

lang landskabsbro. I detailprojekteringsfasen undersøges mulighederne for at etablere kombinerede menneske- og faunapassager udvalgte steder.

Endvidere anlægges faunarør for grævling og padder på alle strækninger, hvor vejen ligger i terræn eller på dæmning. Alle vandløbskrydsninger etableres med banketter på begge sider af vandløbet af hensyn til odforekomst. Der opsættes efter behov vildthejn langs vejen samt på og ved de planlagte faunapassager. Endelig fastlæggelse af faunapassager m.v. sker i detailprojekteringsfasen.

#### 4.8 Erstatningsnatur

De skovområder og vandhuller, der forsvinder ved anlæg af vejen, bliver retableret andetsteds.

#### 4.9 Støjafskærmning

Der anses ikke at være behov for at etablere støjafskærmning i forbindelse med anlæg af motorvejen, da vejens placering ikke medfører uacceptable støjforhold ved større sammenhængende boligområder.

#### 4.10 Vejudstyr og beplantning

Vejen udstyres med vejtavler, autoværn, nødtelefoner, kantpæle, trafikregistrerings- og vintervarslingsudstyr m.v. Afmærkning på kørebanen vil blive udført med reflekterende afmærkning. Der etableres ikke vejbelysning langs vejen, da strækningen er beliggende i åbent land, men rundkørsler og signalregulerede kryds belyses. Der etableres beplantning langs vejen, hvor dette er hensigtsmæssigt.

#### 4.11 Vejafvanding

Der etableres kantopsamling i vejsiderne, og vejvandet ledes i et lukket opsamlingsystem til regnvandsbassiner. I bassinerne kan urenheder bundfældes og afstrømningen reguleres, inden vandet ledes til de nærliggende vandløb. Regnvandsbassinerne er desuden med til at sikre de lokale vandløb mod forurening i forbindelse med uheld på vejen, idet bassinerne er forsynet med olieudskillere og lukkemekanisme.

Placeringen og udformningen af bassinerne fastlægges i forbindelse med detailprojekteringen.

#### 4.12 Naboarealer

Vejen forløber i åbent land, og det er tilstræbt at indpasse vejen i det omgivende miljø og landskab på en æstetisk og miljømæssigt afbalanceret måde.

I den statslige udmelding til regionplanrevision 2001 fra Miljøministeriet anføres bl.a.: "Byvækst skal altid ske indefra eksisterende by og udad. Lokalise-

ring af erhvervsområder langs motorveje eller overordnede veje i åbent land er ikke i overensstemmelse med disse principper. Der bør som hovedregel ikke udlægges byvækstarealer inden for 300 m fra motorveje og deres tilslutningsanlæg, med mindre der er tale om en klar afrunding af byen i forhold til vejanlægget".

For at tilgodese ovennævnte hensyn anbefales det, at også den kommunale og amtskommunale planlægning af arealerne langs motorvejen følger anbefalingen om, at nye byvækstarealer udenfor bymæssig sammenhæng ikke udlægges nærmere end 300 m fra vejskel.

Generelt fastlægges en udvidelsesbyggelinie i begge vejsider med en afstand på 50 m fra motorvejens midtlinie og 35 m fra rampenes yderste kørebanelanter. Byggelinierne tinglyses på de relevante ejendomme i henhold til lov om offentlige veje § 34.

#### 5. Trafikale konsekvenser

Ved anlæg af motorvejen flyttes den gennemkørende trafik fra den eksisterende rute 18, Vejlevej, til den nye motorvej. Dette medfører, at Vejlevej i fremtiden får en anden funktion, idet den hovedsageligt skal betjene lokaltrafikken fra de tilstødende kommuneveje og private ejendomme. Det forventes, at Vejlevej får en årsdøgnstrafik (i 2010- trafikniveau) på ca. 100 biler mellem Hjortsballe og Brande og ca. 1.300 biler mellem Hjortsballe og Ris efter anlæg af motorvejen.

Motorvejen forventes at få en årsdøgnstrafik på 13.-14.000 biler (i 2010-trafikniveau), når hele strækningen mellem Herning og Vejle er udbygget til motorvej, i kombination med Diagonalvejen syd om Give.

#### 6. Trafiksikkerhed

I 5-års perioden 1997-2001 er der på Vejlevej på strækningen mellem Brande Omfartsvej og Ris registreret 33 uheld, heraf 13 med personskaade. Der er 6 dræbte og 7 alvorligt tilskadekomne. Den mest uheldsbelastede strækning er mellem Lønå og Hjortsballe.

Det forventes, at anlæg af motorvejen i alt vil medføre en besparelse på 5 uheld med personskaade pr. år. Reduktionen vedrører såvel Vejlevej mellem Brande og Ris som en lang række andre veje mellem Vejle og Herning, idet disse vil blive aflastet for den trafik, der i stedet vælger at benytte motorvejen.

Ved anlæg af en 1. etape af motorvejen mellem Ris og Givevej gennemføres en trafiksikkerhedsrevision af strækningen mellem Brande Omfartsvej og motorvejens tilslutning til Givevej.