

lag. Dette vil ikke påvirke grundvandsdannelsen i det primære grundvandsmagasin væsentligt.

Der etableres regnvandsbassiner med rensnings-effekt inden afledning af vejvand til åerne Spang Å/Hove Å og Baldersbæk/Lille Vejle Å.

### 3.8. Affaldsdepoter

Der er ikke i vejens tracé registreret gamle losse-pladser eller forurenede grunde, og det er vurderet, at grundvandsforholdene omkring den nærmeste opfyldte grusgrav (ca. 300 m nord for Holbækmotorvejen) ikke vil blive påvirket af vejanlægget.

### 3.9. Ressourceforbrug ved anlæg

Forbruget af grusmaterialer til vejens opbygning forventes at blive ca. 60.000 m<sup>3</sup>, der kan hentes i nærliggende grusgrave.

Forbruget af asfalt forventes at blive ca. 20.000 t.

### 3.10. Økonomi, anlægsprogram og beskæftigelse

De samlede omkostninger ved anlægget er inklusive projektering og administration skønnet til 82 mio. kr. (prisniveau 1995, eksklusive moms).

Heri er ikke medregnet anlæg af vestvendt tilslutning til Holbækmotorvejen (M11) med en skønnet omkostning på 18 mio. kr., idet denne først udføres på et senere tidspunkt.

Endvidere er ikke medregnet anlæg af tilslutning til Blekinge Boulevard med en skønnet omkostning på 12 mio. kr., idet denne først udføres på det tidspunkt, hvor Blekinge Boulevard forlænges til Tværvej.

Udgiften på de 82 mio. kr. forventes at fordele sig således:

- 1995: 2 mio. kr.
- 1996: 10 mio. kr.
- 1997: 30 mio. kr.
- 1998: 40 mio. kr.

Anlæg af Tværvejs 1. etape forventes at give en direkte og indirekte beskæftigelse i anlægsfasen på ca. 200 mandår.

## 4. Anlæg af Omfartsvej Viborg Syd (Bilag 3)

### 4.1. Beskrivelse af vejanlægget

Projektet for Omfartsvej Viborg Syd (Søndre Ringvej) omfatter en ca. 2 km lang hovedlandeveisstrækning i forlængelse af Vestre Ringvej fra Holstebrovej til Ringvejen i Viborg Syd. Projektet forberedes for en eventuel senere udbygning af rute 26 til motorvej/motortrafikvej.

des for en eventuel senere udbygning af rute 26 til motorvej/motortrafikvej.

### 4.2. Nuværende vejforhold

De nuværende hovedlandeveisforbindelser (rute 13 og rute 26) ad Ringvejen (hovedlandevej 348 og 411) forløber i dag midt gennem Viborg by. Ringvejen er delvis randbebygget og fungerer samtidig som fordelingsvej for hovedparten af Viborg inklusive bymidten, og der er mange svingende og krydsende trafikanter med en stor andel af cyklister og gående.

På den sydlige strækning er Ringvejen 3-sporet og på den nordlige strækning 2-sporet.

Årsdøgntrafikken var i 1992, inden omfartsvejen blev påbegyndt, i gennemsnit 12.000-21.000 biler, med de største trafiktætheder i de centrale dele af Viborg by.

Etableringen af Nordre Ringvej og Vestre Ringvej har flyttet noget af trafikken fra Ringvejen på strækningen nord for Holstebrovej (rute 16). Færdiggørelsen af Den Jyske Motorvej mellem Århus og Randers har ligeledes medført, at en del af den gennemkørende trafik på rute 13 er flyttet til motorvejen (E45). Ifølge foreløbige trafiktællinger har disse vejåbninger medført en aflastning af Ringvejen på ca. 1.900 biler pr. døgn, heraf ca. 500 lastbiler.

Med det nuværende vejnet er årsdøgntrafikken på Ringvejen i 1994 opgjort til 11.000-20.000 biler.

### 4.3. Projektets udformning

#### 4.3.1. Tværprofil

Søndre Ringvej anlægges som facadeløs 2-sporet hovedlandevej med 8,0 m bred kørebane og 15 m kronebredde, således at der kan anlægges nødspor ved en udbygning af rute 26 til motortrafikvej. Ved tilslutningen til Ringvejen bliver der en overgangsstrækning fra 3 til 2 spor.

#### 4.3.2. Linieføring

Søndre Ringvej forløber fra Vestre Ringvej ved Holstebrovej mod syd i en bue uden om bebyggelsen i området mellem Holstebrovej og Falkevej til Ringvejen ved Koldingvej.

Syd for Holstebrovej følger vejen stort set terrænet, men er ellers nedgravet på det meste af strækningen.

#### 4.3.3. Tilslutninger

Ringvejen nord for Søndre Ringvej forbindes med Falkevej syd for denne og tilsluttes Søndre Ringvej i et tilslutningsanlæg med sydvendte ramper. Dette