

2.5. Økonomi, anlægsprogram og beskæftigelse

Overslagssummen for de to anlæg, inklusive udgifter til arealerhvervelse, projektering, tilsyn og administration, men eksklusive moms, andrager ca. 780 mio.kr. i 1993-prisniveau.

Anlægsudgiften, eksklusive moms, projekterings-, tilsyns- og administrationsudgifter andrager ca. 700 mio.kr, fordelt med ca. 360 mio. kr. til strækningen Herning-Bording og ca. 340 mio. kr. til strækningen Låsby-Århus. Der skal gennemføres en myndighedsbehandling af de dele af anlægget, der berører naturtyper, fortidsminder m.v., der er beskyttet efter naturbeskyttelsesloven. Denne myndighedsbehandling kan indebære yderligere behov med hensyn til faunapassager o.l., ligesom der kan ske en finjustering af linieføringen enkelte steder.

Anlægstakt og åbningstidspunkt vil afhænge af de årlige finanslovsbevillinger.

Anlægsarbejderne forventes at skabe en beskæftigelse på 1.500-2.500 mandår, heraf ca. halvdelen som direkte beskæftigelse i anlægsarbejdet.

3. Anlæg af motortrafikvejsstrækning ved Rødkærsbro (rute 26), jf. forslaget § 3 og § 4 (Bilag 2)

3.1. Beskrivelse af vejanlægget

Forslaget omfatter bemyndigelse til anlæg af en ca. 10 km lang motorvejsstrækning, i første trin som motortrafikvej, på rute 26 Hanstholm-Århus, fra Rindsholm sydøst for Viborg nord og øst om Rødkærsbro til Højbjerg. Motortrafikvejen forberedes for senere udbygning til 4-sporet motorvej.

Samtidig med det foreslåede anlæg er det aftalt, at Viborg Amt anlægger en forlægning af landevej 523, Levring-Rødkærsbro, vest om Rødkærsbro. Denne vej er delvis anlagt og taget i brug på en del af strækningen syd for Langå-Struer-banen, men vil i forbindelse med rute 26-omfartsvejen blive ført frem til denne.

Motortrafikvejsprojektet indebærer, at alle veje og stier, der skal krydse vejen, føres over eller under via broanlæg. Kun de mest betydende veje får tilslutning til motortrafikvejen.

Det foreslåede anlæg afløser den nuværende rute 26 gennem Rødkærsbro, omfattende hovedlandevej 407, Viborg-Århus, på strækningen fra Rindsholm til Højbjerg.

3.1.1 Nuværende vejforhold

Den nuværende hovedlandejevs forløb gennem Rødkærsbro udgør en flaskehals på rute 26 mellem Viborg og Århus. Vejen har et uheldigt forløb gennem byen med mange sving og følger på et stykke vej

byens forretningsgade. Det medfører store ulemper både for beboerne, bymiljøet og for trafikanterne. Herudover giver niveauskæringen med Langå-Struer-banen midt i byen hyppige opstuvninger.

Årsdøgntrafikken udgør ca. 6.100 biler, heraf ca. 1.300 lastbiler og varebiler over 2 tons.

3.1.2 Tidligere planer

Der har i mange år været ønske om en trafikaf- lastning af Rødkærsbro. Allerede i 1950'erne blev der arbejdet med projektet til en hovedlandejevsforlægning ved Rødkærsbro. I 1985-86 gennemførtes en undersøgelse af fordele og ulemper trafikalt og miljømæssigt ved enten at føre linien syd eller nord om Rødkærsbro.

Konklusionen blev, at den nordlige linie er at foretrække, primært fordi trafikken mellem Viborg og Bjerringbro udgør en stor del af den samlede trafik.

3.1.3 Udbygningsstandard

Den forventede gennemsnitlige årsdøgntrafik på det foreslåede vejanlæg vil i 1996 være 3.500-5.700 biler, stigende til 5.100-8.500 i år 2010. Trafikken vil i en årrække kunne afvikles med et højt serviceniveau på en 2-sporet motortrafikvej. I en senere fase kan der blive behov for en udbygning til 4-sporet motorvej, dels på grund af den forventede trafikstigning, og dels på grund af hensynet til en ensartet vejstandard på hele strækningen Viborg-Århus. Strækningen fra Viborg til Rindsholm er idag 4-sporet, og på det tidspunkt, hvor der bliver behov for en udbygning til 4 spor på de resterende stærkere trafikerede strækninger af rute 26 nærmere Århus, vil det være bedre at have et ensartet 4-sporet forløb på hele strækningen Viborg-Århus.

Udgiften ved at bygge en 2-sporet motortrafikvej (»en halv motorvej«) er ca. 65-70 % af udgiften ved at etablere en 4-sporet motorvej. En senere ombygning til motorvej koster yderligere 50 %, således at de samlede omkostninger herefter bliver 15-20% større end prisen ved at bygge en motorvej straks.

Da en eventuel ombygning ligger adskillige år ude i fremtiden, er det rentabelt at anlægge vejen som 2-sporet motortrafikvej på nuværende tidspunkt.

På grund af de vanskelige landskabelige og naturmæssige forhold i området og ud fra forudsætningen om at udnytte flest mulige af de eksisterende strækninger af rute 26 får vejanlægget et kurvet forløb. Dette bevirker, at der på motortrafikvejsstrækningen ved Rødkærsbro bliver overhalingsforbud på en mindre del af strækningen.