



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget  
Folketinget

Dato 12. oktober 2017  
J. nr. 2017-5359

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 25. september 2017 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Transportudvalget.

**Spørgsmål nr. 770:**

Ministeren bedes kommentere materialet fra Morsø Kommune vedrørende infrastrukturen på Mors (A26), jf. TRU alm. del - bilag 471.

**Svar:**

Jeg har forelagt materialet for Vejdirektoratet, som har følgende kommentarer til de enkelte forslag:

”Vejdirektoratet har tidligere udarbejdet en forundersøgelse for udbygning af rute 34 og 26, som også omhandler forbedringer over Mors. Vejdirektoratet har desuden afholdt møde med Morsø Kommune om forholdene på statsvejen på Mors.

*Hastighedsopgradering på Rute 26*

Hastighedsgrænsen på Rute 26 over Mors er på nuværende tidspunkt 90 km/t, og strækningen er en del af forsøgsordningen med 90 km/t. I forbindelse med forsøgsordningen er der på strækningen opsat autoværn og etableret rumleriller. Der er ikke på strækningen planlagt gennemført andre konkrete tiltag i forbindelse med den foreslåede hastighedsopgradering til 90 km/t. Det kræver en godkendelse fra politiet og en ændring af en bekendtgørelse at gøre hastighedsgrænsen på 90 km/t permanent. Bekendtgørelsen er i høring frem til 31. oktober.

*Afkørsel A26 Sundbyvej – venstresvingsbane ved Øst Vilsund Færgetro*

Det er Vejdirektoratets vurdering, at forholdene på den eksisterende vej ikke muliggør anlæg af en venstresvingsbane som foreslået. Det lave antal uheld på strækningen gør desuden, at en ombygning har lav prioritet.

Vejdirektoratet har i forundersøgelsen vedr. Rute 34 og 26 foreslået en rundkørsel umiddelbart før Vilsundbroen, idet en sådan vil markere overgangen til 50 km/t. Der er ikke truffet nærmere beslutning herom.



### *Svingbaner og sammenfletning ved Sundby Trapper*

Hastighedsgrænsen gennem krydset er 80 km/t, men det kan i forbindelse med permanentliggørelsen af 90 km/t projektet overvejes om hastigheden fremover skal nedsættes til 70 km/t. Vejdirektoratet vurderer, at der er god oversigt i krydset. Svingbaner, sammenfletning og indsnævring til ét spor i begge retninger vil bevirke, at muligheden for overhaling forsvinder.

### *Overhalingsforbud for lastbiler på A26 – på strækningen op ad bakken mod Sundby*

Vejdirektoratet anser ikke lastbiloverhaling på strækningen som et problem. Det vurderes desuden, at et overhalingsforbud vil være uhensigtsmæssigt, idet et forbud bl.a. vil bevirke, at en lastbil ikke må overhale f.eks. traktorer på strækningen. Et forbud vurderes derfor ikke at være proportionalt i forhold til de gener, som forbuddet eventuelt kan medføre.

### *Rasteplads ved Sundby – i retningen mod Vilsund*

Der er i materialet foreslået etablering af højresvingsbane ved indkørsel på rastepladsen og en sammenfletning ved udkørsel fra rastepladsen. Strækningen er én ud af kun to strækninger på Mors, hvor der er mulighed for overhaling via to vejbaner.

Det vurderes derfor, at det kan have en negativ indvirkning på trafikafvikling og fremkommeligheden på strækningen, hvis en længere del af det inderste kørespor inddrages til sammenfletning og udkørsel.

### *Viadukt*

Vejdirektoratet bemærker, at den laveste frihøjde på broen er 4,39 m. Den maksimale tilladte højde for en lastbil er 4,0 m. Der er dermed plads til almindelige lastbiler under broen. Transporter højere end 4,1 m kategoriseres som særtransport, i sådanne situationer påhviler det særtransporter at undersøge vejen på forhånd.

Tavle om køretøjshøjde anvendes i tilfælde, hvor den fri højde over kørebanen er under 4,2 m. Det vurderes derfor ikke, at der er behov for at opsætte en sådan tavle på broen.

### *Etablering af højresvingsbane og venstresving forbudt ved Sundbyvej*

Vejdirektoratet vurderer, at forbud mod venstresving vil være en trafiksikkerhedsmæssig god løsning for afviklingen af trafikken på strækningen, idet forbuddet vil formindske risikoen for sammenstød mellem bagfrakommende billister og ventende, venstresvingende billister. Det bemærkes dog, at en højresvingsbane over cykelstien i krydset ikke kan tilrådes. Cykelsti og højresvingsbane vil i så fald blive sammenblandet i åbent land, hvilket vil være en løsning der af generelle trafiksikkerhedsmæssige årsager ikke anbefales anvendt. Vejdi-



rektoratet har ikke midler til anlæggelse af cykelrør under rute 26 som foreslået.

Det vurderes, at vejvisning ad Sundbyvej til Sundby vil være en trafikal fornuftig disposition.

#### *Etablering af højre- og venstresvingsbane – Kryds mod Dragstrup*

Det vurderes ikke, at en højresvingsbane over cykelstien i krydset kan tilrådes ud fra ovenstående argumentation.

#### *Vej lægges om med udkørsel til Nordmorsvej*

Vejdirektoratet vurderer, at en vejlukning vil være fremmende for trafiksikkerheden på strækningen.

Da der er tale om anlæggelse af en kommunalvej, skal udgiften hertil afholdes af Morsø Kommune.

#### *Etablering af højresvingsbaner og venstresving forbudt ved Solbjerg*

Vejdirektoratet vurderer, at et venstresvingsforbud ved Kirkebyen samt Nørrebyen vil være en trafiksikkerhedsmæssig god løsning, idet risikoen for sammenstød mellem bagfrakommende billister og venstresvingende billister derved formindskes.

Vejdirektoratet kan ikke anbefale en højresvingsbane over cykelstien i krydset. Ved evt. anlæggelse af højresvingsbane er det nødvendigt at flytte cykelsti. Det vurderes desuden, at der i næstkommende kryds er fin kanalisering af trafikken, og mulighed for højresving, hvorfor forslaget om anlæggelse af en højresvingsbane findes uproportionalt i det konkrete kryds.

#### *Højre- og venstresvingsbaner samt afspærring ved Solbjerg (Traktormuseum)*

Vejdirektoratet bemærker, at afspærring for udkørsel til rute 26 vil være fremmende for trafiksikkerheden på strækningen. Der er desuden tale om en meget lille vej, der forsat vil have adgang til rute 26 via Kirkebyen og Rebslagervej.

Der er de seneste fem år alene registreret et uheld i krydset, hvorfor det vurderes, at anlæggelse af højre- og venstresvingsbaner ved Rebslagervej vil være uproportionalt i forhold til det lave antal registrerede uheld i krydset.

#### *Rundkørsel eller intelligent lysregulering ved Øster Jølby*

Der er i krydset alene sket materielskade og krydset er ikke udpeget som en sort plet, hvorfor Vejdirektoratet ikke på nuværende tidspunkt har prioriteret at lave trafikforbedringer i krydset.

Vejdirektoratet vurderer, at etablering af et signalanlæg i forbindelse med en motortrafikvej ikke er hensigtsmæssigt på grund af den overordnede trafiksik-



kerhed på motortrafikvejen, herunder risikoen for at billister overser et evt. stopsignal. Det vurderes, at etableringen af en rundkørsel vil være den bedste løsning til afvikling af trafik i krydset. Vejdirektoratet finder det dog uproportionalt på nuværende tidspunkt, idet krydset ikke er udpeget som en sort plet, herunder at der alene er sket materiel skade.

Der er foreslået fodgængerfelt eller gangtunnel under rute 26. Vejdirektoratet bemærker, at der på nuværende tidspunkt ikke er afsat midler til en gangtunnel under vejen, men løsningen vil være god på lokaliteten. Et fodgængerfelt må ikke etableres, hvor hastighedsgrænsen er over 60 km/t. På strækningen er der en lokal hastighedsbegrænsning på 70 km/t.

*Skovvej med udkørsel direkte til motortrafikvej ved Legind*

Der er foreslået spærring af udkørsel direkte til rute 26. Vejdirektoratet bemærker, at skovvejen er den eneste færdselsvej til rastepladsen, som ligger for enden af vejen, og foreslår derfor, at vejen ikke spærres.”

Afslutningsvis vil jeg bemærke, at Vejdirektoratet allerede er i dialog med kommunen. Det er min forventning, at den dialog vil bidrage til, at der kan findes en løsning på nogle af de trafikale udfordringer.

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen