

Trafikprognoserne er baseret på de officielle forventninger til væksten i bruttonationalproduktet. I følge Vejdirektoratets seneste trafikprognose vil vejtrafikken stige 27 pct. i perioden 1996-2010 og 32 pct. i perioden 1996-2016.

Åbningen af Storebæltsbroen har stort set ingen indflydelse på trafikbelastningen på rute 15 og 18 ved Herning.

4. Trafiksikkerhed

Vejanlægget forventes at medføre en trafikikkerhedsmæssig forbedring. I følge beregningerne vil der i gennemsnit pr. år spares 3-4 personskadeulykker på influensvejnettet i år 2010-trafikoniveau. Antallet af ulykker nedbringes yderligere, ved at gennemføre en trafiksanering af det aflastede vejnet. Undersøgelsen heraf vil ske i detailprojekteringsfasen.

For at opnå en høj grad af trafikikkerhed anlægges motortrafikvejene med nødspor, yderrabat, flade skråninger og afrundede grøfter. I midterrabatten på de 4-sporede strækninger og ved broer og større dæmnin-ger opsættes autoværn. Der etableres udstyr til registrering af trafikmængder og hastigheder m.v. til brug for trafikinformation bl.a. ved katastrofesituationer.

Endvidere foretages løbende trafikikkerhedsrevision af projektet for at sikre, at vejanlægget bliver projekteret og anlagt så trafikikkert som muligt.

5. Plan- og beskyttelsesforhold

Anlæg af de nye veje kræver dispensation fra gældende bestemmelser vedrørende bl.a. skove, vandløb, fortidsminder og arealer, som er beskyttet i henhold til naturbeskyttelseslovens § 3 m.v.

Rute 18 krydser en fredning omkring Fjederholt Å syd for Herning. Selve åen er fredet på strækningen fra Slumstrup til Rind Å, jf. Overfredningsnævnets kendelse nr. 1837/65 af 20. oktober 1967 vedrørende fredning af en del af Fjederholt Å i Rind Sogn. Formålet med denne fredning er at bevare den uregulerede og uforurenede å, som indeholder en usædvanlig rig ferskvandsfauna. Fredningen er i 1973 udvidet til også at omfatte åens omgivelser, jf. Overfredningsnævntes kendelse af 20. september 1973 om fredning af Fjederholts Ås omgivelser, Rind Sogn. I følge fredningsbestemmelsen »skal de fredede arealer forblive henliggende i deres nuværende tilstand, og landskabsformerne må ikke ændres, heller ikke ved afgravning eller opfyldning.«

Såfremt vejen helt skal undgå fredningen, vil den skulle føres øst om Slumstrup, ca. 2 km længere mod øst. Vejen ville herved komme meget tæt på Nørre Kollund og gennemskære et bevaringsværdigt ud-

skiftningslandskab på bakkeøen vest for Kollund samt Fjederholt Søndre Plantage og medføre et vejforløb i det uforstyrrede landskab med plantageområder og brunkulslejer.

Ringkjøbing Amt har meddelt, at man forventer at kunne give de til hovedforslagets gennemførelse nødvendige tilladelser i medfør af naturbeskyttelsesloven.

Skov- og Naturstyrelsen har i henhold til naturbeskyttelseslovens § 20 og »Bekendtgørelse om godkendelse af offentlige vejanlæg og af ledningsanlæg m.v. i det åbne land«, Miljøministeriets bekendtgørelse nr. 571 af 25. juni 1992, meddelt principgodkendelse af hovedforslaget på vilkår af, at der etableres nogle ekstra faunapassager, og at der sikres mulighed for at hæve grundvandsstanden ved passager af lavbundsområder.

Endvidere ønsker Skov- og Naturstyrelsen broen over Fjederholt Å forlænget fra 150 m til ca. 200 m for at friholde åen og dens bredder og for at forbedre muligheden for faunapassage. Desuden må der ikke afledes vejvand til Fjederholt Å eller placeres regnvandsbassiner inden for fredningen. Brolængden vil blive fastlagt ud fra fredningsmyndighedernes krav og i samarbejde med Skov- og Naturstyrelsen i detailprojekteringsfasen. Der vil ikke blive afledt vejvand til åen, idet der etableres regnvandsbassiner uden for fredningen med alternative recipienter, f.eks. nedsviningsanlæg el. lign.

En realisering af linieføringen over Fjederholt Å forudsætter, at det konstateres, at vejanlægget ikke krænker fredningsbestemmelserne, eller at der gennemføres en ny fredningssag, der giver mulighed for at anlægge vejen gennem det fredede område.

Broerne over Søby Å og Holtum Å ønskes tilsvarende forlænget til henholdsvis ca. 105 og 180 m for at forbedre faunapassagerne i ådalene.

Endvidere ønsker Skov- og Naturstyrelsen, at linieføringen mellem Høgild og Arnborg søges flyttet mod øst for at undgå gennemskæring af et hedeområde.

6. Miljømæssige konsekvenser

6.1. Arealindgreb og barrierevirkning

Vejanlæggene vil påvirke den nuværende arealanvendelse, og en del ejendomme vil blive berørt enten direkte eller som nabo til de nye veje. Vejene vil udgøre en barriere, fordi krydsning kun bliver mulig ved over- eller underføringer. Det medfører ændrede adgangsforhold til flere ejendomme og til naturområder. Til gengæld bliver barrierevirkning og oplevet risiko mindre på de eksisterende ruter 18 og 15.