

Motorvejsstrækningen anlægges som 4-sporet motorvej med to kørebaner à 8,5 m adskilt af en 4 m bred midterrabat med autoværn og med 2,5 m brede nødspor og 1 m brede yderrabatter. Der kan på delstrækninger blive behov for at øge bredden af midterrabatten for at opnå tilstrækkelig oversigt i kurver.

På strækningen Sundsvej-ny rute 15 anlægges motorvejen med 8 m brede kørebaner som hidtil forudsat, da broerne allerede er kontraherede.

For at opnå en høj trafikikkerhed etableres belægning på brede kantbaner i midterrabatten mellem kørebane og autoværn. Herved nedsættes risikoen for trafikuheld som følge af, at bilister i overhalingssporet får et hjul ud i midterrabatten.

Vejanlæggets øvrige udformning er som beskrevet i bemærkningerne til lovforslaget (L 224) om anlæg af rute 18, strækningen Herning N-Brande, og rute 15, strækningen Herning Ø-Snebjerg, jf. henvisningen til Folketingstidende i indledningen.

Af bilag 2 fremgår de strækninger, der i henhold til lovforslaget anlægges som henholdsvis motorvej og motortrafikvej.

### 3. Trafikale konsekvenser

En udbygning af rute 18 Herning-Vejle til motorvej vil betyde en bedre og hurtigere forbindelse ikke alene mellem Herning og Vejle, men også for et større område i Midt- og Vestjylland. Således vil f.eks. trafik fra Skive til motorvejsnettet ved Trekantområdet med fordel kunne benytte rute 18 frem for rute 13, Viborg-Vejle. Det medfører en større overflytning af trafik fra andre veje end en udbygning til motortrafikvej og vil derfor have en positiv trafikikkerhedsmæssig effekt.

På strækningen Herning N-Brande forventes følgende årsdøgntrafik i 2010:

Ca. 7.000 biler på strækningen Herning N-Sundsvej, 12-15.000 biler på strækningen Sundsvej-ny rute 15 og 10-12.000 biler på strækningen ny rute 15-Brande.

På rute 15 Herning Ø-Snebjerg forventes 7-15.000 biler pr. døgn på strækningen øst for Vardevej og ca. 3.000 biler på strækningen vest for Vardevej.

Ved større arrangementer i Messecenter Herning er trafikbelastningen i de mest belastede timer 50-150 pct. større end under normale forhold.

Ved etablering af motorvej på hele strækningen Herning-Vejle forventes følgende årsdøgntrafik i 2010-niveau:

Ca. 7.000 biler på strækningen Herning N-Sundsvej, 13-18.000 biler på strækningen Sundsvej-ny rute 15 og 12-14.000 biler på strækningen ny rute 15-

Brande. På de øvrige strækninger fra Brande til Vejle forventes mellem 10.000 og 21.000 biler.

Trafikprognoseerne er baseret på trafikniveauet i 2001 og en forventet gennemsnitlig stigning på 1,7 pct. p.a. frem til 2010.

### 4. Trafikkerhed

Udbygning af rute 18 til motorvej vil øge trafikikkerheden, dels fordi en 4-sporet motorvej har en højere trafikikkerhed end en 2-sporet motortrafikvej, dels fordi den overflytter mere trafik fra det øvrige vejnet.

Det forventes, at anlæg af strækningen Herning (Sundsvej)-Brande som motorvej medfører, at der i gennemsnit pr. år spares 1-2 personskadeuheld mere end ved udbygning af strækningen til motortrafikvej.

### 5. Plan- og beskyttelsesforhold

Syd for Herning løber rute 18 på tværs af Fjederholt Å, der på det pågældende sted er omgivet af en fredning i en bredde af ca. 300 m. Fredningsnævnet for Ringkjøbing Amt har i kendelse af 22. september 2000 tilladt, at vejen føres gennem fredningen på en 200 m lang dalbro under forudsætning af, at broen straks etableres som 4-sporet motorvejsbro.

### 6. Miljømæssige konsekvenser

De miljømæssige konsekvenser af anlæg af motorvej eller motortrafikvej på rute 18 mellem Herning og Brande er beskrevet i Vejdirektoratets rapporter fra 1997 "Rute 18 og 15 ved Herning, VVM-redegørelse, Sammenfattende rapport (rapport nr. 139)", "Rute 18 og 15 ved Herning, Miljøvurdering (rapport nr. 140)" samt "Rute 18 og 15 ved Herning, Landskabsæstetisk vurdering og visualisering (rapport nr. 141)". Rapporterne er tidligere fremsendt til Folketinget.

Anlæg af rute 18 som motorvej i stedet for motortrafikvej fra Sundsvej til Brande har relativt begrænsede miljømæssige konsekvenser, bl.a. fordi selve vejanlægget i det væsentlige kun ændres på strækningen mellem Fjederholt Å og Brande.

Arealforbruget øges med ca. 20 ha, men ingen nye områder eller fortidsminder, som er beskyttede i henhold til naturbeskyttelseslovens § 3 og § 4, vil blive berørt herved.

Motorvejen vil tiltrække mere trafik, hvilket - sammen med at gennemsnitshastigheden øges - vil medføre, at støjniveauet på strækningen syd for Herning øges med ca. 3 dB(A). Det vil påvirke relativt få boliger, da motorvejen forløber i åbent land og i afgravning på flere delstrækninger.

Emissionen af NOx og partikler fra trafikken vil øges med henholdsvis 20 tons og 365 kg pr. år, mens