

## Vejdirektoratet

### Afsluttende høring – Udbygning af rute 15 Ringkøbing – Herning.

16. august 2022

#### Bemærkninger til Miljøkonsekvensvurderingen af en udvidelse af rute 15.

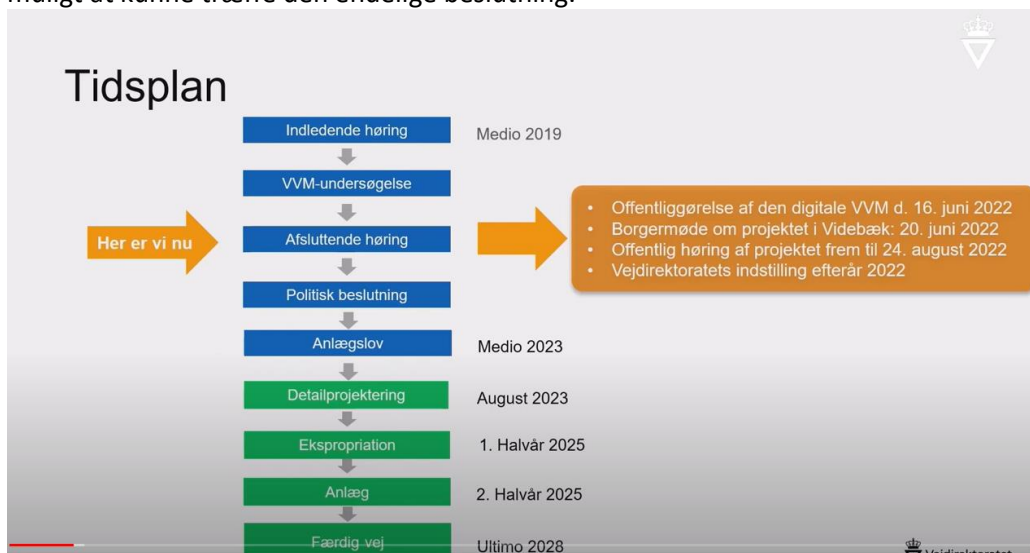
Vi ønsker på vegne af landbruget og vores medlemmer i Vestjysk Landboforening at pege på nogle af de områder, der kræver en særlig fokus, hvis den nye 2 plus 1 vej skal komme til at fungere for de omkringboende og for landbruget med færrest mulige gener og ekstra omkostninger til følge.

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. Man forventer at stå med en vedtaget anlægslov i sommeren 2023, hvorefter vejdirektoratet vil påbegynde at finde løsninger på nye adgangsveje i dialog med de omkringboende.

Vi er overraskede over at konstatere,

- ⇒ at man i dette projekt går direkte fra VVM-fasen over i anlægsfasen.
- ⇒ at projektet allerede er vedtaget
- ⇒ at der her er tale om den afsluttende høring (henover sommerferien).

I mange andre tilfælde vil man udarbejde miljøkonsekvensvurderingen for på et så oplyst grundlag som muligt at kunne træffe den endelige beslutning.



Figur 1. Tidsplanen for projektet.

- ⇒ Vi vil gerne opfordre til, at man om nødvendigt forlænger tiden inden den endelige beslutning om forløb og vedtagelse af anlægsloven, da det har så store konsekvenser for de omkringboende, hvor og hvor mange tilslutninger, der ender med at blive til Rute 15, og hvor lange omkørsler den enkelte ender med at have, som enten mange km grusvej eller tilkørsel til anden eksisterende vej.

- ⇒ Vi vil gerne opfordre til, at man bruger den nødvendige tid på at lande det bedst mulige kompromis med de omkringboende, der jo skal have en virksomhed og en dagligdag til at fungere sammen med den nye 2 plus 1 vej.
- ⇒ Vi opfordrer til, at man undlader at haste noget igennem.

**Den væsentligste direkte påvirkning af befolkningen vurderes udover støj at være lukning af alle private adgangsveje.**

I forslaget, som her er fremlagt i høring, lukkes alle direkte udkørsler til rute 15. Forslaget til nye adgangsveje er til diskussion, og dialogen er planlagt til at skulle begynde medio 2023.

Man har i landbruget ikke været klar over den konsekvens af udvidelsen af rute 15 – at stort set alle sideveje og alle private adgange lukkes på 2+1 strækninger eller at der bliver forbud mod cykler på strækninger uden cykelsti.



Figur 2. Vejadgange til Rute 15, der opretholdes i høringsforslaget.

Der er i forslaget kun lagt op til, at rute 15 kan krydses i alt 11-12 steder på strækningen fra Nordre Ringvej/Rindumvej til Messemotorvejen

Skærende veje som skal lukkes permanent, vil blive afbrudt og lukket inden anlægsarbejderne igangsættes. For blivende skærende veje etableres der omkørselsvej eller interimsveje inden de lukkes midlertidigt ligeledes inden igangsætning af anlægsarbejderne.

*Længden af vejstrækninger uden til- eller frakørselsmulighed ifølge høringsforslaget:*

Fra Vesttarpvej til Novej	ca. 4 km
Fra Novej/Røgindvej til Nymøllevej/Lervangvej (Tørrecentralen)	ca. 2,5 km
Fra Nymøllevej/Lervangvej (Tørrecentralen) til Brejningvej, rute 11	ca. 7 km
Fra Brejningvej, rute 11 til Gl. Landevej	ca. 6 km
Fra Gl. Landevej til Videbækvej – Skjernvej	ca. 3 km
Fra Videbækvej – Skjernvej til Timringvej (Vorgod-Barde)	ca. 3,3 km
Fra Skjernvej til Timringvej (Vorgod-Barde) til Frifeldtvej/St. Ahlevej	ca. 4 km
Fra Frifeldtvej/St. Ahlevej til Fjølstervangvej	ca. 3 km

Det er åbenlyst, at der er for langt imellem vejadgangene på strækningerne Nymøllevej/Lervangvej (Tørrecentralen) og til Videbæk. Der er her 2 stræk på hver 6-7 km hvor alle vejadgange er sløjfet.

- ⇒ Vi mener, at der som minimum skal findes yderligere 2 steder på strækningen, hvor der etableres tilslutninger til den nye linjeføring. Der bør ikke være mere end max. 3-4 km imellem 2 vejadgange.
- ⇒ Vi ønsker så mange tunnelunderføringer, der giver passagege under vejen for landbrugsredskaber og maskiner, som muligt.
- ⇒ Vi ønsker en jordfordeling i området
- ⇒ Vi har medlemmer, der med det forelagte projekt vil få væsentlig længere til marker og ejendomme.
- ⇒ Vi har medlemmer, der har jord/ejendomme på begge sider af Rute 15. Flere har husdyrproduktion på nordsiden af vejen og marker på sydsiden. Det er yderst problematisk.
- ⇒ Vi har medlemmer, der samarbejder på tværs af vejen. Husdyrproduktion på den ene side og foderproduktion på den anden side. Dette umuliggøres med den forelagte løsning.

Tabel 4.1 som er hentet fra <https://collectiveimpact.dk/wp-content/uploads/2021/05/Resultater-af-multifunktionel-jordfordeling.pdf> giver en indikation af den meromkostning man pålægger landbruget, ved at gøre kørselsvejene til og fra marker/ejendomme længere. Tallene er dog fra 2015 og tager således ikke højde fra de prisstigninger for brændstof mm vi har oplevet indenfor det sidste års tid.

**TABEL 4.1: Omkostninger til transport til marker afhængig af afstand og markstørrelse, for et valgt maskinsæt og overkørselsstrategi.**

KR. PR. HA PR. ÅR	AREAL, KORN M. HANDELSGØDNING			AREAL, KORN MED GYLLE OG HALM			AREAL, MAJSHELSED MED GYLLE		
	1	3	10	1	3	10	1	3	10
Afstand (km)	1	3	10	1	3	10	1	3	10
1	712	251	87	880	360	192	680	320	208
3	2.135	752	262	2.640	1.080	576	2.040	960	624
5	3.558	1.253	437	4.400	1.800	960	3.400	1.600	1.040
10	7.117	2.507	873	8.800	3.600	1.920	6.800	3.200	2.080

Kilde: Højholdt (2015)

Landbruget, der er et stort og vigtigt erhverv i området, vil på den ene side have gavn af en udbygning, idet fremkommeligheden og overhalingsmulighederne forbedres, men samtidig vil lukningen af private adgangsveje betyde, at landbrug med direkte udkørsel til Rute 15 i dag, får en ny og for nogle en meget længere kørsel mellem gård og marker. For hovedparten vurderes ulemperne langt at overstige fordelene.

Fastholdes den nuværende ejendomsstruktur vil det betyde længere kørsel på mere end 12 km mellem gårde og marker. Påvirkningen for de berørte landbrugsejendomme, vurderes at være omfattende i forhold til situationen idag. Generne vurderes i noget omfang at kunne afhjælpes ved at gennemføre jordfordeling for på denne måde at optimere ejendomsstrukturen, og reducere omkørselslængder mellem gårde og marker. Jordfordeling bør indgå som et væsentligt element i den videre detailprojekteringsfase.

På strækningen fra Røgind krydset og til Videbæk (start etape 3) lukkes der af for 11 veje, der i dag har udkørsel til Rute 15. Det får meget store konsekvenser for de mange landbrug på strækningen, der i mange tilfælde driver og ejer jord på begge sider af Rute 15, har samarbejdsaftaler på tværs af Rute 15 eller på anden vis er afhængige af mange daglige krydsninger af vejen, for at kunne drive deres erhverv.

For flere af dem bliver der tale om meget lange omkørsler for at kunne krydse vejen. Det vil ikke kunne fungere på daglig basis, og der skal findes alternative løsninger til det udkast, der pt ligger i høring. Selv med en omfattende jordfordeling i området, vil der skulle findes alternative løsninger.

### Samfundsmæssige analyse

Citat fra miljøkonsekvensrapporten: "Det er primært brugereffekterne i form af tidsgevinster, dvs. at trafikanterne nu kan komme hurtigere frem, der bidrager til de positive effekter. Der er også et ikke uvæsentligt bidrag i form af færre uheld<sup>1</sup>, og et mindre bidrag i form af færre støjgener. Reduktionen i uheld skyldes primært ombygning af kryds. Reduktionen i støjgenerne skyldes, at der som en del af projektet opsættes støjskærme på dele af strækningen."

- ⇒ 35-110 ejendomme forventes totaleksproprieret. De 35 ejendomme berøres direkte, mens de 75 beboelser grundet deres beliggenhed kan skulle eksproprieres som følge af øgede støjgener, nærhed og dominans.
- ⇒ 300-350 ejendomme berøres permanent eller midlertidigt.

Vi kan ikke ud af miljøkonsekvensrapporten se, at man har vurderet på eller taget højde for alle de beboelser, der fremover bliver berørt af øget trafik grundet omkørsler, hvoraf meget kommer til at foregå på grusveje, hvor man udover trafik og støj også får støvgener.

Tidsgevinsten er beregnet til 7 minutter.

Det er svært at forstå, at det kan omregnes til noget samfundsmæssigt positivt, der kan bære en investering på tæt på en milliard kroner. Se figur 3.

Anlægs – og samfundsøkonomi		
Økonomi		
Løsning	Anlægsoverslag (mio. kr.)	Samfundsøkonomi (%)
Udbygning rute 15 helt til Ringkøbing	1.076	5,0 – 5,5
Med omfartsvej ved Ringkøbing	1.153 – 1.163	4,8 – 5,3
Motortrafikvej 100 km/t	1.213 – 1.305	6,1 – 6,3

Reduceret projekt		
Løsning	Anlægsoverslag (mio. kr.)	Samfundsøkonomi (%)
Dele af etape 1 og 2 udbygges ikke	869 - 880	4,9 – 5,3

45

Figur 3. Fra miljøkonsekvensrapporten

På vegne af

**Vestjysk landboforening**

Formand, Søren Christensen