



# Rute 15 Ringkøbing-Herning

Resumé af miljøkonsekvensanalysen  
Juni 2022

# Baggrund

Vejdirektoratet har færdiggjort miljøkonsekvensvurderingen af en udvidelse af rute 15, og fremlægger nu resultatet til offentlig høring.

Rute 15 er den primære vejforbindelse mellem Ringkøbing og Herning. Vejen har stor betydning for pendler- og erhvervstrafik i området og i perioder også for turisttrafik og trafik med relation til jordbrug. Strækningen indgår i fremkommelighedsvejnettet for omfangsrige transporter.

Strækningen mellem Nordre Ringvej i Ringkøbing og motorvejstilslutningen ved Snejbjerg er ca. 38 km lang og anlagt som en tosporet landevej med en generel hastighedsbegrænsning på 80 km/t udenfor byerne.

I perioden 2019 til foråret 2022 har Vejdirektoratet udarbejdet detaljerede forslag til udbygning af vejen til 2+1 vej og gennemført en miljøkonsekvensvurdering af udbygningsprojektet.

Undervejs er projektet og de afledte konsekvenser af vejprojektet drøftet med Ringkøbing-Skjern Kommune og Herning Kommune.

## Læs mere online

På [www.vd.dk/MKV-Ringkøbing-Herning](http://www.vd.dk/MKV-Ringkøbing-Herning) kan du læse mere om projektet og miljøkonsekvensvurderingen.

Her findes også detaljerede informationer om de undersøgte miljøforhold, arealbehov og trafikale konsekvenser. Desuden findes links til alle de faglige baggrundsrapporter om projektet.





# Miljøkonsekvensvurdering, høring og videre forløb

Miljøkonsekvensvurderingen belyser de trafikale, miljømæssige og økonomiske konsekvenser af en udbygning af rute 15 mellem Ringkøbing og Herning til 2+1 vej.

Miljøkonsekvensvurderingen skal tilvejebringe tilstrækkelig viden til, at politikere og borgere kan vurdere projektets virkninger på miljøet og sammenligne de alternative løsningsforslag. Undersøgelsen skal desuden sikre, at vejprojektet bliver bedst muligt tilpasset omgivelserne, og at miljøet ikke påvirkes unødvendigt.

## Høring

Miljøkonsekvensvurderingen er hen over sommeren i offentlig høring, hvor alle har mulighed for at komme med bemærkninger til projektet. Der afholdes et borgermøde om projektet i høringsperioden, og man kan indsende høringssvar til Vejdirektoratet med bemærkninger til projektet.

[Høringsperioden forløber fra d. 16. juni til d. 24. august 2022.](#)

## Indstilling og politisk beslutning

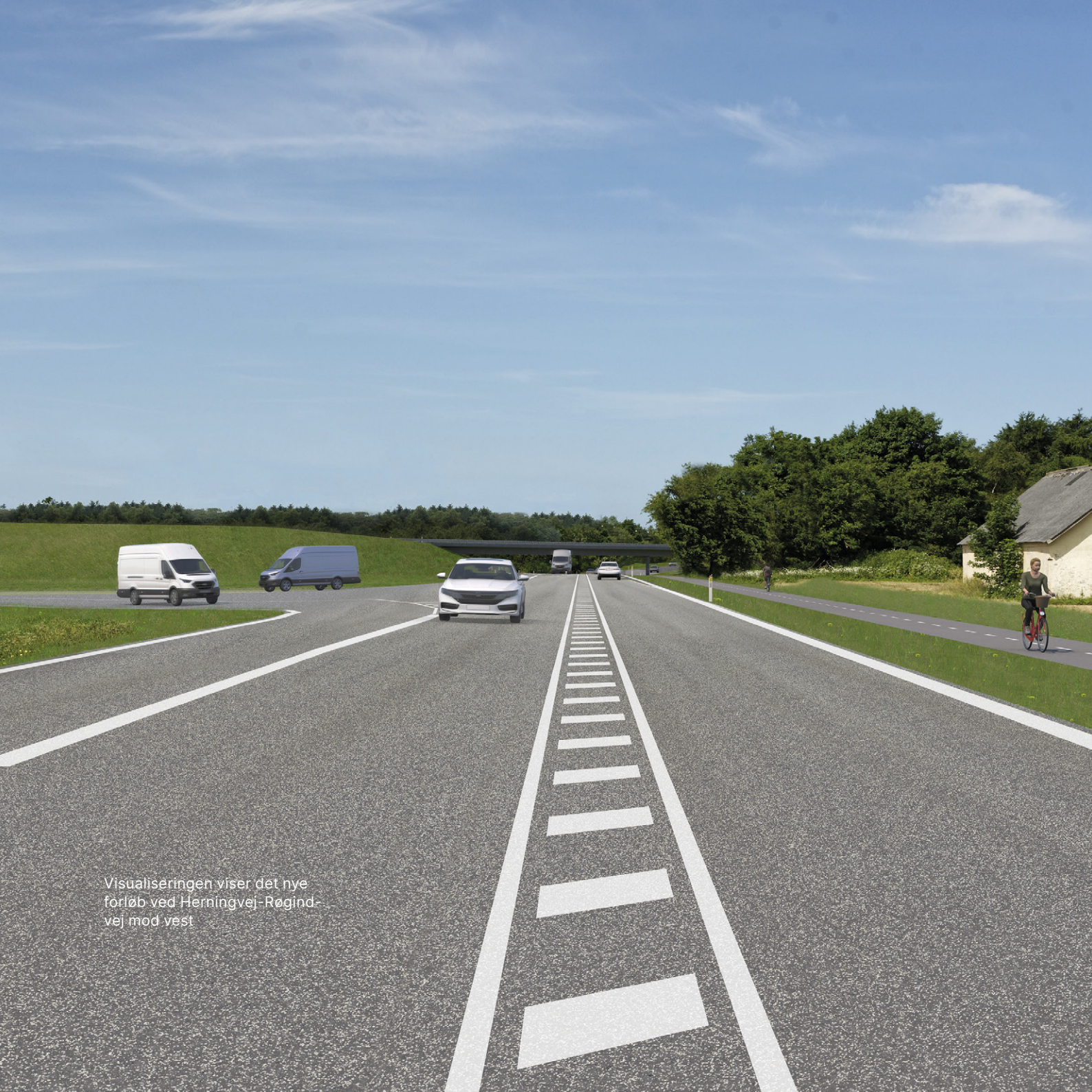
Efter den offentlige høring behandler Vejdirektoratet høringssvarene og udarbejder et høringsnotat. Herefter udarbejdes en indstilling til transportministeren.

Indstillingen udarbejdes på baggrund af den gennemførte miljøkonsekvensanalyse samt høringsvarene fra den offentlige høring.

## Udbygning af rute 15

Den politiske forligskreds bag Infrastrukturplan 2035 har besluttet, at udbygning af rute 15 mellem Ringkøbing og Herning skal gennemføres, og der er fra 2023 afsat midler på Finansloven til anlægsprojektet. Herefter forventes det at tage fem til seks år før udbygningsprojektet er færdigt.





Visualiseringen viser det nye  
forløb ved Herningvej-Røgind-  
vej mod vest



# Projektet

Formålet med udbygningsprojektet er at forbedre fremkommelighed og trafiksikkerhed samt at begrænse vejens gener for to mindre bysamfund på strækningen (Vorgod-Barde og Haunstrup).

På baggrund af et borgerforslag i den indledende høring har Vejdirektoratet valgt at undersøge en større vejforlægning for hele strækningen mellem Videbæk og Vorgod-Barde. Tilsvarende er der valgt også at undersøge et alternativ, der fører rute 15 syd om både Haunstrup og Albæk.

Efter ønske fra Ringkøbing-Skjern Kommune indeholder undersøgelsen også løsningsforslag, der fører rute 15 nordøst om Ringkøbing på en omfartsvej.

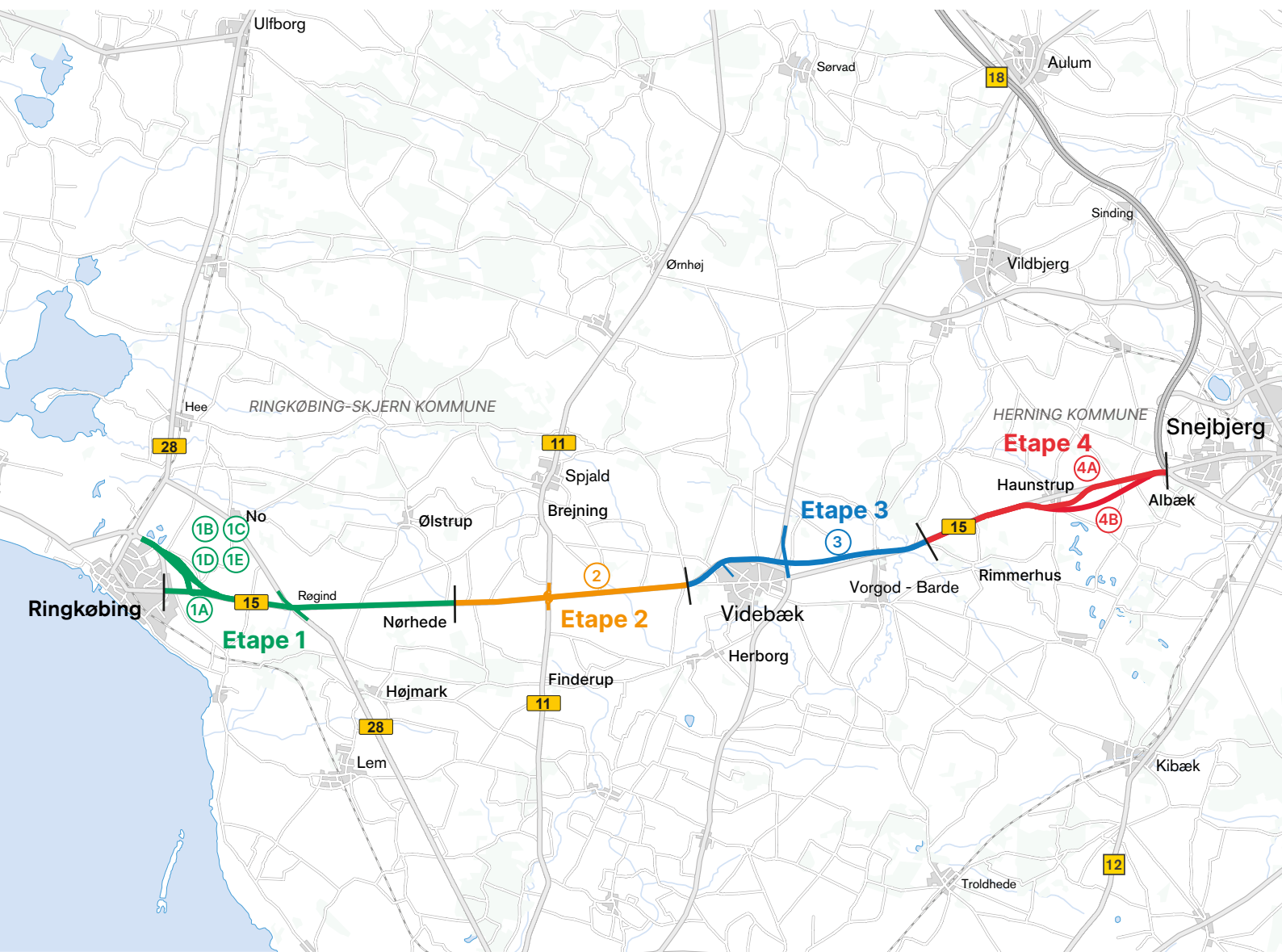
Miljøkonsekvensvurderingen dækker en strækning på i alt ca. 38 km. Fordelt på fire etaper:

- Etape 1: Nordre Ringvej - Attenagrevej.
- Etape 2: Attenagrevej - Adelvej.
- Etape 3: Adelvej - Abildtrupvej.
- Etape 4: Abildtrupvej - Messemotorvejen.

På etape 1 (den vestligste etape) er der undersøgt en udbygning af den eksisterende vej og fire mulige forslag til en omfartsvej ved Ringkøbing.

På etape 4 (den østligste etape) er der undersøgt to mulige forslag til en omfartsvej ved Haunstrup.





# Vejen udvides til 2+1 vej

I det følgende præsenteres Vejdirektoratets projektforslag. Forslaget kan blive ændret bl.a. på baggrund af den offentlige idefase og høring.

Vejen udbygges til en 2+1 vej, med en bredde der tillader tre kørespor. Ved veikryds vil det ekstra spor blive anvendt til venstresvingbane. Hastighedsbegrænsning vil være på 90 km/t.

2+1 vejen tillader skiftevis overhaling i hver retning uden modkørende trafik. Med en fuldt udbygget vej vil der være 11-12 overhalingsstrækninger i hver retning mellem Ringkøbing og Herning. Ved veikryds med venstresvingbane nedsættes hastigheden til 70 km/t på strækningen.

## Vejkryds og adgange

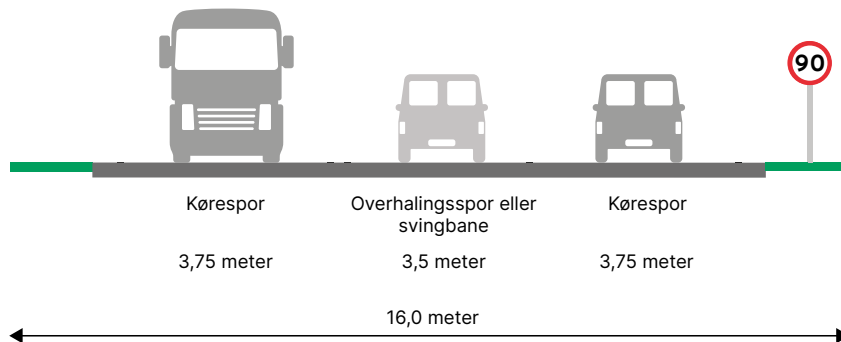
Af hensyn til trafiksikkerhed og fremkommelighed minimeres antallet af veikryds. De mest betydende

sideveje tilsluttes i kryds, hvor den ene vej føres over på en bro og med ramper, så man kan komme til og fra rute 15 (toplanskryds).

Adgang til alle private ejendomme og private fællesveje lukkes af hensyn til trafiksikkerheden.

## Rastepladser og holdepladser

- Den eksisterende rasteplads nord for vejen i Velling Plantage øst for Ringkøbing udbygges. Rastepladsen syd for vejen i Velling Plantage nedlægges, og der anlægges en ny længere mod vest.
- Den store holdeplads mellem Vorgod-Barde og Frifelt nedlægges.
- Alle vigelommer (små holdepladser) langs vejen nedlægges.



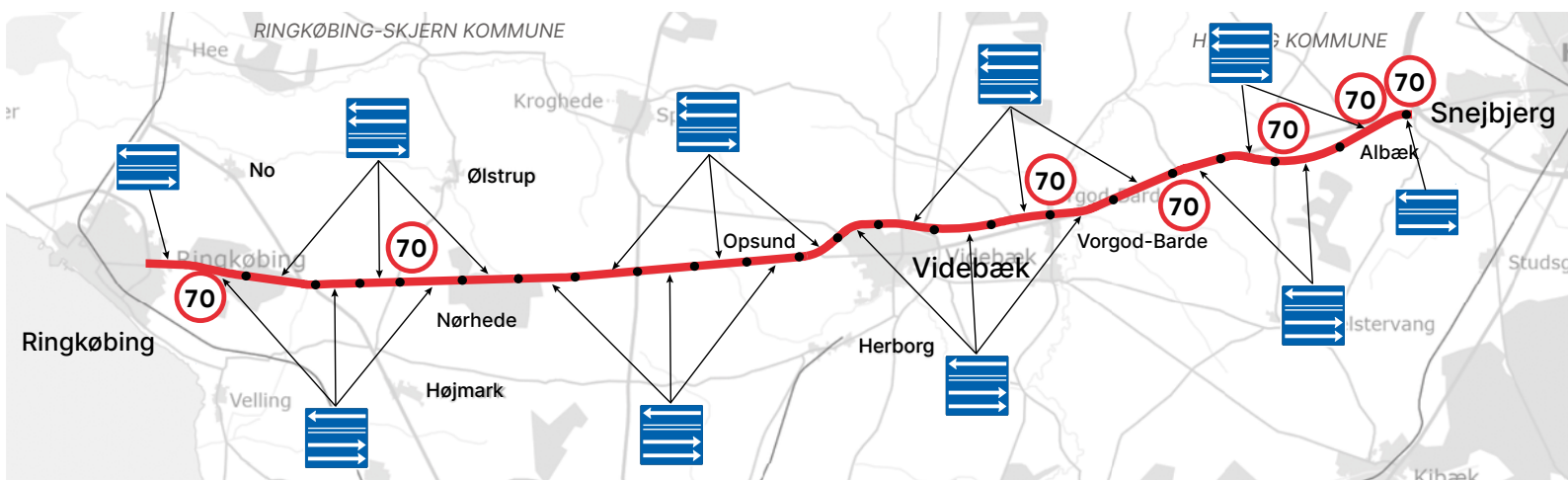
Tværsnit af en 2+1 landevej med hastighedsbegrænsning på 90 km/t



## Cykelstier

- Der anlægges en dobbeltrettet cykelsti mellem Ringkøbing og Lervangsvej i nordsiden og mellem Ringkøbing og Schubertsvej i sydsiden.
- I løsningerne med omfartsvej ved Ringkøbing anlægges desuden en dobbeltrettet cykelsti i sydsiden af Nordre Ringvej mellem Holstebrovej og Rindumvej.
- I løsningerne med en kort omfartsvej ved Haunstrup (4A) anlægges en dobbeltrettet cykelsti i nordsiden mellem Haunstrup og Snejbjerg.
- På resten af vejen vil det ikke være tilladt at cykle, så på disse strækninger skal cyklister bruge andre ruter.

Overhalingsstrækning med 2+1 spor



# Mulighed for opgradering til motortrafikvej med 100 km/t

Flere 2+1 veje i Danmark er oprindelig planlagt til en tilladt hastighed på 90 km/t og efterfølgende opgraderet til 100 km/t. På den baggrund har Vejdirektoratet undersøgt en løsning, hvor vejen fra start planlægges til 100 km/t.

Det vil være muligt at hæve hastigheden til 100 km/t under forudsætning af flere forhold:

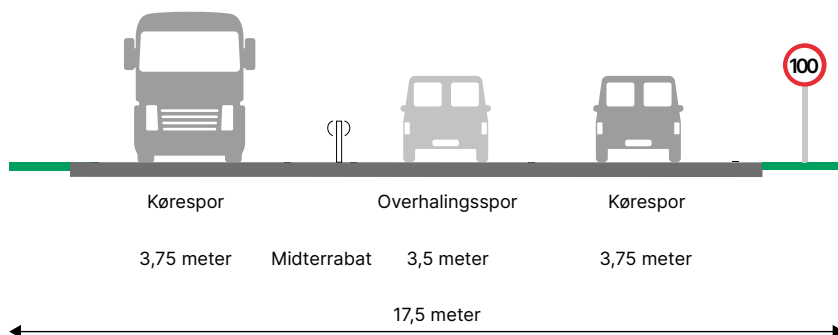
- At vejen skiltes som motortrafikvej.
- At der etableres midterautoværn.
- At der ikke er kryds i niveau.
- At vejen i øvrigt er dimensioneret til en hastighed på 100 km/t.

I denne løsning ændres vejkyds ved Vorgod-Barde og Haunstrup til toplanskryds.

Ved opgradering til motortrafikvej med mulighed for 100 km/t skal vejen være 1,5 meter bredere end i projektforslaget, sådan at der er plads til midterautoværn.

2+1 motortrafikvej med hastighedsbegrænsning på 100 km/t er et tilvalg.

Prisen for opgradering af vejen til motortrafikvej med mulighed for 100 km/t er beregnet til ca. 137-142 mio. kr. ekstra.



Tværsnit af en 2+1 motortrafikvej med hastighedsbegrænsning på 100 km/t





## Hvad er et toplanskryds?

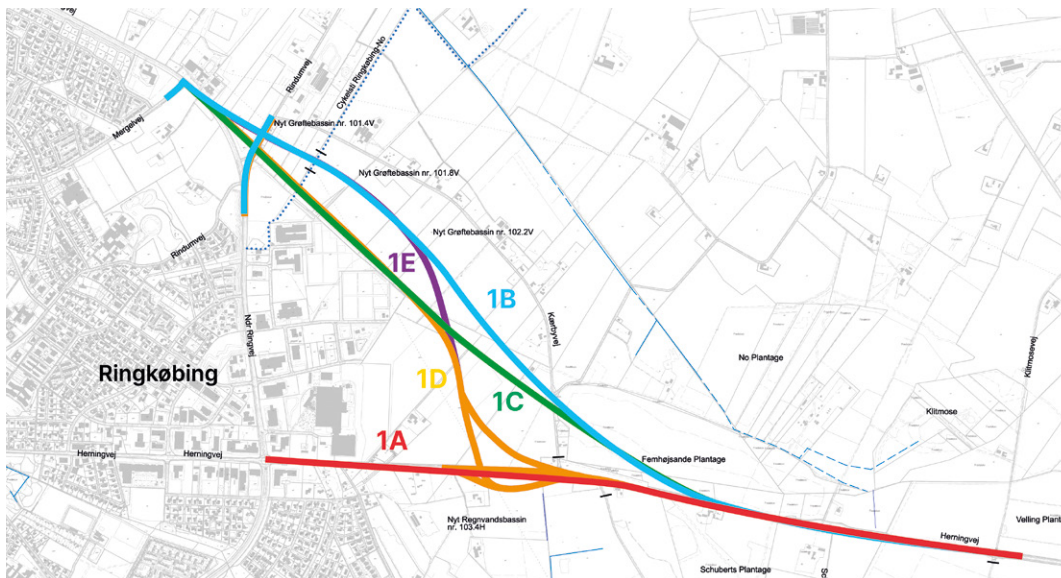
Et toplanskryds (hankeanlæg) er, hvor den ene af to veje der krydser hinanden føres over den anden på en bro, og tilslutningen mellem vejene sker via ramper. I et hankeanlæg er tilslutningsramperne udformet som hanker som f.eks. på billedet her.

# Alternativer til etape 1 og 4

## Etape 1 fra Nordre Ringvej i Ringkøbing til Attenagrevej

På etape 1 er der for den vestlige del af etappen ved Ringkøbing undersøgt fem mulige linjeføringer. Dels en udbygning af den nuværende rute 15 fra rundkørslen ved Nordre Ringvej og videre mod øst, dels

fire forskellige forslag til en ringvej fra rute 15 til Nordre Ringvej ved Merglevej i den nordvestlige del af Ringkøbing.





## Etape 4 fra øst for Vorgod-Barde til Messemotorvejen

På etape 4 på den østligste del af etappen fra Haunstrup til Albæk undersøgt to mulige linjeføringer.

- En omfartsvej syd om Haunstrup og en udvidelse af rute 15 gennem Albæk (4A).
- En længere omfartsvej der går syd om både Haunstrup og Albæk (4B).



# Trafik og trafiksikkerhed

Der sker forholdsvis få trafikulykker på rute 15 sammenlignet med andre landeveje i Danmark. Ulykkerne er til gengæld oftere alvorlige med tilskadede personer, hvilket er typisk for landeveje i Midt- og Vestjylland, hvor afstandene er store, og vejene ofte er lange og lige.

## Trafikken i dag og i fremtiden

På et gennemsnitligt hverdagsdøgn kører der mellem 6.300 og 11.300 køretøjer på rute 15. Mindst trafik er der på strækningen mellem rute 28 (Røgindvej) og rute 11 (Brejningvej), og de højeste trafikmængder finder man nærmest henholdsvis Herning og Ringkøbing. Lastbiler udgør ca. 6,5 pct. af trafikken, mens landbrugsmaskiner og andre langsomme køretøjer udgør ca. 1,5 pct. af trafikken.

I juli måned stiger trafikken hvert år med ca. 14 pct. på grund af de mange turister i området.

Målinger viser, at gennemsnitshastigheden generelt er højere end den tilladte hastighed. På trods af det høje hastighedsniveau føler mange trafikanter, at fremkommeligheden er dårlig, fordi overhaling af bl.a. langsomt kørende landbrugsmaskiner opleves som en væsentlig gene.

Der er ikke problemer med trængsel, men i T-krydset Herningvej/Røgindvej (rute 28) kan trafikanter fra sidevejen have svært ved at komme ind på rute 15 om morgenen.

Trafikprognoser viser, at trafikken frem mod 2030 vil stige med 10-20 pct.

## Projektets betydning for trafiksikkerhed og fremkommelighed

Trafiksituationen forbedres ved udbygning til 2+1 vej. En række forhold bidrager til den øgede fremkommelighed:

- Overhalingsstrækninger.
- Højere tilladt hastighed.
- Omfartsveje ved Vorgod-Barde og Haunstrup.
- Ombygning af vejkryds.
- Lukning af overkørsler og veje.

Ombygning af rute 15 til en 2+1 vej med tilladt hastighed på 90 km/t vil give en tidsbesparelse på ca. 7 minutter mellem Ringkøbing og Herning. Ved opgradering til motortrafikvej med 100 km/t vil denne tidsbesparelse blive 2½ minut mere.



I perioden 2014-2018 blev der registreret 76 trafikulykker på strækningen. De hyppigste ulykker er af følgende typer:

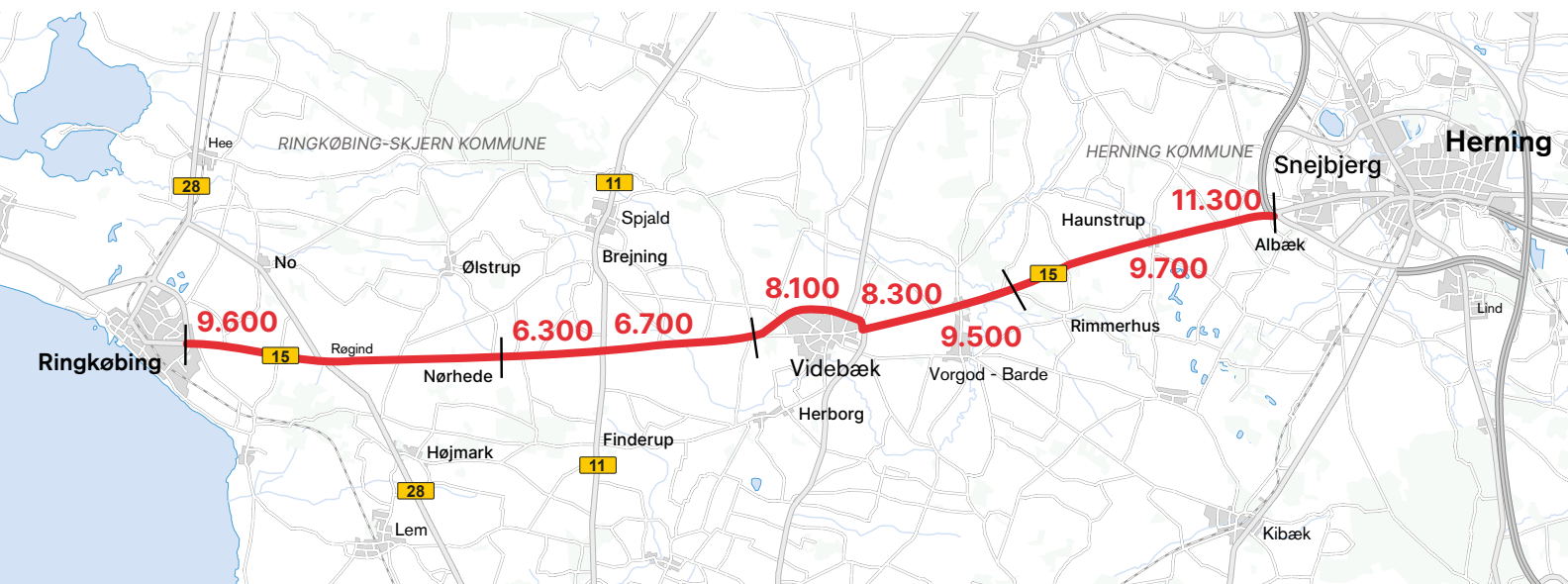
- Bagendekollisioner (28 pct.).
- Eneulykker (20 pct.).
- Mødeulykker (14 pct.).
- Krydsningsulykker med svingning (12 pct.).

Udbygning af vejen vil medføre reduktion i antallet og alvorligheden af trafikulykker på strækningen fordi:

- Det bliver mere sikkert at overhale.
- Alle vejadgange og de fleste kommuneveje lukkes.
- De resterende vejkryds gøres mere trafiksikre.

Ved udbygning til en 2+1 vej med 90 km/t kan man forvente, at det gennemsnitlige antal af ulykker pr. år bliver halveret, og at antallet af personskadeulykker vil falde til en tredjedel.

Hverdagsdøgnetrafik (HDT) på rute 15, 2019



# Sådan udbygges vejen

Når rute 15 udbygges til 2+1 vej på strækningen mellem Ringkøbing og Herning, skal arbejdet udføres, så det generer naboer, miljø og trafikanter så lidt som muligt.

Anlægsarbejdet forventes samlet set at vare ca. fire år.

Først etableres der nye vejadgange til ejendomme, og der anlægges vendepladser på de kommuneveje, som skal lukkes. Eksproprierede ejendomme nedrives. Sideløbende med disse aktiviteter kan broarbejderne påbegyndes.

Når der er etableret nye vejadgange, begynder sideudvidelsen af vejen. Samtidig etableres de nye afvandingskonstruktioner, som leder regnvand væk fra vejen.

Inden arbejdet går i gang, foretager Vejdirektoratet en grundig planlægning af, hvordan trafikken skal

afvikles, mens anlægsarbejderne er i gang. Disse planer bliver koordineret med kommuner, politi og beredskab.

Den nuværende kapacitet på rute 15 vil stort set blive opretholdt under hele anlægsperioden - dog med reduceret hastighed forbi de igangværende arbejdsområder. Der vil også være behov for at indsnævre kørebanen lokalt. Arbejdet vil blive opdelt i forskellige faser, hvor der flyttes rundt på trafikken for at få plads til udbygningen.

For at genere trafikken mindst muligt tilrettelægges arbejdet, så arbejdsområder maksimalt strækker sig over fem km. På den måde vil trafikanterne ikke opleve alt for lange strækninger med vejarbejder.

På de strækninger, hvor den nye vej ligger på bar mark, kan anlægsarbejdet foregå uden at genere trafikken på rute 15.

# Vejens opbygning

## Jorden klargøres

Først skal jorden gøres klar til anlægget ved enten at grave jord væk eller tilføre jord.

Sidelebende bliver der etableret afvandings-system med dræn og afvandingsledninger, så regnvandet kan ledes væk fra vejene.



## Stabilgrus

Over bundsikringslaget ligger et stabilt gruslag, der består af grus, sand og sten.

For at der ikke opstår hulrum, bruger man sten af varierende størrelse.

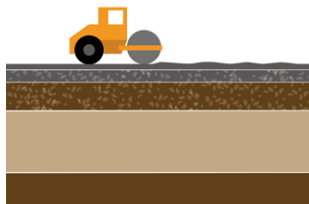
Det stabile gruslag er omkring 20 centimeter tykt. Dets vigtigste opgave er at fordele trykket på vejen.



## Slidlaget

Det øverste lag asfalt er slidlaget, som normalt fremstilles af sten, sand og bitumen. Det er vejassens tyndeste lag på 3 til 4 centimeter.

Slidlaget skal have en vis ruhed, så bilerne står fast på vejen. Det skal også være jævnt for at sikre en god kørekomfort og mindske støj-udbredelsen. Endelig forsejler slidlaget vejassens, så de nederste lag ikke nedbrydes.



## Bundsikring

Herefter kommer et lag sand og fint grus til bundsikring. Laget er 35-75 centimeter tykt afhængigt af jorden.

Bundsikringslaget holder vejassens tør. Det forhindrer bl.a., at der suges vand op fra den underliggende jord, der kan give vandskader og ødelægge vejen.



## Bærelagene

Herefter kommer bærelagene, der består af sten, grus og et olieprodukt (bitumen), som binder de tørre materialer sammen.

Bærelagene er med til at sikre, at vejen kan holde til den tunge vejtrafik.



## Detaljer

Til slut sørger forskellige entreprenører bl.a. for:



- afstrikning på vejen
- kantpæle
- autoværn og skilte langs vejen
- evt. støjskærme
- evt. belysning
- beplantning og græs på vejskråningerne





# Natur og miljø

Generelt vil miljøpåvirkningerne være begrænsede, da der i forvejen er en landevej, som påvirker omgivelserne, og som udgør en eksisterende barriere.

Væsentlige påvirkninger såsom øget støj og påvirkning af beskyttet natur søges afværget ved at etablere støjafskærmning og erstatningsnatur. På enkelte områder vil vejprojektet forbedre forholdene for naturen, da der etableres nye faunapassager langs vandløb.

De behandlede miljøforhold er inddelt i fire temaer:

- Mennesker og samfund.
- Natur og biodiversitet.
- Vand og jord.
- Miljøvurdering af andre løsninger.

På [www.vd.dk/MKV-Ringkøbing-Herning](http://www.vd.dk/MKV-Ringkøbing-Herning) findes baggrundsrapporter med en mere uddybende beskrivelse af de gennemførte miljøvurderinger.

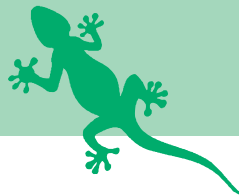
## Mennesker og samfund

- Støj
- Befolkning og menneskers sundhed
- Landskab og visuelle forhold
- Arkæologi og kulturarv
- Rekreative forhold
- Klima



## Natur og biodiversitet

- Beskyttet natur
- Beskyttede arter
- Faunapassager og erstatningsnatur



## Vand og jord

- Grundvand
- Overfladevand
- Forurenet jord
- Råstoffer, jord og affald



## Mennesker og samfund

Udbygning af rute 15 vil få konsekvenser for de mennesker, der bor eller færdes i området omkring vejen. Undersøgelsen beskriver bl.a. projektets konsekvenser i forhold til støjbelastning, påvirkning af rekreative områder, påvirkning af landskabet, kulturarv og arkæologi, samt f.eks. påvirkning af luftkvalitet og klimaeffekt.

Der vil generelt ikke ske store arealinddragelser til vejprojektet. Dog vil der nogle steder blive inddraget større arealer, hvor der anlægges omfartsveje, og hvor vejen lægges i nyt tracé øst for Videbæk. Tilhørende vejtekniske anlæg som f.eks. ombygning af vejkryds til kryds i to plan, vil også medføre inddragelse af større arealer.

Den samlede klimaeffekt af anlægsprojektet er beregnet til 73.500 ton CO<sub>2</sub>. Derudover forventes et såkaldt "trafikspring" hvor den bedre vejstandard betyder, at flere vil vælge at køre længere eller flere ture. Dette vil betyde en øget CO<sub>2</sub>-udledning på ca. 1.000 ton pr. år i 2030.

## Natur og biodiversitet

Udbygning af rute 15 påvirker naturen ved at indtage smalle arealer langs vejen, hvor der i dag er beskyttet natur eller skov.

Den nuværende vej har ikke vildthejn, og udgør ikke en væsentlig barriere for større vilde dyr. Ved

udbygningen ændres barrieren ikke væsentligt, og der vil ikke blive etableret større faunapassager og vildthejn, da udbygningen ikke vurderes at øge risikoen for påkørsel.

For at minimere permanente påvirkninger på eng, overdrev og mose udlægges der normalt erstatningsnatur i forholdet 1:2. Det dobbelte areal skal kompensere for, at nyskabte naturområder i en årrække vil have en ringere naturtilstand, end den natur der erstattes.

For hver sø eller vandhul, der påvirkes af udbygningen, bliver der etableret et til to nye vandhuller alt efter, hvor stor påvirkningen er.

## Vand og jord

Ved vejudbygningen erstattes eksisterende grøfter med nye grøfter, og der etableres regnvandsbassiner. På strækninger i nærheden af vandindvindingsboringer anlægges vejen med kantopsamlingsystem, der samler alt regnvandet fra vejen. Regnvandet herfra ledes til regnvandsbassiner, hvor det renses og forsinkes inden det ledes ud i vandløb.

Ved udbygning af vejen skal der afgraves og håndteres ca. 1 mio. m<sup>3</sup> jord. Størstedelen genanvendes til dæmninger og støjvolde, og der vil kun være mindre mængder af overskudsjord, som bliver håndteret og bortskaffet i henhold til gældende lovgivning.

# Støj

I forbindelse med udbygning af rute 15 opsættes der støjafskærmning. Derved bliver den samlede støjbelastning af boliger markant mindre sammenlignet med en fremtidig situation uden udbygning af vejen.

Støjberegningerne viser, at der er flere mindre byområder langs vejen, som både i dag og efter udbygningen vil blive belastet over den vejledende grænseværdi på 58 dB, samt at et større antal enkeltliggende boliger i det åbne land også vil være støjbelastet.

## Støjafskærmning

Støjskærme og jordvolde kan dæmpe støjen op til 6 dB og i sjældne tilfælde mere.

En støjskærm afbryder den direkte udbredelse af støjen fra vejen til modtageren. Den er ofte konstrueret med en porøs, lydabsorberende overflade, så støjen ikke reflekteres til den anden side af vejen. Støjdæmpningen er altid størst lige bag ved den skærmende genstand og aftager på større afstand.

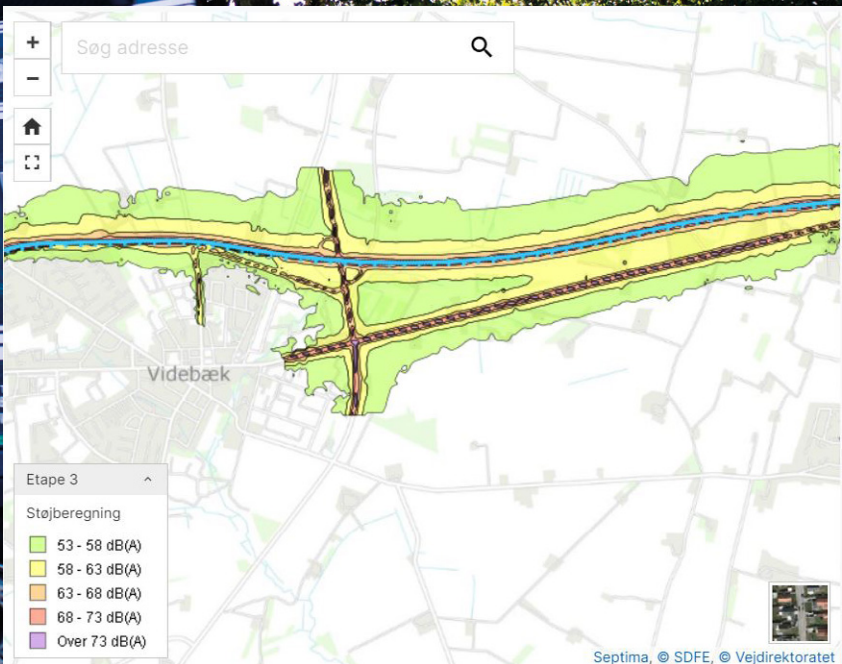
Beregningerne viser, at der er behov for at indarbejde støjdæmpende tiltag i projektet. Der vil blive opsat støjskærme og/eller støjvolde på fire steder, hvor der er mange boliger, og støjdæmpningen dermed bliver mest effektiv. De fire steder er ved Nørhede, Opsund, Videbæk Højbovej og Videbæk Hybenvænget.

Støjvoldene har en højde på otte meter, mens støjskærmene vil have en højde på fire eller fem meter. Den samlede strækning, hvor der etableres støjafskærmning, er ca. tre km, hvoraf de 1,27 km vil være støjvolde.

I situationer hvor etablering af støjskærme/støjvolde ikke vil have tilstrækkelig virkning, eller er en uforholdsmæssig dyr løsning, er støjisolering af boligerne et alternativ. Der vil blive mulighed for at søge om tilskud til støjisolering til de boliger, som har et støjniveau over 63 dB. Vejdirektoratet yder bl.a. tilskud til udskiftning af vinduer. Læs mere om [Tilskud til støjisolering af boligfacader støjbekæmpelse langs statsvejene](#).

På [www.vd.dk/MKV-Ringkøbing-Herning](http://www.vd.dk/MKV-Ringkøbing-Herning) findes et zoombart kort der viser støjforholdene på rute 15. På kortet kan man søge på enkelt-ejendomme. Et eksempel er vist på siden overfor.





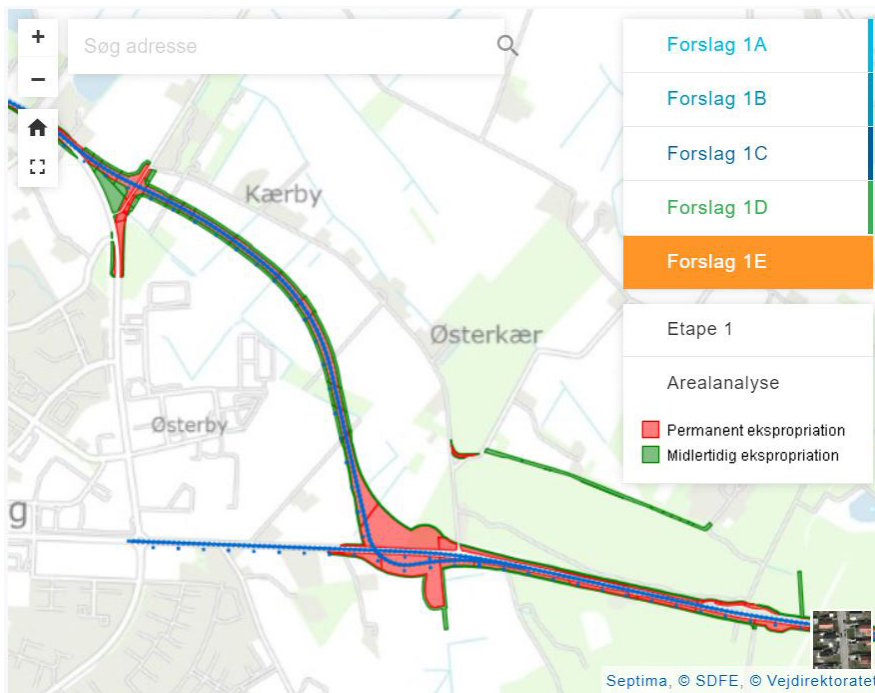


# Arealbehov til udbygningen

En udbygning kræver mere areal, som dels skal bruges permanent til selve projektet, og dels til arbejdsarealer som skal bruges midlertidigt i anlægsfasen.

henholdsvis udbygningen og til de midlertidige arbejdsarealer. På kortet er det muligt at søge på enkeltejendomme. Et eksempel er vist nedenfor.

På [www.vd.dk/MKV-Ringkøbing-Herning](http://www.vd.dk/MKV-Ringkøbing-Herning) findes et zoombart kort som viser arealbehov til



Udklip fra hjemmesiden af det zoombare kort der viser arealforhold

I forbindelse med anlægsprojektets gennemførelse kan der også blive pålagt servitutter, vejbyggelinjer og ske ændringer i adgangsforhold.

Arealerne og andre rettigheder erhverves gennem ekspropriation af en uvildig kommission - Ekspropriationskommissionen.

Antal ejendomme eller hektar (ha)	Etape 1-4
Permanent areal	110-135 ha
Midlertidige arbejdsarealer	100-120 ha
Ejendomme der berøres permanent eller midlertidigt	300-350





# Økonomi

Det er beregnet, hvor meget en udbygningen af rute 15 Ringkøbing-Herning vil koste.

Der er gennemført anlægsøkonomiske beregninger i henhold til statens retningslinjer i "Ny Anlægsbudgettering", hvor der også er reserveret til uforudsete udgifter i projektet.

Løsningsforslagene, der indeholder en omfartsvej ved Ringkøbing, er 80-87 mio. kr. dyrere end ved udbygning af den eksisterende vej.

Prisen for opgradering af vejen til motortrafikvej med 100 km/t er beregnet til 137-142 mio. kr. ekstra.

Prisen for anlæg af en rasteplads med toilet ved Brejningvej er beregnet til 7,5 mio. kr. ekstra.

Flere detaljer om anlægsøkonomien findes på [www.vd.dk/MKV-Ringkøbing-Herning](http://www.vd.dk/MKV-Ringkøbing-Herning)

## Sådan udregnes økonomien

Alle vejprojekters anlægsbudget udregnes på samme måde. Anlægsoverslaget (også kaldet basisoverslag) består af et fysikoverslag tillagt et mængdeusikkerhedstillæg kaldet efterkalkulationsbidrag (EKB). I henhold til retningslinjerne vil projektbevillingen på Finansloven være anlægsoverslaget tillagt 15 pct. i reserve.

Løsningsforslag	Anlægsbudget i mio. kr.
Løsninger med omfartsvej ved Ringkøbing	1.153-1.163
Løsninger med udbygning til Ringkøbing	1.076
Løsninger med motortrafikvej til 100 km/t	1.213-1.305

Anlægsbudget for udbygning af rute 15 til 2+1 vej inklusive reserver (Finanslov indeks 2022)

## Mulige tilpasninger af projektet til investeringsramme

I Infrastrukturplan 2035 er reserveret 871 mio. kr. til udbygningen af rute 15 mellem Ringkøbing og Herning. Der er undersøgt tre forskellige muligheder for at tilpasse projektet til denne økonomiske ramme. Hvis projektet skal reduceres til en bevilning på 871 mio. kr., vil udbygning af dele af etape 1 (nærmest Ringkøbing) eller etape 2 (strækningen vest for Videbæk) kunne udgå af projektet.

## Samfundsøkonomi

Der er gennemført en samfundsøkonomisk analyse for projektet for rute 15 Ringkøbing-Herning.

Hovedresultaterne fra den samfundsøkonomiske analyse viser, at alle forslag er samfundsøkonomisk rentable med en nettonutidsværdi på mellem 541 mio. kr. og 746 mio. kr. Den interne rente for forslagene er mellem 4,8 pct. og 5,5 pct.

Hvis rute 15 udbygges til motortrafikvej med en hastighedsgrænse på 100 km/t, vil den samfundsøkonomiske gevinst stige primært på grund af en større rejsetidsbesparelse. I denne situation vil nettonutidsværdien være mellem 1.137 mio. kr. og 1.371 mio. kr. Den interne rente for forslagene er i denne situation mellem 6,1 pct. og 6,7 pct.



# Det videre forløb

Resultaterne fra undersøgelsen findes på [www.vd.dk/MKV-Ringkøbing-Herning](http://www.vd.dk/MKV-Ringkøbing-Herning). Her er der adgang til baggrundsrapporter bl.a. miljøkonsekvensrapport og andre tekniske rapporter. Her findes også forskellige kort, som viser de fire etaper, arealinddragelse, støjpåvirkninger mv.

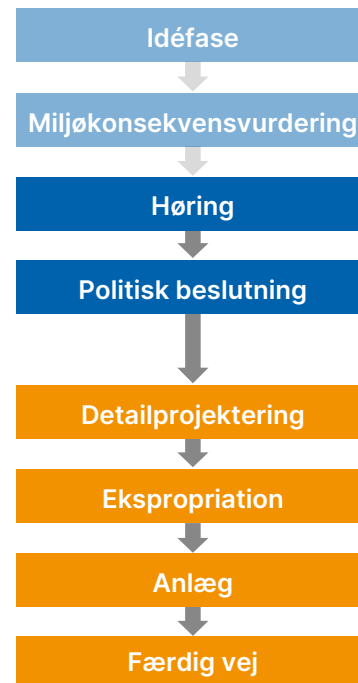
Når miljøkonsekvensvurderingen er offentliggjort gennemføres den afsluttende høring. Høringen varer frem til 15. august 2022, og du kan i hele høringsperioden indsende bemærkninger og indsigelser til projektet via hjemmesiden.

Som en del af den afsluttende offentlighedsfase afholdes et borgermøde, hvor undersøgelsens resultater præsenteres.

Ved en samlet udbygning af hele rute 15 (etape 1-4) vil projektet kunne gennemføres på seks år fra der gives en projektbevilling.

Indledningsvis skal der bruges 1½ år på forundersøgelser, besigtigelse/ekspropriation, projektering og udbud. Derefter vil anlægsarbejderne kunne

startes op. Anlægsarbejderne for de første etaper kan være færdige efter 4½ år, hvorefter de sidste etaper udføres.





Samlet udbygning af rute 15	År 1	År 2	År 3	År 4	År 5	År 6
Anlægsbevilling						
Forundersøgelser, projektering, udbud						
Besigtigelse, ekspropriation						
<b>Etape 1, Nordre Ringvej-Attenagrevej</b>						
Anlægsfase 1, nedrivning af ejendomme, nye adgangs- og lokalveje						
Anlægsfase 2, broarbejder						
Anlægsfase 3, vejanlæg						
Anlægsfase 4, belægningsarbejder						
<b>Etape 2, Attenagrevej-Adelvej</b>						
Anlægsfase 1, nedrivning af ejendomme, nye adgangs- og lokalveje						
Anlægsfase 2, broarbejder						
Anlægsfase 3, vejanlæg						
Anlægsfase 4, belægningsarbejder						
<b>Etape 3, Adelvej-Abildtrupvej</b>						
Anlægsfase 1, nedrivning af ejendomme, nye adgangs- og lokalveje						
Anlægsfase 2, broarbejder						
Anlægsfase 3, vejanlæg						
Anlægsfase 4, belægningsarbejder						
<b>Etape 4, Abildtrupvej-Messemotorvejen</b>						
Anlægsfase 1, nedrivning af ejendomme, nye adgangs- og lokalveje						
Anlægsfase 3, vejanlæg						
Anlægsfase 4, belægningsarbejder						
Færdiggørelsesarbejder						

Vejdirektoratet har kontorer i:

Aalborg, Fløng, Middelfart,  
Næstved, Skanderborg  
og København

Find mere information på  
[vejdirektoratet.dk](http://vejdirektoratet.dk)

Vejdirektoratet  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V

Telefon 7244 3333  
[vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk)  
[vejdirektoratet.dk](http://vejdirektoratet.dk)

