

fra Ringkøbing og mod nord kan alle tre linier benyttes til sommerhusområderne ved Vesterhavet.

Linie H forløber igennem landskaber, som idag er uberørt af større tekniske anlæg, og berører landskaber af betydelig naturværdi. Skov- og Naturstyrelsen finder, at linie H, både fordi det er det længste anlæg, og fordi det berører de vigtigste naturinteresser, giver anledning til de største betænkeligheder. Styrelsen lægger iøvrigt vægt på, at der vælges en linieføring vest om Brunbjerg og Gyttegårds Plantager. Denne linieføring, der indgår i undersøgelsen som et ligeværdigt alternativ til linien øst om Gyttegårds Plantage, er 3 km længere og forløber så langt mod vest, at den ikke vil blive benyttet af trafik mod Billund fra syd. Også i andre rejserelationer fås en mindre attraktiv linie på grund af den øgede længde, ligesom anlægsomkostningerne bliver større.

Linie H er det anlæg, der er mindst egnet til anlæg i etaper. Dette skyldes, at den meget lange strækning mellem Arnborg og Vorbasse (46 km) ingen steder forløber parallelt med eksisterende veje, som kan indgå som midlertidige strækninger af en ny rute 18.

Linie C

Linie C er den korteste og mest direkte strækning mellem Holstebro–Herning-Ikast området og Vejle-Fredericia området. Anlægget omfatter en strækning på 96 km. Denne linieføring tilgodeser forbindelsen mellem produktionsvirksomhederne i det førstnævnte område og erhvervs- og uddannelsesinstitutionerne i det sidstnævnte område samt godsterminalerne ved Taulov og Vejle (Danmarks Transport Center).

Linie C giver totalt set de korteste køretider og dermed den største samlede tidsbesparelse for trafikkanterne. Linieføringen tager hensyn til, at den helt overvejende del af trafikken fra Holstebro-Herning området mod syd har det østlige Danmark som mål, jfr. foran.

Linie C forudsættes tilsluttet Den Jyske Motorvej nord for Vejle. Dermed skal trafikken mod syd passere Vejlefordbroen. Dette betyder, at broen i 1996 vil få en trafikbelastning på 40.000 biler mod 36.000 biler ved valget af linie H. Disse tal svarer til en udnyttelse af broens kapacitet på henholdsvis 80 og 70 %. Broens kapacitet kan om nødvendigt – hvad der er usandsynligt inden for en overskuelig fremtid – øges med 50 % ved omstriking af de nuværende 2x2 kørespor + nødspor til 2x3 kørespor, svarende til Lillebæltsbroen. Med hensyn til lukning af broen på grund af vejforhold gælder, at dette sker gennemsnitligt en gang om året, og normalt kun for lastbiler og campingvogne.

Anlægsprisen for linie C er anslået til 1.470 mio. kr. Hertil kommer anlægsomkostningerne for de vej-

anlæg i rute 18 området, der fortsat vil være aktuelle efter anlæg af den pågældende linie. Det drejer sig om 430 mio. kr. (Herning øst, Vandel, Ny Nørup, Egtved, Billund NV, Hejnsvig og Vorbasse samt Diagonalvejen).

Som foran omtalt, vurderer Planstyrelsen, at de tre linieføringer i turistmæssig henseende er ligeværdige.

Ligesom linie H forløber linie C igennem landskaber, som idag er uberørt af større tekniske anlæg, og berører følsomme naturbeskyttelsesområder. Skov- og Naturstyrelsen foretrækker linie C, fordi de samlede naturbeskyttelsesproblemer er mindre, og linie C er kortere end linie H og derfor påvirker færre uberørte landskaber.

Linie C's forløb mellem Nørlund og Gludsted Plantager er efter ønske fra Skov- og Naturstyrelsen rykket længere mod sydvest. Det samme gælder passagen mellem Palsgård Skov og Nørre Snede, hvorved et landskab med muligheder for naturgenopretning og skovtilplantning og med intakte hærvejsspor i højere grad kan friholdes. Ved Tørring kan linie C enten føres øst eller vest om byen. Den østlige linieføring passerer gennem den yderste vestlige del af EF-fuglebeskyttelsesområde nr. 44 (Uldum Kær). Skov- og Naturstyrelsen foretrækker den vestlige linieføring, der passerer tæt forbi de fredede områder omkring Gudenåens øvre løb uden at berøre Alsted Skov. Da den vestlige linieføring ikke indgik i projekteringsloven for de jyske tværveje af 2. maj 1990, må interesseområdet udvides for C-linien ved Tørring, således at det også omfatter linieføringsmuligheden vest om Tørring.

Linie A

Linie A omfatter en strækning på 99 km og er dermed 3 km længere end linie C. Linien giver bedre betjening af Brande, Give og Billund end linie C. For Billund vil fordelingen være en hurtigere vej til Holstebro-Herning området. Som linie C forbinder linie A det sidstnævnte område med hele trekantsområdet Kolding-Vejle-Fredericia, og afstanden mellem Herning og Vejle bliver den samme som ad linie C. Der bliver dog tale om en vis omvejskørsel i en række rejserelationer.

Som linie C er linie A forbundet med Den Jyske Motorvej nord for Vejle, og de for linie C anførte betragtninger om Vejlefordbroen, jfr. foran, er derfor også aktuelle for linie A.

Prisen for linie A er anslået til 1.540 mio. kr., hvortil kommer anlægsomkostningerne for de vejanlæg i rute 18 området, der fortsat vil være aktuelle efter anlæg af den pågældende linie. Dette beløb er mindst ved linie A, nemlig 370 mio. kr. (Nørre Sne-