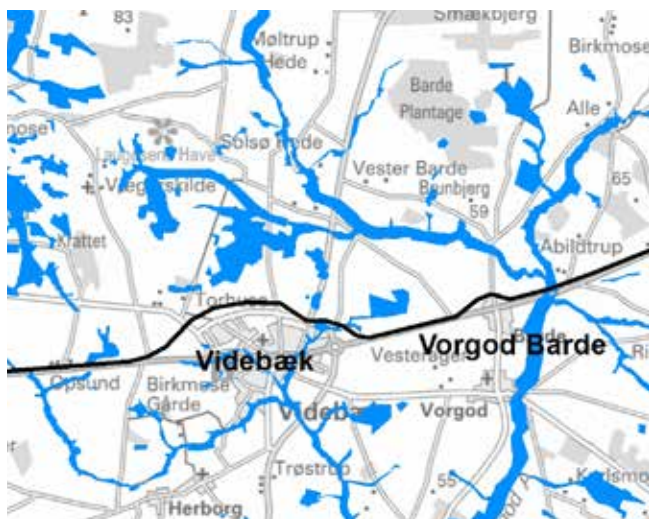
Grundvandsforekomsterne i området har jf. Vandplan 2010-2015 for Ringkøbing Fjord ringe kemisk tilstand. Der er ikke foreslået indsats overfor grundvandsressourcerne i nærheden af rute 15 i de to kommuners vandhandleplaner 2010-2015.

I forbindelse med en udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning skal det sikres, at der ikke fremkommer risiko for grundvandsressourcen. Afvandingssystemet skal udformes, så grundvandsressourcen ikke påvirkes negativt. I forbindelse med en evt. kommende VVM-undersøgelse skal det afklares, om der er behov for afværgeforanstaltninger for at nedbringe og minimere risikoen for grundvandet.

I dag afledes vejvandet til grøft. Der er ingen regnvandsbassiner. Det er som udgangspunkt forudsat, at der ved en fuld udbygning til 2+1 vej etableres lukket afvanding med regnvandsbassiner inden udledning af vejvand til recipienter i OSD-områder. I OD-områder ledes vejvandet via grøfter til regnvandsbassiner. Alle regnvandsbassiner etableres med dykket udløb, så flydestoffer herunder olie kan tilbageholdes i bassinet. Se bilag 8, der viser drikkevandsinteresser i området.

Rekreative forhold

I kommuneplanerne 2013 er der udpeget et rekreativt område øst for Ringkøbing og ét nord for Videbæk, grænsende



FIGUR 19 Udsnit af kortlægning af vådområder

op til omfartsvejen. Ingen af de to berøres af en udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning.

I kommuneplanerne er der også udpeget eksisterende nationale og regionale cykelruter. Disse er dog ikke i konflikt med en udbygning af rute 15. Der er endvidere udpeget to nord-sydgående korridorer for fremtidige stisystemer/cykelruter. Én i Mourier Petersens Plantage og én i den vestlige udkant af Videbæk, som begge krydser rute 15.

Alle forhold, der reguleres af kommune- og regionalplanerne, vil blive nærmere belyst i en evt. kommende VVM-undersøgelse for en udbygning af strækningen Ringkøbing - Herning

NATUR- OG MILJØFORHOLD

Natura 2000 områder

Natura 2000 er et netværk af internationale naturbeskyttelsesområder, der består af habitatområder og fuglebeskyttelsesområder. Områderne er udpeget for at beskytte levesteder og rasteområder for fugle, beskytte bestemte naturtyper samt beskytte truede, sårbare og sjældne arter af planter og dyr.

Jf. "bekendtgørelse om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter" (Habitatbekendtgørelsen) skal det sikres, at der ikke sker direkte eller indirekte påvirkninger af Natura 2000 områderne. Centralt for Natura 2000 beskyttelsen er, at myndighederne i deres administration ikke gennemfører planer, projekter eller andet, der kan skade de arter og naturtyper, som områderne er udpeget for at beskytte.

Forslagene berører ingen Natura 2000-områder direkte. Det nærmeste Natura 2000-område er Ringkøbing Fjord og Ny-mindestrømmen, som ligger ca. 4 km fra projektets vestlige afslutning og er slutrecipient for vejvand fra vejen.

Natura 2000-området Skjern Å ligger ca. 12 km syd for rute 15 og er ligeledes slutrecipient for vejvand fra vejen.

Natura 2000-området Stadil Fjord og Vest Stadil Fjord ligger ca. 6 km nordvest for rute 15 og kan måske blive slutrecipient for vejvand fra vejen, hvis det udledes til Ølstrup Bæk ved Attenagre.

I en eventuelt kommende VVM-undersøgelse skal det undersøges nærmere, hvorvidt en udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning skader Natura 2000-områdernes udpegningsgrundlag f.eks. i kraft af udledning af vejvand. Det

vurderes indledningsvis, at en eventuel negativ påvirkning vil kunne afværges.

NATURBESKYTTELSESLOVEN

Beskyttede dyr og planter

Habitatdirektivets bilag IV indeholder en liste over dyrearter, som alle EU-lande er forpligtet til at beskytte også udenfor Natura 2000-områderne. Denne beskyttelse betyder et generelt forbud mod forsætligt at forstyrre bilag IV-arterne med skadelig virkning for arten eller bestanden, samt at arternes yngle- eller rasteområder ikke må beskadiges eller ødelægges, jf. habitatdirektivets artikel 12.

Bilag IV-arterne spidssnudet frø, strandtudse, markfirben, vandflagermus, sydflagermus og odder må forventes at forekomme i området omkring rute 15.

Odder forekommer i Vorgod Å-systemet samt i andre større vandløb i området. Der er registreret adskillige trafikdræbte oddere på strækningen mellem Ringkøbing og Herning. Forekomst af andre bilag IV-arter f.eks. birkemus, er kun lidt sandsynlig, men skal afklares i en eventuelt kommende VVM undersøgelse.

Herudover vil der muligvis forekomme andre arter, der er beskyttet af anden lovgivning, f.eks. som den danske rødliste og fuglebeskyttelsesdirektivet.

Det vurderes, at forskellige afværgeforanstaltninger for padder og andre bilag IV-arter vil være påkrævet for at opretholde områdets økologiske funktionalitet.

I en evt. VVM-undersøgelse vil der blive foretaget en nærmere kortlægning af forekomster af plante- og dyrelivet, herunder bilag IV-arter, der kan blive påvirket af anlæg af en udbygning af strækningen Ringkøbing-Herning, og det vil blive vurderet, hvilke afværgeforanstaltninger, der skal gennemføres for at sikre den økologiske funktionalitet for eventuelt berørte arter.

Beskyttede naturtyper

Naturområder som søer, vandhuller, moser, enge, strandenge, strandsumpe, heder og overdrev og udpegede vandløb er beskyttet efter Naturbeskyttelseslovens § 3 mod tilstandsændringer som f.eks. byggeri, gravning, terrænenhedring, tilplantning, dræning og lignende. Ved inddragelse af beskyttede søer med bilag IV-padder mv. vil der være krav om erstatningsvandhuller.

Der er ikke mange beskyttede naturområder langt rute 15. De § 3-beskyttede områder og vandløb fremgår af.

I tabel 3 er angivet det omtrentlige antal moser, vandhuller samt øvrig § 3-beskyttet natur, der berøres af de respektive forslag. Der skal etableres erstatningsnatur for inddraget § 3-beskyttet natur.

Løsning	Antal § 3 beskyttet natur
Omfartsveje mm	8
Overhalingsstrækninger	4
2+1 på hele strækningen	14*

*nye adgangsveje til ejendomme, som i dag har adgangsvej fra rute 15, kan medføre at yderligere beskyttede naturområder berøres.

TABEL 4 § 3-beskyttet natur (omtrentligt antal)

§3-vandløb

Den eksisterende rute 15 krydser allerede i dag en række beskyttede vandløb. Nogle af disse skal fortsat krydses uanset valg af forslag for udbygning af rute 15. Desuden vil der ske nye krydsninger af vandløb på de delstrækninger, hvor der anlægges ny vej.

Alle eksisterende krydsninger af vandløb er utidssvarende. De er små og uden banketter langs vandløbene, hvorfor landlevende dyr og odder ikke har mulighed for sikker passage af rute 15 på den 38 km lange strækning mellem Ringkøbing og Herning. I bygværket ved Vorgod Å er der anlagt en sti til lystfiskere langs vandløbets ene side.

Vandløbene Røgind Bæk og Nørhede Bæk afvander til Natura 2000-området Ringkøbing Fjord og Nymindestrømmen.

Herborg Bæk, tilløb til Herborg Bæk, Videbæk Bæk, Vorgod Å samt Mølsted Bæk afvander til Natura 2000-området Skjern Å.

Ved udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning skal det sikres, at eksisterende passagemuligheder for dyr og planter ikke forringes. Der vurderes behov for anlæg af faunapasager ved nye krydsninger af vandløb samt ved udvalgte eksisterende krydsninger, hvor vejen udbygges.

Tilløb (østligt) til Herborg Bæk, krydses. Ø 0,75 m rør (Sundsigt).

Vorgod Å: bøl forbedres ved at etablere banket i den side, der mangler (bl.a. til odder)

Andre beskyttelsesbehov

Femhøjsande/Velling Plantage, Mourier Petersens Plantage og skovene nord og syd herfor indgår i et større nord-syd-



Havnstrup Kirke

gående bælte af natur med mange spredte og forskelligartede naturområder. Disse områder fungerer tilsammen som et stort levested for mange arter af dyr og er reelt en stor nord-syd-gående økologisk forbindelse i Vestjylland.

Området rummer store bestande af rådyr og krondyr. Der er en betydelig udveksling af hjorte mellem skovområderne.

Desuden flytter bestandene rundt i området ved forstyrrelser. Som resultat af de pæne bestande af hjortedyr i området ses der på rute 15 en del påkørsler af hjortedyr (Danmarks Miljøundersøgelser, 2007). Påkørslerne af hjorte er koncentreret ved Femhøjsande/Velling Plantage og Mourier Petersens Plantage.

Ved etablering af overhalingsspor øges vejens bredde og antal kørespor gennem disse skove ligesom trafikken hastighed muligvis vil stige. Dette vil samlet set have en negativ påvirkning på den økologiske forbindelse. Etablering af overhalingsstrækningen gennem Mourier Petersens Plantage må således forventes at medføre øgede konflikter mellem vilde dyr og trafik.

Bæver må forventes at kunne forekomme i de større vandløbssystemer f.eks. Vorgod Å.

Vorgod Å: bør forbedres ved at etablere banket i den side, der mangler (bl.a. til odder)

Sø- og åbeskyttelseslinjer

I henhold til Naturbeskyttelseslovens § 16 er det ikke tilladt at placere bebyggelse, campingvogne eller lignende eller foretage beplantning eller terrænændringer i en afstand på 150 m fra søer og vandløb med beskyttelseslinje.

Skovbyggelinjer

Der må ikke placeres bebyggelse, campingvogne og lignende inden for en afstand af 300 m fra skove. For privatejede skove gælder dette kun, hvis arealet udgør mindst 20 ha sammenhængende skov.

Der er skovbyggelinjer omkring skovene Femhøjsande/Velling Plantage, Mourier Petersens Plantage og skoven mellem Abildtrup og Kirsebærmose.

Etablering af overhalingsstrækninger - og som følge deraf også den fulde udbygning til 2+1 vej - berører begge skovbyggelinjerne omkring skovene Femhøjsande/Velling Plantage og Mourier Petersens Plantage og løber lige i kanten af skovbyggelinjer omkring skoven mellem Abildtrup og Kirsebærmose.

Fredede områder

En fredning er det ældste og et af de stærkeste redskaber til beskyttelse af natur og landskab, som vi har i Danmark. Den sikrer en - i princippet - evig beskyttelse af det udpegede område. Fredninger har til formål at bevare et område i den eksisterende tilstand eller fastlægge en særlig drift, så området udvikler sig hen imod en bestemt ønskelig tilstand, som herefter skal bevares.

Der er en fredning i Videbæk vest umiddelbart op til rute 15 og en fredning af Havnstrup Kirkes arealer.

Etablering af en omfartsvej syd om Havnstrup berører perifert fredningen af Havnstrup Kirkes arealer.

Kirkebyggelinjer

Omkring næsten alle kirker er der jf. Naturbeskyttelsesloven fastlagt en kirkebyggelinje på 300 m. Inden for denne linje må der ikke opføres bebyggelse med højder på mere end 8,5 m. med mindre kirken er omgivet af bymæssig bebyggelse i hele beskyttelseszonen. Formålet er at beskytte kirker, der ligger i åbent landskab, mod at der opføres bebyggelse, der kan virke skæmmende på kirken.

Der er kirkebyggelinje omkring kirken i Havnstrup, og etablering af en omfartsvej vil ske delvist indenfor denne beskyttelseslinje.

Fredskov

Fredskovspligtige arealer er omfattet af Skovloven og reserveret til skovdrift. Inddragelse af arealer med fredskov vil normalt indebære, at der etableres erstatningsskov på op mod 200 % af det areal, det skal erstatte.

Skovene Femhøjsande/Velling Plantage, Mourier Petersens Plantage samt to mindre skove ved hhv. Rudmose og Abildtrup er registreret fredskov og afgrænses alle af rute 15. Etablering af overhalingsstrækninger berører Femhøjsande/Velling Plantage, Mourier Petersens Plantage samt en lille fredskov ved Rudmose.

Stendiger og fortidsminder

Der må ikke foretages ændringer i tilstanden af sten- og jorddiger jf. Museumsloven. I området langs rute 15 findes relativt få beskyttede diger.

Etablering af overhalingsstrækninger kan berøre fire diger, mens den fulde udbygning til 2+1 vej kan påvirke otte diger heraf en i Femhøjsande Plantage, som ligger parallelt med nordsiden af rute 15. Dette dige vil blive nedlagt på en strækning på over 1 km, hvis udbygningen sker mod nord.



Vorgod A

Fortidsminder

Der må ikke foretages ændringer i tilstanden af beskyttede fortidsminder. Dvs. at alle aktiviteter, der påvirker fortidsminderne, ikke er tilladt. Der må heller ikke foretages jordbehandling, gødes eller plantes på fortidsminder eller i en afstand på min. 2 m. fra dem.

De fleste fortidsminder er desuden omgivet af en 100 m beskyttelseszone, jf. § 18 i Naturbeskyttelsesloven. Inden for denne zone må tilstanden ikke ændres på en sådan måde, at det forringer oplevelsen af fortidsminder, herunder er det ikke tilladt at bygge, tilplante, opstille hegn og lign.

Der findes en del beskyttede fortidsminder tæt på den eksisterende rute 15, som kan blive direkte berørt eller hvor beskyttelseszonen kan blive berørt (se bilag 7 (Kulturarv)).

Etableringen af overhalingsstrækninger kan berøre beskyttelseszonerne omkring tre rundhøje i Mourier Petersens Plantage samt direkte berøre et mindesmærke uden beskyttelseszone på rute 15 i Brejning. Rundhøj vest for Havnstrup også tæt på rute 15 kan også blive direkte berørt. Etablering af overhalingsstrækningerne kan således berøre fem beskyttede fortidsminder.

Fuld udbygning til 2+1 vej på hele strækningen kan berøre tre rundhøje i Femhøjsande/Schuberts Plantage. De tre rundhøje ligger meget tæt på den eksisterende vej (hhv. to nord for og en syd for), og uanset nordlig eller sydlig udbygning vil beskyttelseszonerne for alle tre blive berørt. Den ene af de to rundhøje, som ligger nord for den eksisterende vej, kan desuden blive direkte berørt af en nordlig udbygning.

Den fulde 2+1 vej kan desuden berøre beskyttelseszonerne om tre rundhøje i Mourier Petersens Plantage, beskyttelseszonerne om tre rundhøje i Brejning vest for rute 11, ét mindesmærke i Brejning på rute 15 (ingen beskyttelseszone) kan blive direkte berørt af en sydlig udbygning, og en rundhøj vest for Havnstrup tæt ved den eksisterende rute 15 kan også blive direkte berørt.

Etablering af omfartsvej ved Havnstrup vil berøre beskyttelseszonen omkring en rundhøj ved rute 15 vest for Havnstrup.

I en eventuelt kommende VVM-undersøgelse vil der blive set på, at udbygningen af rute 15 Ringkøbing-Herning sker under hensyntagen til diger og beskyttede fortidsminder herunder bl.a., hvordan en udbygning af rute 15 igen Velling Plantage kan gennemføres under størst mulig

hensyntagen til de tre beskyttede fortidsminder, f.eks. om det er en fordel at sno udbygningen af rute 15 imellem de tre rundhøje.

Jordforureningsloven

Efter reglerne i jordforureningsloven kortlægges regionerne jordforureninger. Der skelnes mellem V1 og V2 kortlægning, hvor V1-kortlægning ofte foretages ud fra arkivmateriale og oplysninger om, hvordan arealet har været anvendt, mens et areal V2-kortlægges, hvis der er konstateret en forurening.

Der er adskillige V1 og V2 kortlagte i området. De fleste ligger i by/landsbyområder og berøres ikke af forslagene, men enkelte ligger i det åbne land (se bilag 6).

Følgende V1 og V2 kortlagte områder ligger tæt på rute 15:

- Tre V1 kortlagte områder mellem Røgind-Krydset og Mourier Petersens Plantage
- To V2 kortlagte områder ud til krydset Gl. Landevej / rute 15 i Videbæk
- Et V1 kortlagt område i Videbæk øst syd for rute 15
- To V1 kortlagte områder i Barde nord for rute 15
- Et V1 kortlagt område i Havnstrup syd for rute 15

Etablering af overhalingsstrækninger kan berøre ét af de tre områder mellem Røgind-Krydset og Mourier Petersens Plantage. Ombygningen af Videbæk omfartsvej kan berøre to områder i krydset Gl. Landevej/ rute 15 samt et område i Videbæk øst syd for rute 15. Etablering af omfartsvejen i Barde berører to områder i Barde, mens en omfartsvej ved Havnstrup sandsynligvis ikke berører området i Havnstrup.

Den fulde udbygning til 2+1 vej på hele strækningen vil berøre tre områder mellem Røgind-Krydset og Mourier Petersens Plantage, to områder ud til krydset Gl. Landevej/ rute 15 i Videbæk, ét område i Videbæk øst syd for rute 15 og de to områder i Barde og eventuelt området i Havnstrup.

Der vil skulle laves nærmere undersøgelser af jorden i evt. berørte V1-områder i en eventuelt kommende VVM-undersøgelse.

Lettere forurenede jord kortlægges ikke, men er i stedet omfattet af reglerne om områdeklassificering. Lettere forurenede jord findes i de fleste byområder, hvor alle byområder som udgangspunkt er klassificeret som lettere forurenede jord. Etablering af omfartsvejene og den fulde udbygning til 2+1 vej berører områdeklassificerede arealer.



Nåletræsplantage ved rute 18

VURDERING AF LANDSKABSMÆSSIGE KONSEKVENSER

Overordnet landskabskarakter

Ved den seneste istid lå hovedstilsandslinjen øst for Herning og et godt stykke nord for rute 15. Området syd og vest for linjen er morænelandskab dannet under den forrige istid, men blev ved den seneste istid formet af kulden og smeltevandet fra isen øst for. Derved blev landskabet karakteriseret af hedesletter, som er dannet af smeltevandsaflejringer. Det gamle istidslandskab kom til at stikke op som øer mellem flade smeltevandsletter, de såkaldte bakkeøer.

Landskabet mellem Snejbjerg og Ringkøbing består for store deles vedkommende af den karakteristiske bakkeø, Skovbjerg Bakkeø, men landskabet er også karakteriseret af et hede- og græslandskab, hvor Abildå, Vorgod Å og Videbæk løber. Abildå og Vorgod Å slynger sig i landskabet og de mødes i et lavbundsområde umiddelbart nord for Herningvej, rute 15, hvor vandet er opdæmmet. Lavbundsområdet omkring åen er et beskyttet natur- og kulturområde. Åen fortsætter under vejen og slynger sig videre mod syd mod Barde.

Selv om landskabet er beskrevet som et bakkeølandskab, fremstår det dog som helhed som et relativt fladt landskab – dog rejser landskabet sig lidt øst for Videbæk ved Røgind. Landskabet kan karakteriseres som et åbent landskab med stort udsyn til alle sider. Området er præget af at være et mosaiklandskab med mange markudstyknings og mange fritliggende gårde i landskabet samt enkelte større og mindre skovarealer.

Omkring rute 15 ligger mindre og lidt større bysamfund. Vejen er en af Danmarks tidlige hovedlandeveje, der er anlagt i midten af 1800-tallet efter vejforordningen af 1793, og vejen er anlagt, som man gjorde det på det tidspunkt, af militærets ingeniørkorps – som lange lige veje, der lægger sig oven på landskabet. Vejen er desuden karakteriseret ved at være en vej med mange vejadgange til de omkringliggende bebyggelser.

Strækningens karakter og særlige landskabs- og kulturelementer

Den første egentlige by man møder vest for Snejbjerg er Havnstrup. Byen ligger frit i landskabet - med størst udstrækning nord for vejen. Der foreslås anlagt en omfartsvej syd om byen for dels at skabe større fremkommelighed for trafikanterne på vejen, dels for at fredeliggøre strækningen gennem Havnstrup.



Placeringen af omfartsvejen syd om Havnstrup vurderes at være mindst generende for det omgivne landskab. Der skal dog tages hensyn til kirken, der ligger i den sydlige del af byen. Den konkrete indpasning i landskabet vil blive behandlet i en eventuelt senere VVM-undersøgelse.

Rute 15 fortsætter i et lige forløb videre mod vest, men umiddelbart før Vorgod Å krydser vejen, drejer vejens forløb mod syd. På den nordlige side af vejen ligger et mindre skovareal, der støder op til det tidligere dambrug ved åen. Området ved Vorgod Å er beskyttet, og en eventuel udbygning på denne strækning skal ske med stor respekt for hele det beskyttede område omkring åen og åens forløb under vejen.

Umiddelbart herefter ligger Vorgod-Barde, som er to byer, der er vokset sammen. Vorgod knytter sig til vejforløbet, og byens udstrækning mod nord er kun lille. Der er næsten kun tale om en enkelt række huse, der ligger i den ende af byen. Mod syd ligger den største del af Vorgod, der er vokset sammen med Barde umiddelbart syd herfor.

På grund af Vorgods udstrækning mod syd er det naturligt, at den foreslåede omfartsvej lægger sig nord for Vorgod-Barde. Den konkrete indpasning i landskabet vil blive behandlet i en eventuelt senere VVM-undersøgelse.

Vejens tracé lægger sig videre mod vest lige ud over det åbne landskab de næste 2-3 km. Øst for den eksisterende rundkørsel ved Videbæk foreslås etableret en mindre vejforlægning mod nord. Det nye stykke vej lægger sig umiddelbart nord for en planteskole og langs et tæt beplantet hegn. Forlægningen starter i en rundkørsel ½ km øst for den nuværende, og den foreslås for at skabe et mere direkte forløb videre ad den eksisterende omfartsvej, der løber i stor bue nord om Videbæk.

Vest for Videbæk stiger landskabet, og man oplever, at vejen i det ellers flade landskab rejser sig. På strækningen mod den eksisterende rundkørsel ved Brejning, hvor rute 15 krydses af rute 11, er der tætplantede skovarealer syd for vejen, mens landbrugslandskabet ligger mere åbent i det nordlige landskab.

Ved rundkørslen ved Brejning / rute 11 indeholder projektet ekstra spor i frararterne på henholdsvis den østlige og vestlige side af den eksisterende rundkørsel. Øst for rundkørslen står en mindsten for Kong Frederik 7. Dette område skal respekteres, og den konkrete udformning skal belyses nærmere belyst i en eventuel VVM-undersøgelse.

4 km længere mod vest ligger Mourier Petersens Plantage syd for vejen. På den nordlige side af vejen ligger et større grusgravsområde. Over et forløb på ca. 3 km heromkring og foreslås etableret overhalingsstrækninger. De skal i givet fald etableres med respekt for plantagearealet og området ved grusgraven.

Yderligere 4 km længere mod vest foreslås det, at den nuværende tilslutning af Røgindvej, rute 28 forlægges mod vest og tilsluttes rundkørslen ved Novej. Rundkørslen, der blev etableret i 2008 som 3-benet, er anlagt med en adgang til ejendommen sydøst for rundkørslen. Forlægningen af Røgindvej føres i en bue uden om denne ejendom og tilsluttes rundkørslen, og adgangen til ejendommen ændres samtidig. På rute 15 efter rundkørslen foreslås et ekstra spor i frafarten mod vest. På denne strækning og videre frem er vejen inden for de senere år udbygget med cykelstier.

Den nuværende rundkørsel ved Novej blev udformet under hensyn til store vindmøletransporter – hvilket blandt andet ses ved den wireophængte belysning på master i stor afstand til cirkulationsarealet og ved de brede opstribede overkørselsarealer, som anvendes i forbindelse med de store transportere.

De sidste 5 km fra rundkørslen ved Novej frem til rundkørslen ved indgangen til Ringkøbing er vejen præget af, at den forløber i en næsten ret linje gennem et plantageareal. Mod syd ligger den store Velling Plantage og mod nord No Plantage. At køre gennem den relative mørke strækning giver vejen en flot afslutning, inden man møder byen, og Ringkøbing Fjord åbner sig i landskabet.

Ved de foreslåede ændringer på strækningen mellem Ringkøbing og Herning vil rute 15 som helhed bevare den samme karakter, som den hovedlandevej, der blev anlagt i det åbne landskab i midten af 1800-tallet. De foreslåede omfartsveje ved de to byer Havnstrup og Vorgod-Barde vil betyde, at rute 15 ikke længere udgør en barriere i byerne, og livet i byerne kan derfor blive bundet bedre sammen. De nuværende bystrækninger kan efterfølgende ombygges til byernes og den ændrede trafiks behov.

Kulturarvsarealer

Kulturarvsarealer er kulturhistoriske interesseområder med særlig høj kulturhistorisk og arkæologisk værdi. Kulturarvsarealerne er ikke fredede, og kortlægningen er derfor mere tænkt som et arbejdsredskab for planmyndigheder og bygherrer i forbindelse med plan- og anlægsarbejder med henblik på en vurdering i forhold til eventuel forekomst af arkæologiske fund.



Resumé af de miljømæssige påvirkninger af de forskellige forslag

Etablering af overhalingsstrækninger – og dermed også den fulde udbygning til 2+1 vej - medfører en del konflikter med natur. Det er hovedsagelig delstrækningerne igennem Femhøjsande/Velling Plantage, Mourier Petersens Plantage og over Vorgod Å, der fungerer som nord-syd-gående økologiske forbindelser, som har store naturmæssige konsekvenser. Endvidere påvirkes flere beskyttede fortidsminder på samme delstrækninger.

Øvrige delstrækninger har forholdsvis få konflikter med miljøet, om end den fulde udbygning til 2+1 vej på hele strækningen berører adskillige forurenede grunde.

Rundkørsel ved Røgjind

9. ANLÆGSOVERSLAG OG SAMFUNDSØKONOMI

Der er beregnet anlægsoverslag for:

1. Løsning 1: Punktvise forbedringer (omfartsveje mm)
2. Løsning 2: Overhalingsstrækninger
3. Løsning 3: Udbygning til 2+1 vej på hele strækningen

Overslagene for de to første løsninger er beregnet som overslag for 9 separate strækninger, og er efterfølgende samlet til de to ”pakker” med henholdsvis punktvise forbedringer og overhalingsstrækninger.

Overslagene er udarbejdet i henhold til Transportministeriets budgetteringsprincipper for anlægsprojekter på vej- og baneområdet. Vejdirektoratets erfaringer med gennemførte entrepriser og enhedspriser, er beskrevet i et samlet overslagssystem, som er benyttet til overslagene.

Detaljeringsniveauet for løsningerne er i forundersøgelsen ikke præcise nok til at kunne angive de præcise mængder af f.eks. jord eller længde af nye lokale veje. Overslagene er derfor baseret på følgende forudsætninger:

- Der er anvendt enhedspriser ud fra erfaringer fra de seneste anlægsarbejder, som eksempelvis mængder i m³, m² og ved vejlængder i priser pr. km, som er baseret på tværsnit i henhold til forslagene.
- For jordarbejde er der gjort en række forsimplede antagelser om terrænforhold, idet det aktuelle terræn ikke er opmålt. Sikkerhedsskråninger er medtaget i de skønnede jordmængder og vejafvanding er fastsat ud fra kilometerpriser.
- Der er foretaget en geologisk screening som input til de skønnede mængder for blødbund m.v.

- Der er afsat skønnede beløb pr. km til nye adgangsveje m.v. og midlertidige foranstaltninger i anlægsperioden.
- Nye faunaunderføringer (rør), paddehegn, afværgeforanstaltninger ved vandløb, erstatningsbiotoper samt støjafskærmning er indeholdt i anlægsoverslaget baseret på et skøn, da der ikke er foretaget egentlige feltundersøgelser. De vil blive gennemført i forbindelse med en eventuelt kommende VVM-undersøgelse.

Til mindre ledningsomlægninger er der afsat beløb med baggrund i kilometerpriser samt erfaringstal.

Arealbehovet er opgjort ud fra det skønnede arealbehov til permanente ekspropriationer. Heri indgår en vurdering af omfanget af de forventede totalekspropriationer. Arealbudgettet er opstillet ud fra ejendomspriserne i området og på baggrund af ekspropriations- og taksationskommissionens erstatningsfastsættelse på sammenlignelige strækninger.

Der er afsat beløb til arkæologiske forundersøgelser og markundersøgelser baseret på kilometerpriser.

Anlægsoverslag

På baggrund heraf er der beregnet et basisoverslag, som omfatter udgifter til etablering af anlægget, arealanvendelse, projektering, tilsyn og administration, eksklusiv moms.

Basisoverslaget tillægges 50 % til dækning af fremtidige ændringer og usikkerheder jf. Transportministeriets budgetteringsprincipper for økonomistyring af anlægsprojekter. I tabel 4 ses basisoverslaget + 50 % for de enkelte forslag.

Det vurderes som anlægsteknisk relativt enkelt at gennemføre de her beskrevne løsninger, og risikovurderingen for

	Løsning 1: Punktvise forbedringer (omfartsveje)	Løsning 2: Overhalingsstrækninger	Løsning 3: Udbygning til 2+1 vej på hele strækningen
Basisoverslag + 50 %	190,5	191,5	884,7

TABEL 5 Basisoverslag + 50 % for forslagene i mio. kr. (prisniveau medio 2013, indeks 183,38)



Blandet trafik ved Ringkøbing



Traktor ved rundkørsel ved Videbæk

projektet indikerer, at projektet formentligt kan gennemføres uden brug af den fulde ressource.

Løsning 1 omfatter i alt fire delprojekter, og kan – som tidligere nævnt – gennemføres uafhængigt af hinanden. Nedenfor er anlægsoverslagene for de enkelte delprojekter:

Delprojekt:	Anlægsoverslag:
Vejforlægning Røgend mm	41,0
Ombygning af Videbæk omfartsvej	37,3
Vorgod-Barde omfartsvej	62,6
Havnstrup omfartsvej	49,6

TABEL 6 Basisoverslag + 50 % for delprojekterne i løsning 1 i mio. kr. (prisniveau medio 2013, indeks 183,38)

Løsning 2 omfatter fem delprojekter, der ligeledes kan gennemføres uafhængigt af hinanden. Nedenfor er anlægsoverslagene for de enkelte delprojekter:

Delprojekt:	Anlægsoverslag:
Overhalingsstrækning Mourier Petersens Plantage	72,2
Overhalingsstrækninger ved Brejning rundkørslen	10,6
Overhalingsstrækning Vorgod-Barde øst	53,5
Overhalingsstrækning Havnstrup vest	31,4
Overhalingsstrækning Havnstrup øst	23,9

TABEL 7 Basisoverslag + 50 % for delprojekterne i løsning 2 i mio. kr. (prisniveau medio 2013, indeks 183,38)

Løsning 3 omfatter alle de 9 ovenstående delprojekter samt de resterende dele af strækningen mellem ringvejen i Ringkøbing til tilslutningsanlægget ved den kommende motorvej ved Snebjerg.

Samfundsøkonomiske effekter

Den samfundsøkonomiske rentabilitet er vurderet for alle forslag. Her er omkostninger i form af anlægsudgifter, øgede udgifter til drift og vedligehold, skatteforvridning mv. sammenholdt med gevinster i form af tidsbesparelser.

Vurderingen er foretaget i henhold til Transport- og Energinisteriets manual for samfundsøkonomisk analyse

og ministeriets samfundsøkonomiske beregningsmodel "TERESA". Vurderingen er foretaget med en 50-års beregningshorisont og en forventning om en trafikvækst frem til år 2030. Et projekt vurderes som rentabelt, hvis det har en positiv nutidsværdi og en intern rente over diskonteringsrenten, som er 5 %.

I forbindelse med en forundersøgelse er vurderingen baseret på en række simple antagelser, hvor der endnu ikke foreligger præcis viden. Den samfundsøkonomiske vurdering indeholder ikke effekterne på landskab og bykvalitet, dyr og planteliv, sammenhængen med fysiske planlægning og regionaløkonomiske effekter.

Udeladelsen af disse effekter vil højst sandsynligt ikke påvirke det samlede resultat væsentligt. Det skal bemærkes, at anlægsoverslaget indeholder omkostninger til at imødegå negative effekter på f.eks. dyre- og planteliv i form af fauna-passager. Den samfundsøkonomiske beregning af uheld er opgjort på strækningsniveau.

Vurdering af resultaterne

De samfundsøkonomiske effekter er beregnet for følgende løsninger:

- Punktvise forbedringer (omfartsveje og vejforlægninger)
- Overhalingsstrækninger
- 2+1 på hele strækningen (80 km/t)
- 2+1 på hele strækningen (90 km/t).

Der er således ikke gennemført beregninger for de enkelte delprojekter, der tilsammen udgør løsning 1: "punktvise forbedringer" og løsning 2: "overhalingsstrækninger".

Generelt vurderes etablering af overhalingsstrækningerne at have en bedre samfundsøkonomisk forrentning end etableringen af omfartsveje. På grund af størst trafik på den østlige del af projektstrækningen, skønnes overhalingsstrækningerne omkring Havnstrup at have en marginalt bedre forrentning end de øvrige overhalingsstrækninger.

Den nuværende vej mellem Ringkøbing og Herning er noget nær den mest direkte vej mellem de to byer, og gevinsterne af de forskellige udbygningsalternativer skal derfor primært findes som tidsgevinster ved sparet trængsel (eller generelt højere kørehastighed) og sparede eksterne omkostninger i form af sparede uheld og mindre miljøbelastning.



Rute 15 vest for Røgdind

Løsningen "punktvisse forbedringer" med etablering af omfartsveje ved Barde og Havnstrup samt forbedring af omfartsvejen ved Videbæk og forbedring af forholdene omkring rundkørslen ved Røgind vil medføre en negativ forrentning af den afholdte investering. Årsagen til dette er primært, at trafikanterne ikke opnår en tidsbesparelse ved at benytte omfartsvejen frem for at benytte de nuværende veje.

Løsningen med etablering af overhalingsstrækninger opnår en lille positiv forrentning på 1,5 %. De primære tidsgevinster fremkommer ved formindsket forsinkelse i forbindelse med overhaling af langsomt kørende køretøjer.

Løsningen med etablering af 2+1 vej på hele strækningen opnår en samfundsøkonomiske forrentning på 1,1 %, hvilket formentlig kan forklares ved en negativ tidsgevinst ved benyttelse af omfartsvejene og en positiv gevinst på de frie strækninger som følge af mindre forsinkelse ved overhaling af langsomt kørende køretøjer.

Til sammenligning er også beregnet den samme løsning, hvor den eneste ændring er en forhøjelse af den generelle hastighedsgrænse på strækningen fra 80 til 90 km/t.

Dette vil i beregningerne medføre en betydelig tidsgevinst, og dermed også en samfundsøkonomiske forrentning på 5,2 %.

Rejsetidsgevinsterne ved at hæve hastighedsgrænsen fra

80 km/t til 90 km/t bygger på en antagelse om, at den faktiske kørehastighed stiger med 10 km/t.

Fælles for alle løsninger vil der være gener for trafikken i anlægsperioden, hvilket i samfundsøkonomisk sammenhæng medfører en omkostning. Omkostningen er størst i de løsninger der omfatter udvidelse af eksisterende vej (overhalingsstrækninger).

De eksterne effekter ved projekterne, i form af den samfundsøkonomiske værdi af ændrede støjforhold, ændring i trafikuheld, ændring i luftforurening og CO₂-udledning, er under et positiv for alle løsninger. Den positive effekt er størst ved den samlede løsning og mindst ved løsning 1, der indeholder omfartsveje mm.

Set i forhold til en række andre vejprojekter er den samlede samfundsøkonomiske gevinst ved de undersøgte løsninger ret beskeden. I vejprojekter bidrager værdien af tidsgevinster typisk med en stor del af den samfundsøkonomiske gevinst ved projektet. I de her undersøgte løsninger er den samlede tidsgevinst for trafikanterne beskeden, da der på strækningen er relativt få forsinkelser forårsaget af trængsel, og den nuværende generelle hastighedsbegrænsning på 80 km/t også vil være gældende efter ombygningen af strækningen. Kun i en tænkt løsning, hvor den generelle hastighed på strækningen forøges væsentligt, vil den samlede tidsgevinst for trafikanterne være så stor, at projektet kan betragtes som samfundsøkonomisk rentabelt.

	Løsning 1: Omfartsveje mm.	Løsning 2: Overhalingsstrækninger	Løsning 3: 2+1 vej på hele strækningen	Løsning 3A: 2+1 vej på hele strækningen - 90 km/t
Samfundsøkonomisk forrentning i %:	negativ	1,5	1,1	5,2

TABEL 8 Samfundsøkonomisk forrentning af forslagene (udgifter og gevinster i prisniveau medio 2013, indeks 183,38)

KORTBILAG

BILAG 1: KOMMUNEPLANRAMMER

BILAG 2: BESKYTTEDE NATURTYPER

BILAG 3: VÅDOMRÅDER

BILAG 4: SKOVOMRÅDER

BILAG 5: FRILUFTSLIV OG GEOGRAFISKE VÆRDIER

BILAG 6: FORURENET JORD OG RÅSTOFOMRÅDER

BILAG 7: KULTURARV

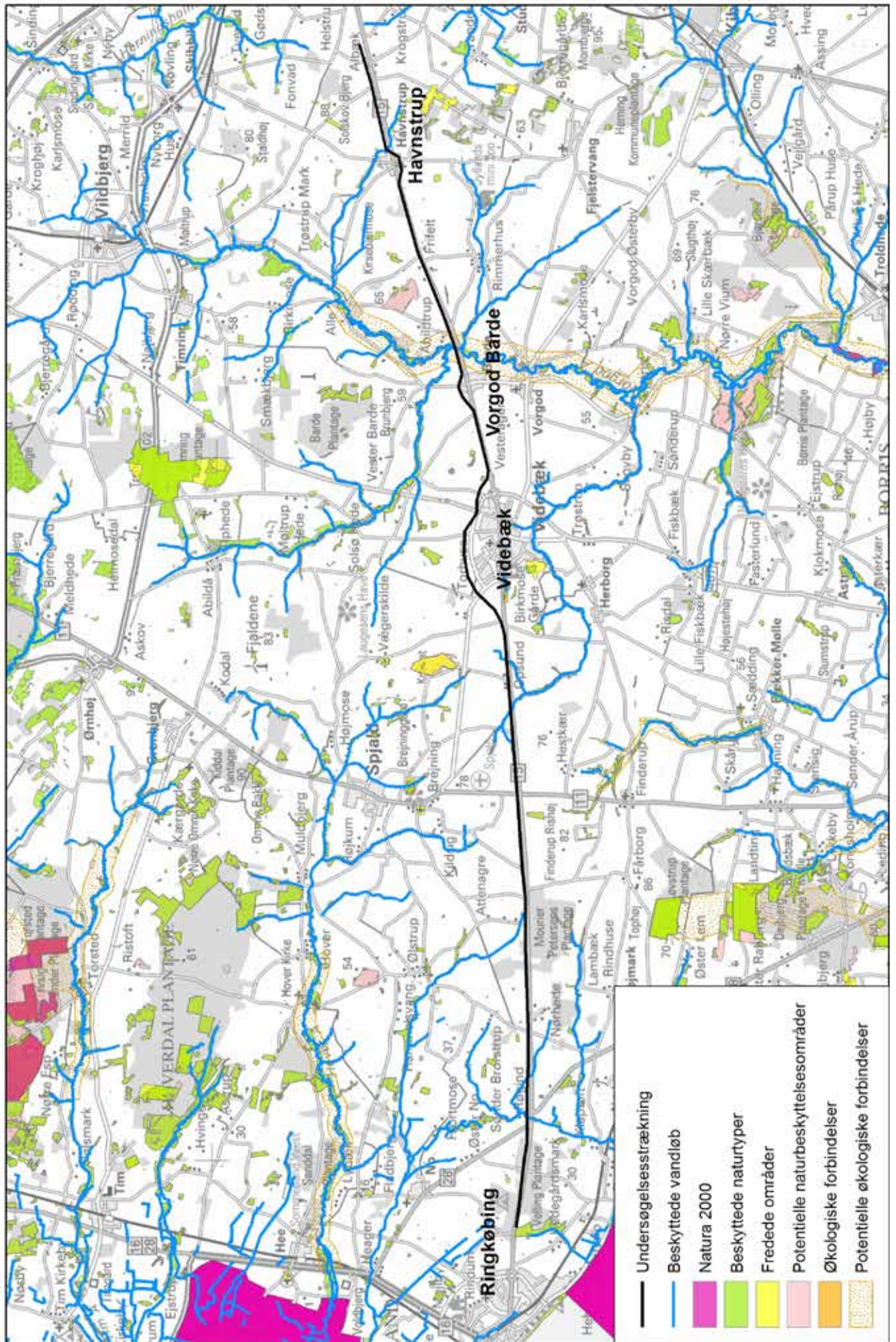
BILAG 8: DRIKKEVANDSINTERESSER

BILAG 9: AREALMÆSSIGE KONSEKVENSER

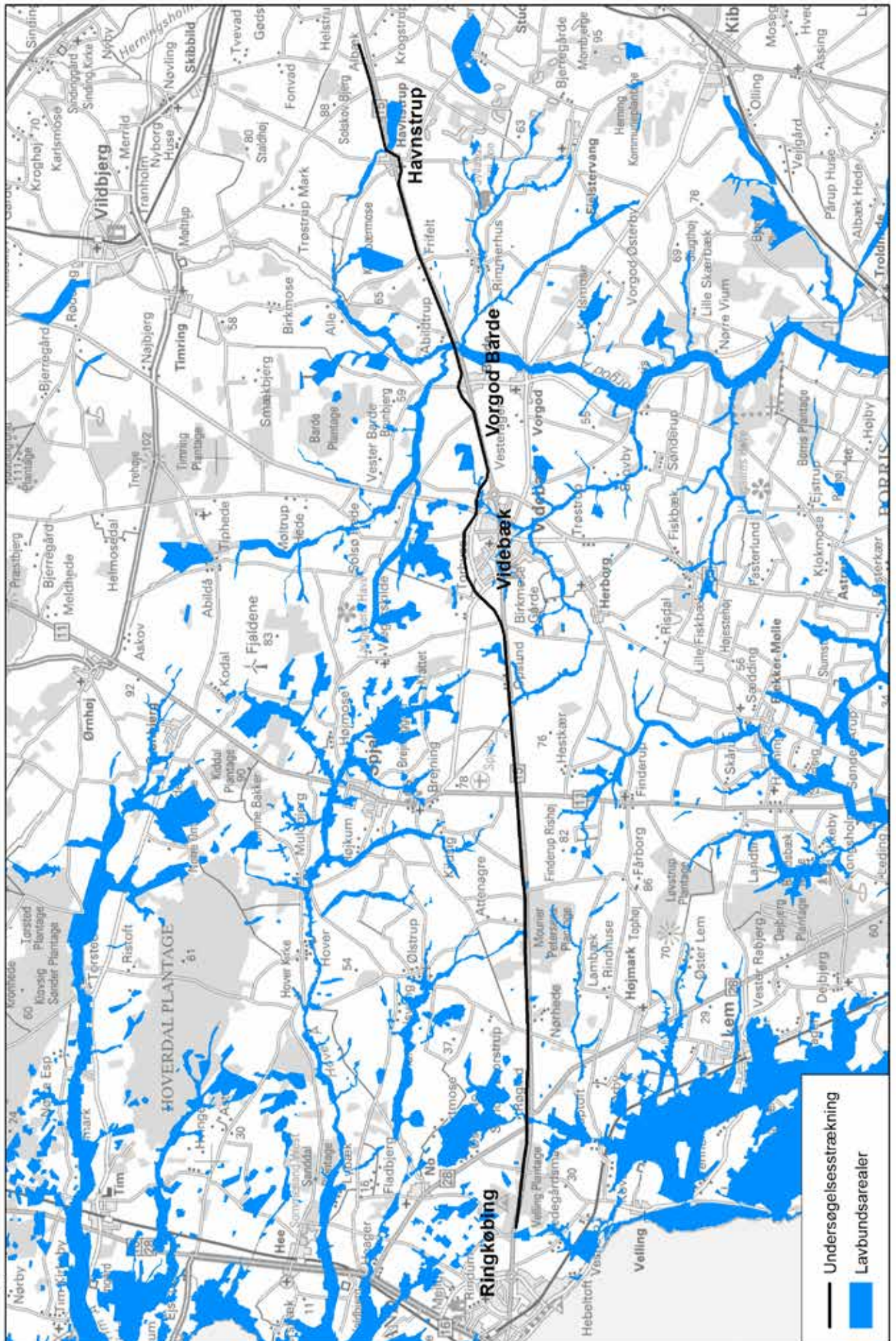
Bilag 1 Kommuneplanrammer



Bilag 2 Beskyttede naturtyper

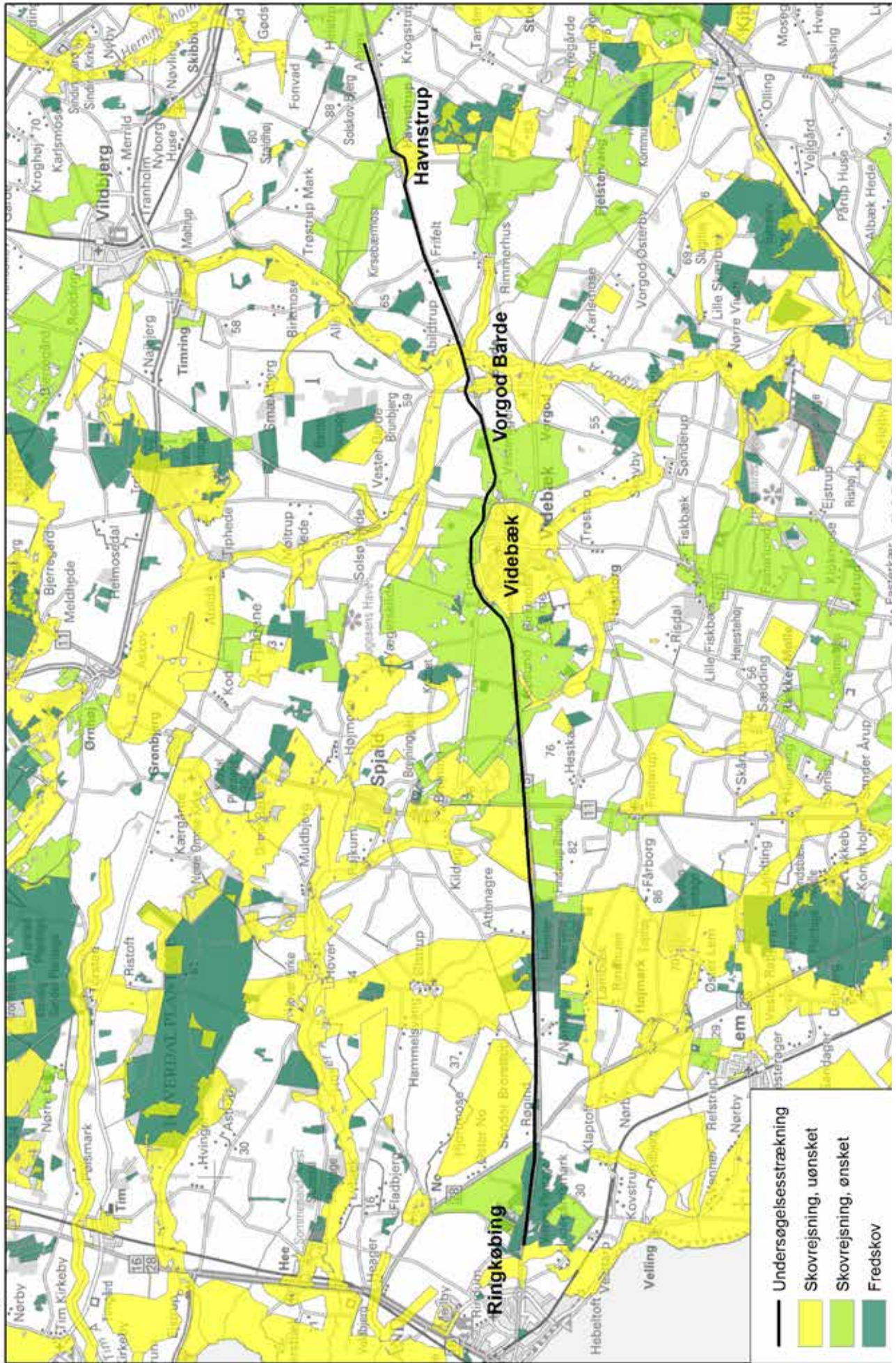


Bilag 3 Vådområder

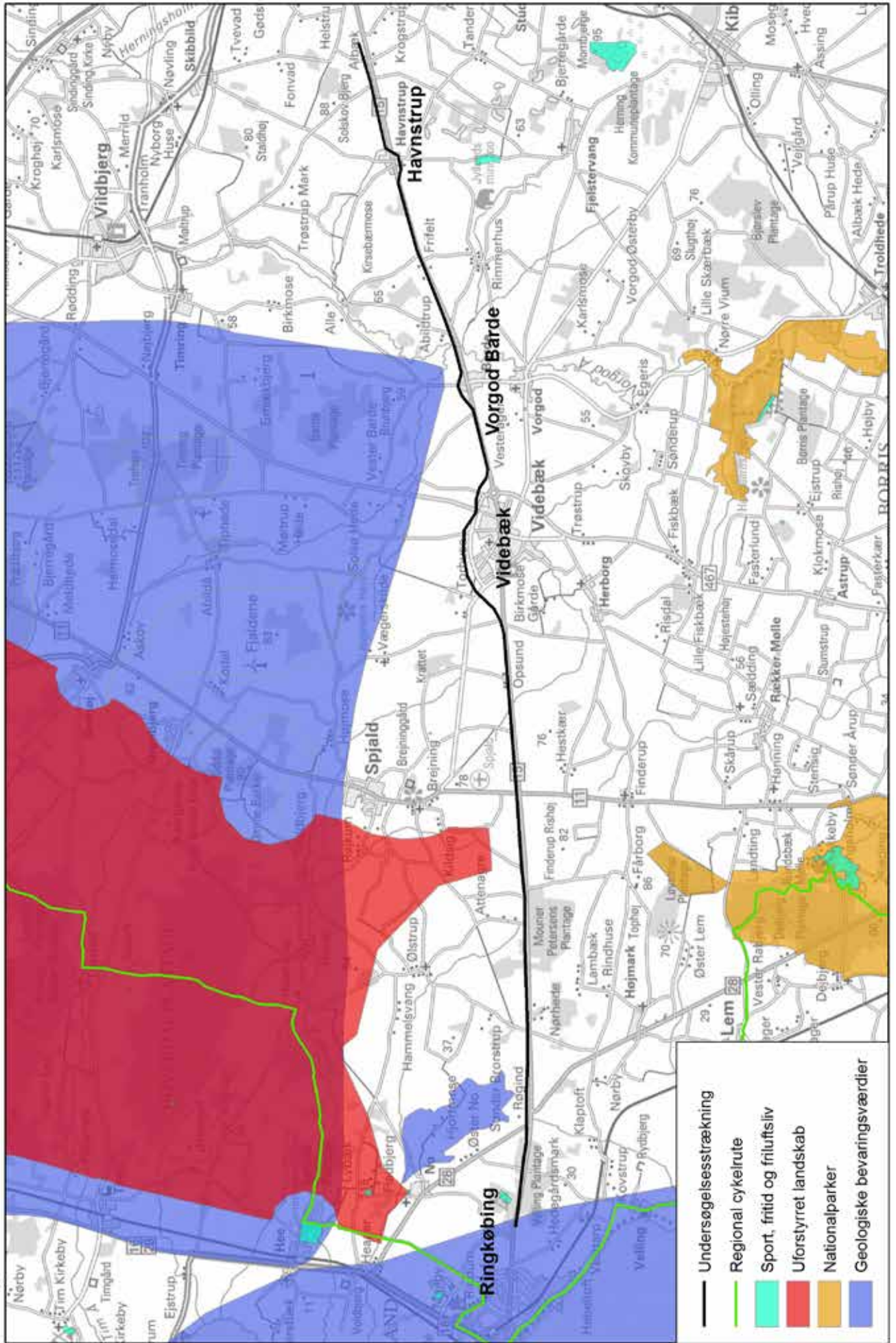


- Undersøgelisesstrækning
- Lavbundsarealer

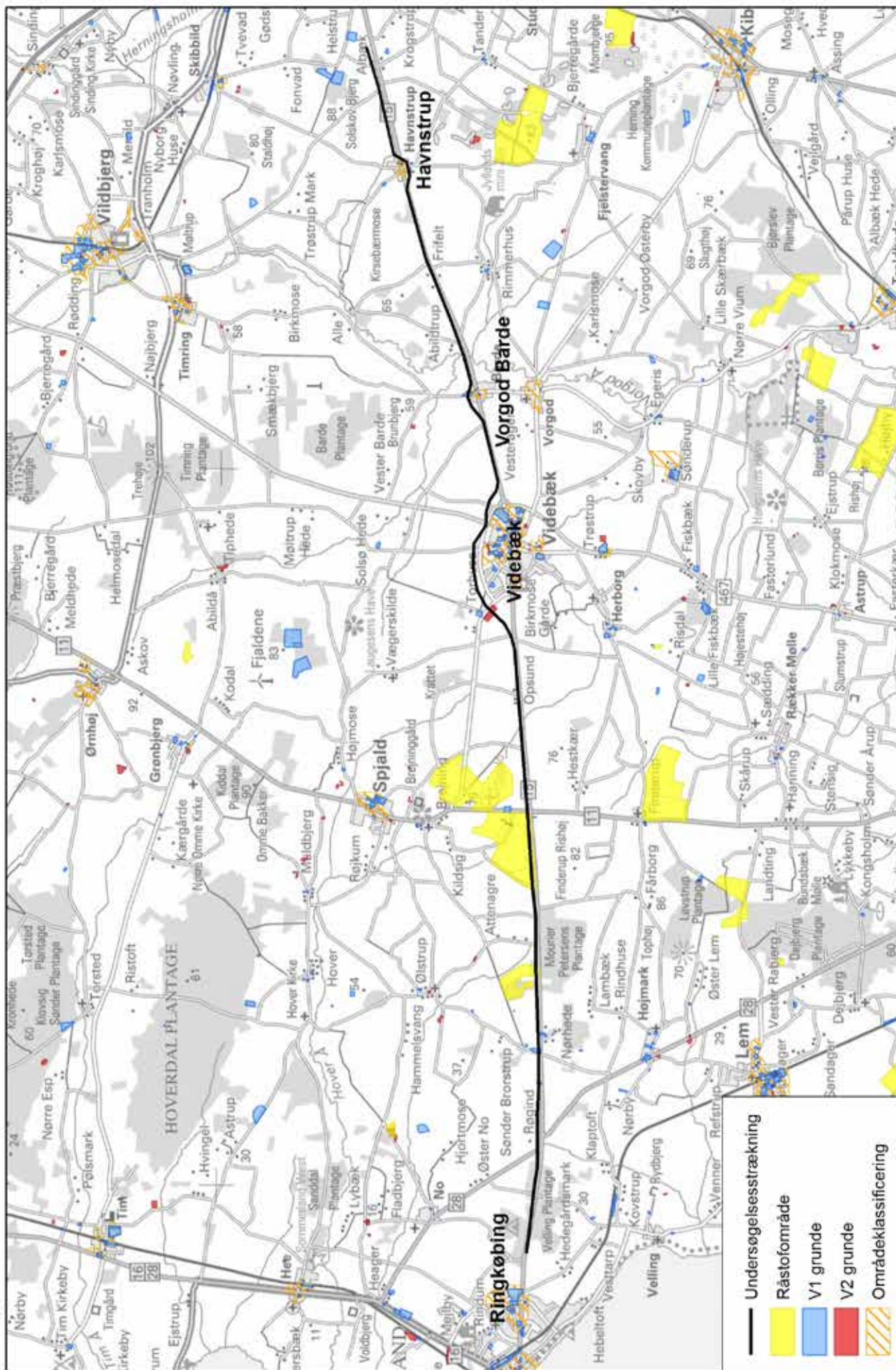
Bilag 4 Skovområder



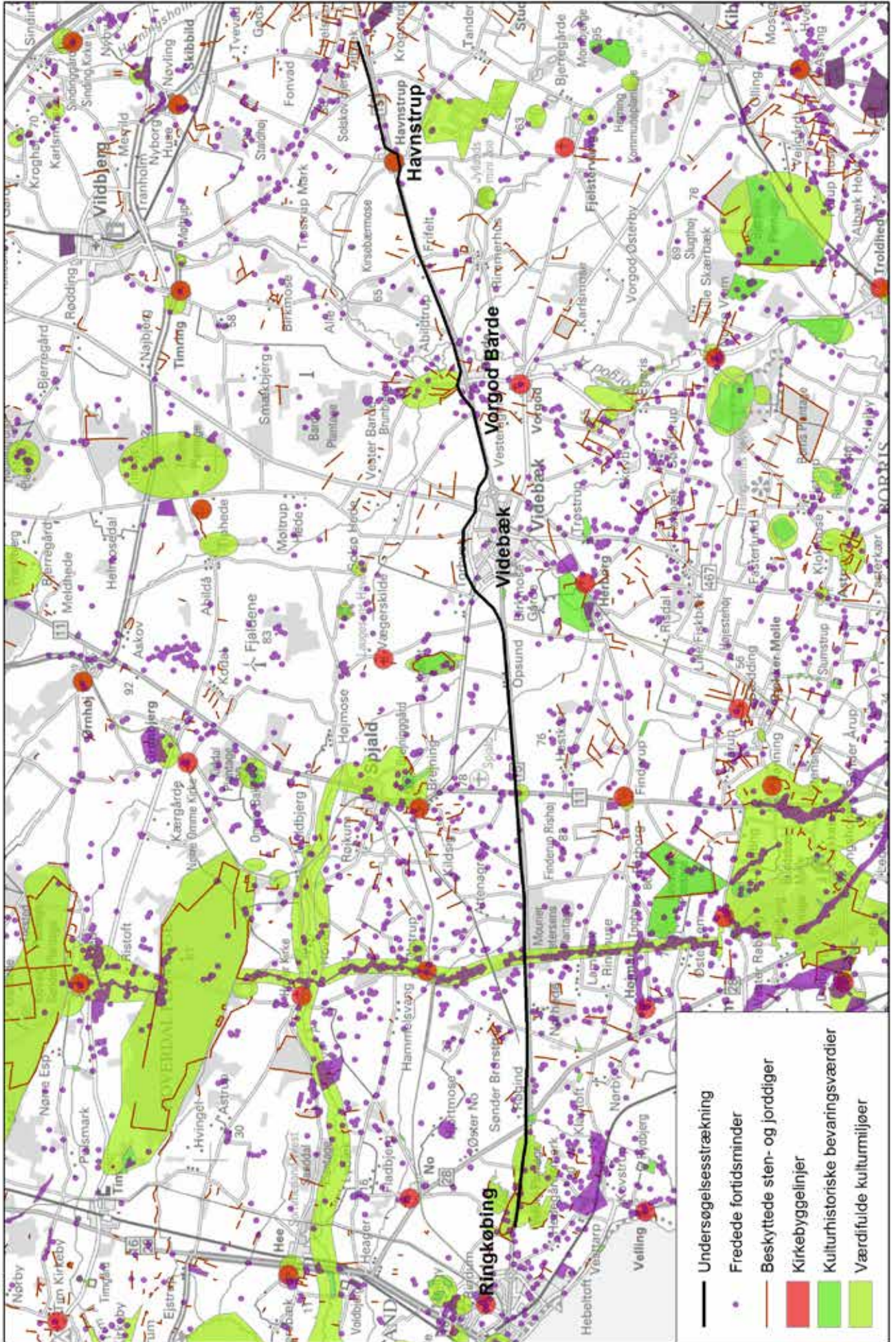
Bilag 5 Friluftsliv



Bilag 6 Forurennet jord



Bilag 7 Kulturalry



BILAG 9

AREALMÆSSIGE KONSEKVENSER PÅ DELSTRÆKNINGER

Rute 15 Ringkøbing - Herning	Permanent arealbehov til vejanlægget (ha)	Midlertidige arbejdsarealer i anlægsfasen (ha)	Ejendomme der berøres af permanent arealerhvervelse (antal)	Ejendomme der forventes totaleksproprieret (antal)
1 - Ringkøbing - Røgind, ca. km 2,3-7,5	5-6	8-10	8-10	0-2
2 - Røgind - Attenagre, ca. km 7,5-14	3-4	10-12	11-13	0-1
3 - Attenagre - Opsund, ca. km 14 - 19,5	0-1	1-3	3-5	0-2
4 - Opsund - Videbæk Ø, ca. km 19,5 - 26,3	3-4	6-9	11-13	0-2
5 - Barde omfartsvej, ca. km 26,3 - 29,3	1-2	2-4	8-10	1-3
6 - Barde Ø - Abildtrup, ca. km 29,3 - 32,0	1-2	5-7	11-13	0-1
7 - Abildtrup - Haunstrup V, ca. km 32,0 - 35,0	1-2	6-8	10-12	0-1
8 - Haunstrup omfartsvej, ca. km 35,0 - 37,2	3-4	4-6	9-11	0-1
9 - Haunstrup ø - Snejbjerg, ca. km 37,2 - 40,0	0-1	3-5	10-12	0-1
Udbygning til 2+1	40-50	120-130	160-170	10-20



Vejdirektoratet har lokale kontorer i Aalborg, Fløng, Middelfart, Næstved og Skanderborg samt hovedkontor i København.

Find mere information på vejdirektoratet.dk

VEJDIREKTORATET

Niels Juels Gade 13
Postboks 9018
1022 København K
Telefon 7244 3333

vd@vd.dk
vejdirektoratet.dk

