

Dato	22. marts 2024
Sagsbehandler	Sener Can
Mail	seca@vd.dk
Telefon	
Dokument	21/14743-4
Side	1/20

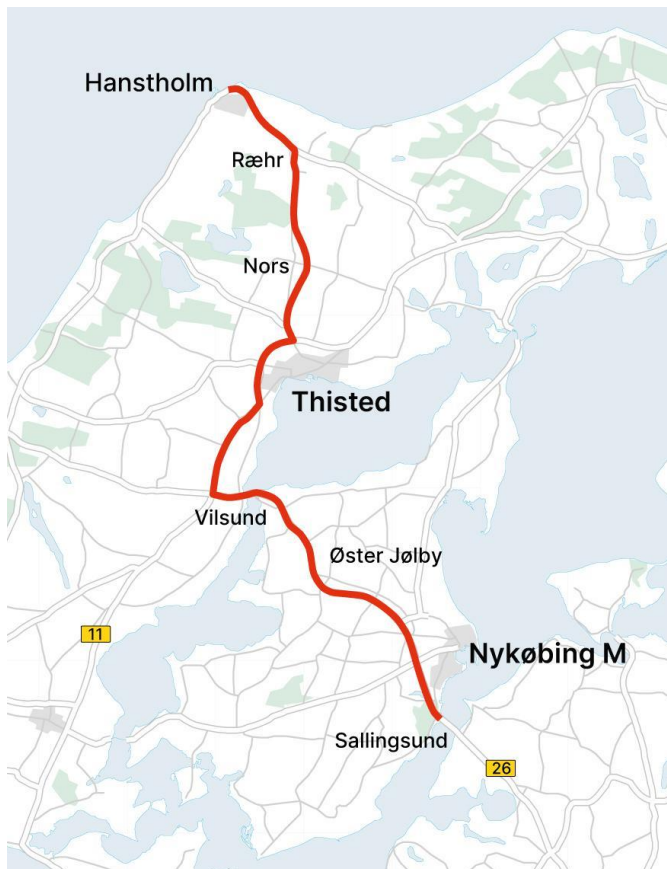
Høringsnotat øget kapacitet på rute 26 mellem Sallingsund og Hanstholm

Indledning	2
Generelle synspunkter om vejprojektet	4
Nabo- og adgangsforhold	5
Støj	8
Bemærkninger til de enkelte løsningsforslag	10
Krydsombygninger ved Ræhr	10
Cykelsti mellem Tved og Ræhr	10
Krydsombygninger ved Tved	11
Cykelsti mellem Tved og Nors	11
Kanalisering ved Skinnerup Skråvej	12
Overhalingsspor på Thisted Omfartsvej	12
Forbedret kryds ved Malervej	13
Cykelsti mellem Thisted og Skjoldborg	13
Sammenhængende 90 km/t. mellem Thisted og Sundby	13
Forbedret krydsning Rute 11/26	14
Vejlukning i Vilsund	15
Krydsombygninger ved Sundby (Mors)	15
Krydsombygninger ved Solbjerg	16
Krydsombygninger ved Øster Jølby	17
Overhalingsspor mellem Øster Jølby og Lyngbro	17
Vejlukning ved Lyngbro syd	18
Forbedret kryds ved Nørrebro	18
Overhalingsspor mellem Nørrebro og Næssundvej	19
Rasteplads Legindbjerge Øst	19
Øvrige forhold	19

Indledning

Med aftale om Infrastrukturplan 2035 den 28. juni 2021 mellem den daværende regering (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne blev parterne enige om at gennemføre nye investeringer og initiativer i en fuldt finansieret investeringsplan på transportområdet for perioden 2022-2035. Den del af aftalen, der omfatter fremtidens veje, står Enhedslisten og Alternativet uden for. Nye Borgerlige har valgt at træde ud af aftalen, mens Kristendemokraterne ikke længere er repræsenteret i Folketinget.

Det fremgår af aftalen, at der skal udarbejdes en Miljøkonsekvensvurdering for øget kapacitet på Rute 26 mellem Sallingsund og Hanstholm.



Projektet er afrapporteret på en [hjemmeside for miljøkonsekvensvurdering af rute 26 mellem Sallingsund og Hanstholm](#). På siden findes miljøkonsekvensrapporten (MKR) samt øvrige tekniske rapporter, som er udarbejdet.

Vejdirektoratet har gennemført miljøkonsekvensvurderingen fra 2022 frem til slutningen af 2023. Projektet har herefter været i offentlig høring i perioden 27. november 2023 og til 28. januar 2024. Der er indkommet 116 høringssvar som er sammenfattet og besvaret i dette høringsnotat.

De fleste høringssvar er fra borgere i området. Der er desuden kommet høringssvar fra en række virksomheder og organisationer bl.a. Morsø Erhvervsråd, DTL Kran-Blok Erfa, Fjordland samt Thy og Morsø Vognmandsforeninger. Derudover har Region Nordjylland samt Thisted og Morsø Kommuner indsendt høringssvar.

Notatet er sammenfattet i nogle overordnede kommentarer og opdelt i temaer. Under hvert tema er Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvarene angivet.

Høringssvarene er opdelt i følgende temaer.

- Generelle synspunkter om vejprojektet
- Nabo- og adgangsforhold
- Støj
- Samt i en række konkrete bemærkninger til de enkelte løsningsforslag.

Generelle synspunkter om vejprojektet

Resumé af de indkomne forslag og synspunkter

Flere udtrykker tilfredshed med planen om opgradering af rute 26 mellem Sallingsund og Hanstholm, herunder Region Nordjylland, Morsø Kommune, Thisted Kommune, Morsø Erhvervsråd, DTL Kran-Blok Erfa samt Thy og Morsø Vognmandsforeninger. En enkelt påpeger, at der kan være lange ventetider ved at transportere sig langs strækningen i myldretiden.

Andre udtrykker modstand mod projektet, da man ikke mener gevinsterne ved projektet står i rimeligt forhold til konsekvenserne ved udbygningsprojektet. Flere fokuserer på de begrænsninger projektet vil have på adgangen til rute 26 fra ejendomme og sideveje samt betydningen for lokalsamfundene på begge sider af rute 26. Andre fokuserer på de støjgener og arealindgreb, der kommer som følge af projektet.

Enkelte påpeger, at det er den forkerte strækning, der prioriteres. De ønsker i stedet, at rute 11 mod Holstebro motorvejen opgraderes. Alternativ rute 181 (Kystvejen) for at forbedre adgangen til motorvejsnettet ved Holstebro.

Både Morsø og Thisted kommuner samt flere andre påpeger, at der også bør være fokus på strækningen mellem Sallingsund og Skive samt rute 34 mod Haderup.

En enkelt har forståelse for behovet, men mener samtidig, at der bør følge finansiering med til forbedringer af kommunale veje, hvor der kan forventes mere trafik.

Enkelte ønsker mindre fokus på overhalingsspor og i stedet mere fokus på krydsombygninger og trafiksikkerhedsforbedringer f.eks. i form af flere rundkørsler. Ligesom det foreslås at spærre Vilsundbroen for gennemsejling, så bådene i stedet kan sejle under Sallingsundbroen.

Thisted Kommune opfordrer til, at lokale entreprenører får mulighed for at byde på entrepriserne. Såfremt anlægsudgifterne bliver lavere end forventet, opfordrer de desuden til at muligheden for at anlægge nogle af de projekter, der fravælges i den næste fase, opretholdes.

Thisted Kommune opfordrer i øvrigt til at krydspakken vælges. Det begrundes med, at denne har større gevinster for rejsetiden samt en lidt bedre samfundsøkonomisk forrentning.

Morsø Kommune opfordrer til at der etableres flest mulige overhalingsstrækninger på Mors samt krydsombygningerne ved Solbjerg fra krydspakken. Morsø Kommune opfordrer i øvrigt til, at de samlede konsekvenser ved vejlukninger indgår i beslutning om vejlukninger.

Vejdirektoratets bemærkninger

Rute 26 er en vigtig trafikåre for erhverv og beboere på Thy og Mors. Projektet skal tilgodese områdets sammenhæng med resten af landet ved at øge fremkommeligheden og trafiksikkerheden, så det giver en øget lyst til at drive erhverv i området og øge mobiliteten for beboerne. Forbedret fremkommelighed på rute 26 med forbedrede overhalingsmuligheder og højere hastighedsgrænse vil nødvendiggøre reduktion i antallet af sidevejstilslutninger og nedlæggelse af direkte adgangsveje til ejendomme langs vejen. Færre og bedre sidevejstilslutninger og direkte adgangsveje vil betyde en bedre fremkommelighed på strækningen, ligesom det vil betyde en forbedret trafiksikkerhed. Fremkommeligheden er ikke bare et spørgsmål om, hvor lang tid der i gennemsnit tager at køre dele af eller hele strækningen. Det er også et spørgsmål om forudsigeligheden af, hvor lang tid turen vil tage. Det er i sidste ende en politisk beslutning, hvordan fremkommeligheden på rute 26 vægtes i forhold til den omvejskørsel, trafikanter fra området omkring vejen pålægges.

Foruden arbejdet med strækningen Sallingsund – Hanstholm er Vejdirektoratet også i gang med at udarbejde en miljøkonsekvensvurdering for strækningen mellem Haderup og Skive N. Dette planlægningsarbejde forventes afsluttet med udgangen af 2024. Anlægsprojektet for den strækning er planlagt til 2031-2035. Udbygningen af denne strækning skal derfor ikke ses alene men i sammenhæng med det andet projekt og med tidligere etablering af Haderup Omfartsvej, der tilsammen binder området bedre sammen med motorvejsnettet.

Bestemmelser om gennemsejling for Vilsundbroen fastsættes af Søfartsstyrelsen. Det vurderes derfor ikke at være en del af projektet.

Der vil i projektet ikke følge yderligere midler med til drift af kommunale veje. Der etableres nye kommuneveje, hvor dette er nødvendigt. Drift og vedligehold af disse vil overgå til kommunerne. Der er ikke på nuværende tidspunkt valgt, hvordan anlægsarbejderne skal udbydes. Dette vil der blive taget stilling til i de næste faser af projektet.

Den præcise sammensætning af løsninger i projektet vil være en politisk beslutning.

Nabo- og adgangsforhold

Resumé af de indkomne forslag og synspunkter

Flere af de indsendte høringssvar omhandler bekymring for nedlæggelse af adgange til rute 26 og at de foreslåede grusveje vil medføre omvejskørsel for landbrugsmaskinerne. Flere påpeger også, at de ønsker at deltage i besigtigelse i forbindelse med planlægning af de nye grusveje.

Der er også flere af de indsendte høringssvar, der drejer sig om forventet arealbehov ved udbygning i kryds og ved overhalingsstrækninger. Flere påpeger, at dette kan få negativ betydning for ejendommens værdi og udnyttelse.

En enkelt ønsker oplyst, hvem der fremadrettet skal forestå driften af de nyetablerede grusveje, ligesom en ønsker oplyst, om der forventes totalekspropriation af ejendomme. Ligeledes påpeger en enkelt på, at regnvandsbassin placeret på hans grund med fordel kan flyttes til modsatte side af vejen.

Vejdirektoratets bemærkninger

Se tidligere svar under "generelle synspunkter om projektet" vedrørende behov for reduktion i antal adgange til rute 26.

Trafiksikkerheden forbedres ved at begrænse antallet af udkørsler, lave mere sikre vejkryds og give bedre mulighed for sikre overhalinger. En bedre trafiksikkerhed giver mulighed for at øge hastigheden, uden at trafiksikkerheden forringes. Lukning af overkørsler vil medføre, at beboerne på de enkelte ejendomme skal en anden vej ud fra deres ejendomme. Det giver en mindre omkørsel for de enkelte beboere og erhverv med langsomme køretøjer, som for eksempel landbrugsmaskiner.

Der vil være forhold omkring de foreslåede nye grusveje, som vil kunne forbedres i forhold til det foreslåede. Det kan være sving, oversigter, vejbredder og andre lokale forhold, som kan indrettes mere hensigtsmæssigt. Alle med interesse i sagen vil kunne deltage i besigtigelsen og få forslag og indsigelser behandlet. Ekspropriationskommissionen vil her tage stilling til de forskelligrettede interesser, der kan være i de valg, der er taget angående projektets udformning.

Vejdirektoratet arbejder hele tiden med at udvikle mere sikre og overskuelige veje og vejkryds. Der bliver ført statistik over fremkommelighed og uheldstyper ved de forskellige udformninger af veje, kryds og vejudstyr. Rute 26 er en ældre vej, hvor der er behov for ombygning af strækninger og kryds for at få den bedste fremkommelighed og trafikssikkerhed. Det vil i mange tilfælde betyde, at der er behov for yderligere areal i det enkelte kryds. Vejdirektoratet vil forsøge at minimere generne og tage hensyn til ejendomme, som vil have svært ved at undvære arealerne. Projektet har på nuværende tidspunkt karakter af et skitseprojekt. Der vil i forbindelse med detailprojekteringen blive set nærmere på de enkelte kryds og deres udformning. Der kan her være mulighed for at begrænse arealbehovet ved at lave støttemure, måske kan krydset flyttes eller indskrænkes eller måske indrettes på en mere hensigtsmæssig måde.

Ved de kryds, hvor der er behov for at ekstra areal, vil Ekspropriationskommissionen stå for arealerhvervelsen. På besigtigelsen vil de tage stilling til krydsets udformning og dimensioner og vil ud fra lodsejerens og Vejdirektoratets interesser træffe beslutning om, hvordan krydset skal ombygges. Ved ekspropriationen vil Ekspropriationskommissionen så fastsætte den erstatning som lodsejeren skal have for den valgte løsning. Det gælder både for prisen på jorden, beplantning og ejendomsforringelse. Er lodsejeren eller Vejdirektoratet ikke tilfreds med den fastsatte erstatning kan erstatningens størrelse ankes til Taksationskommissionen. Er en af parterne stadig ikke enig i erstatningen, kan sagen forelægges retten til afgørelse. Sagens behandling ved Ekspropriationskommissionen og Taksationskommissionen er uden udgift for lodsejeren, hvorimod en retssag vil medføre udgifter til parterne.

Ved ombygning af veje har vejmyndigheden ret til at tage stilling til, om der er overkørsler, der skal nedlægges. En nedlæggelse vil være under forudsætning af, at vejmyndigheden sikrer sig, at ejendommen allerede har en anden vejadgang til offentlig vej. Er det ikke tilfældet, påhviler det vejmyndigheden at skaffe ejendommen en ny vejadgang til offentlig vej.

Vejdirektoratet, som er vejmyndighed for rute 26, kan skaffe en ny vejadgang til en ejendom ved at give den ret til at benytte en eksisterende privat fællesvej, hvis der er en der kan bruges. Det er Ekspropriationskommissionen, der fastlægger, hvad der skal betales for retten til at benytte en eksisterende privat fællesvej og det er Vejdirektoratet der betaler. Er der ikke en eksisterende privat fællesvej, skal Vejdirektoratet etablere og betale for en ny privat fællesvej til ejendommen.

Den fremtidige vedligeholdelse af en privat fællesvej påhviler brugerne jf. Lov om private fællesveje. Der vil i forbindelse med driften af den private fællesvej være en fordelingsnøgle over, hvor meget den enkelte bruger skal betale for vedligeholdelsen.

Med hensyn til om der er ejendomme, der skal totaleksproprieres, hvilket vil sige, at Vejdirektoratet overtager hele ejendommen, så er svaret ikke så enkelt. Det er endnu ikke besluttet, hvilke dele af projektet der skal gennemføres og der er ikke i den afsatte økonomiske ramme midler til at gennemføre samtlige projekter. Desuden er det Ekspropriationskommissionen, der afgør om en ejendom skal totaleksproprieres.

Når det bliver vedtaget, at et delprojekt skal gennemføres, kan det ske at en ejendom er placeret på en måde, hvor projektet ikke kan gennemføres, uden at der rådes over hele ejendommen. Så vil Ekspropriationskommissionen se på, om der kunne være andre løsningsmuligheder, og tale med ejeren om ønsker ift. en overtagelse. Ønsker ejeren ikke en totalekspropriation vil Ekspropriationskommissionen afveje prisen på de mulige løsninger i forhold til ejerens ønsker, og ud fra det tage stilling til om ejendommen skal totaleksproprieres.

Er projektet udformet sådan, at det godt kan gennemføres, uden at totalekspropriere ejendommen, er det en ny situation. Det vil typisk være i situationer, hvor ejendomme på grund af projektet får nogle ulemper, som

for eksempel mistet jord, indbliksgener, støj, mv. Ønsker ejerne at blive boende, vil de kunne få en erstatning for de ulemper som ejendommen får. Det er Ekspropriationskommissionen der fastsætter erstatningen.

Ønsker ejerne ikke at beholde ejendommen, anmoder de Ekspropriationskommissionen om en totalekspropriation. Så vil Ekspropriationskommissionen tage stilling til, om ulemperne for ejendommen er så store, at ejendommen skal totaleksproprieres. Herefter fastlægger Ekspropriationskommissionen erstatning for ulemperne eller indkalder til en ny sag om totalekspropriation, hvor erstatningen for ejendommen fastlægges.

Det præsenterede projekt er et skitseprojekt med nogle standardløsninger. Der vil i forbindelse med detailprojekteringen blive set nærmere på de enkelte løsninger også angående regnvandsbassiner. Vil der være mulighed for at flytte regnvandsbassiner og lignende, så projektet kan forbedres, vil der blive set på det. Vejdirektoratet har kun et ønske om at få det bedste projekt set i sin helhed, og lokalkendskab vil ofte være en stor fordel.

Udviklingen i priserne på fast ejendom er svær at fastlægge. Der er mange faktorer som påvirker ejendomspriser.

Støj

Resumé af de indkomne forslag og synspunkter

Flere af henvendelserne omhandler støj omkring Skjoldborg. Både grundet nærhed til rute 26, men også som følge af mere tung trafik på rute 26, som følge af aflastning af Åsvej samt mere trafik igennem Skjoldborg som følge af lukning af den ene adgang til Skjoldborg.

Der er enkelte høringssvar, hvor der spørges ind til støjmålinger i stedet for beregninger.

Flere er ligeledes bekymret for mere støj som følge af forlægning af sideveje, udbygning af vejen eller ændring af hastighedsgrænsen. Det gælder ved Thisted Omfartsvej, Møgelvej, vest for Vilsund samt øst for Øster Jølby.

Der er desuden indkommet et enkelt forslag om forlængelse af eksisterende støjvold ved Nykøbing til at dække flere boliger.

Endelig er der kommet henvendelser om den planlagte støjskærm ved Ræhr. En ønsker ikke støjskærmen grundet hensyn til udsigt og en anden er meget positiv, fordi der kommer en støjskærm. Thisted Kommune mener ikke, at støjskærmen er relevant medmindre krydspakken vælges og hastighedsgrænsen hæves på stedet.

Såvel Thisted som Morsø Kommuner påpeger, at de ønsker yderligere støjafskærmning i projektet. Thisted Kommune ønsker støjafskærmning ved alle ejendomme, der er støjbelastet over de vejledende støjgrænser.

Vejdirektoratets bemærkninger

Støj fra vejtrafikken er vurderet i henhold til Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier. De vejledende støjgrænser er et udtryk for en støjbelastning, som Miljøstyrelsen vurderer, er miljømæssig og sundhedsmæssig acceptabel. Der er tale om en afvejning mellem de virkninger, støj har på mennesker, og økonomiske hensyn i forhold til de merudgifter, der kan være forbundet med at forebygge eller reducere støj.

Grænseværdierne er ikke udtryk for en rettighed til at udsende støj til et bestemt niveau, men der findes heller ikke en generel pligt til at overholde de vejledende støjgrænser bortset fra planlægning af nye støjfølsomme funktioner på støjbelastede arealer.

Der tilbydes ikke støjisolering af boliger i dette projekt, da der er tale om en lang række mindre tiltag, så det kan ikke sammenlignes med et projekt, hvor hele strækningen udbygges.

Der foretages meget sjældent målinger af trafikstøj, da der er for store usikkerheder. Målinger af trafikstøj er således kun at betragte som stikprøver, da en måling af støjen fx vil kunne variere med op til 20 dB afhængigt af vejr- og vindforhold.

Vejdirektoratet anvender i miljøkonsekvensvurderingen beregningsmodellen Nord2000, som er en meget detaljeret og omfattende beregningsmodel, der tager højde for data om blandt andet vejbelægninger, hastighed, trafikmængder, vejrforhold og trafikfordeling. Desuden indgår topografi og afskærmning fra for eksempel bygninger, samt terrænets akustiske egenskaber og udformning, det vil sige om terrænet er akustisk hårdt og dermed reflekterer støjen (det kan bl.a. være vandoverflader, vejes overflader) eller om det er akustisk dæmpende (det kan for eksempel være græsarealer, marker). Beregningsmodellen bygger på konkrete støjmålinger af køretøjer, der bl.a. er foretaget i Danmark. På denne baggrund kan modellen beregne udbredelsen af støjen i en konkret situation. Det er Miljøstyrelsens vejledning Nr. 4, 2007 'Støj fra veje' og

Støjbekendtgørelsen BEK nr. 717 af 16/06/2006 der foreskriver hvordan støj fra veje skal beregnes og kortlægges bl.a. ved planlægning af større infrastrukturprojekter.

Der er gennemført støjberegninger for hele strækningen, og på baggrund af resultaterne er der foretaget en optælling af antal støjbelastede boliger i forskellige scenarier. Der er regnet på situationen i 2022 (basis), en situation i 2040 uden projektet (referencescenariet) samt på de to forslag til udbygning.

Omlægning af veje og vejlukninger i projektet er for de fleste vedkommende mindre veje, hvor trafikmængderne er betragteligt mindre end på rute 26. Derfor vil det største bidrag til støj være fra rute 26, hvor trafikmængden ikke ændres.

Udpegningen af mulige skærmstrækninger og analysen af skærmenes effekt sker ud fra Vejdirektoratets grundlæggende principper for etablering af støjskærme og støjvolde.

- Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 58 dB skal være overskredet ved mere end 5 sammenhængende boliger på strækningen
- støjskærmene skal have en hørbar effekt
- støjskærmene skal være rimeligt omkostningseffektive, dvs. medføre en rimelig støjdæmpning for et antal boliger sat i forhold til støjskærmenes pris.

Ovenstående principper betyder, at støjskærme og støjvolde typisk vil blive anvendt ved sammenhængende boliger/boligområder, mens disse ved enkeltliggende boliger vil være uforholdsmæssigt dyre pr. boligenhed. Der etableres derfor normalt ikke støjafskærmning ved spredt bebyggelse i det åbne land. Det er ud fra disse principper vurderet, at støjskærmen ved Ræhr giver god effekt for et større antal boliger, og at det er det eneste sted der opsættes støjskærm. I næste fase af projektet vil blive undersøgt, om der kan etableres en delvist transparent skærm for at sikre udsigt fra boligerne bag støjskærmen.

Der forventes ikke at ske en stigning i trafikken som følge af udbygningen af vejen. Trafiksikkerheden forbedres og kapacitetsproblemer i spidsbelastningsperioder i enkelte kryds vil blive reduceret. Projektet giver mulighed for at hæve hastighedsgrænsen ved nogle af krydsene. Dette medfører en mindre stigning af støjniveauet lokalt.

Det er ikke en del af projektet at forbyde gennemkørsel for lastbiler på Åsvej. Det indgår derfor ikke i støjberegningerne.

Bemærkninger til de enkelte løsningsforslag

Behandling af høringssvarene i nedenstående inddeles efter de projekter, der er fremlagt i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen.

Krydsombygninger ved Ræhr

Resumé af de indkomne forslag og synspunkter

Det ønskes, at der ses på adgangssaneringen nord for Ræhr, hvor en række adgange fra ejendomme lukkes og samles via en grusvej til kommunevej.

Det er ligeledes foreslået at etablere venstresvingsbane ved den vestlige del af Bybakken i Ræhr.

En enkelt foreslår shunt udenom rundkørslen ved Hanstholmsvej.

Vejdirektoratets bemærkninger

Projektet indeholder forslag til en generel sanering af de private adgange på nordsiden af vejen ved Ræhr. Adgangssaneringen ønskes både for at forbedre fremkommeligheden på strækningen mod Hanstholm umiddelbart efter rundkørslen samt for at minimere risikoen for ulykker. Ved at begrænse antallet af adgange til vejen opnås et bedre serviceniveau og dermed en bedre trafikafvikling, hvilket er med til at fremme fremkommeligheden. I projektet er der set på, hvorledes der kan etableres nye adgange for de eksisterende ejendomme og der er lavet forslag til, hvordan den nye adgangsvej kan forløbe. I næste fase vil der blive taget endelig stilling til forløbet af den nye adgangsvej.

Der etableres ikke venstresvingsbane ved den vestlige del af Bybakken i Ræhr, da der allerede er etableret venstresvingsbane ved den østlige del af Bybakken i Ræhr. Bybakken i den østlige ende vurderes at være mere benyttet for trafik fra øst end Bybakken i den vestlige ende. Der etableres venstresvingsbane ved Fyrvej for at tilgodese de venstresvingende trafikanter mod Fyrvej og den sydlige del af Hanstholm.

Shunt i rundkørslen ved Hanstholm er blevet drøftet i forbindelse med projektet i retningen fra Thistedvej til Hanstholmvej. Shunten vil medføre et indgreb i et beskyttet naturområde med strandeng og da der ikke er kapacitetsproblemer i rundkørslen, blev løsningen med shunt fravalgt.

Cykelsti mellem Tved og Ræhr

Resumé af de indkomne forslag og synspunkter

Der er indkommet et enkelt forslag om justering af stiprojektet ved at flytte den dobbeltrettede sti til vestsiden af rute 26.

Thisted Kommune påpeger, at når der lukkes kryds og etableres cykelsti på strækningen bør hastighedsgrænsen hæves til 90 km/t.

Vejdirektoratets bemærkninger

Den dobbeltrettede cykelsti mellem Ræhr og Tved foreslås etableret i den østlige side af Hanstholmvej for at skabe en naturlig kobling til Nørbyvej i Tved. Fra Tved fortsætter stien mod Ballerumvej / Vorringvej, hvorfra det er muligt at cykle til Nors via mindre lokale veje. Der bliver dermed kun et sted ved Tved, hvor cyklisterne skal krydse Hanstholmvej. Hvis cykelstien blev placeret i den vestlige side af Hanstholmvej, ville cyklisterne skulle krydse to steder i Tved, først ved Troldborgvej for at komme til Nørbyvej og derefter ved Vorringvej for at komme videre mod Nors.

Strækningen mellem Tved og Ræhr bevares med 80 km/t. En hastighedsgrænse på 90 km/t. kræver etablering af rumleriller i midten af vejen. For at kunne etablere rumlerillerne kræves en belagt bredde på 8 m. Den

belagte bredde mellem Tved og Ræhr er 7 m. Hvis der skal etableres 90 km/t., vil det derfor kræve, at der etableres yderligere 1 m asfalt på hele strækningen mellem Tved og Ræhr.

Krydsombygninger ved Tved

Resumé af de indkomne forslag og synspunkter

Der er indkommet enkelte høringssvar omkring ombygningerne ved Tved. Der ønskes en stitunnel til de bløde trafikanter på stedet. Tilsvarende er foreslået, at der ikke indføres svingrestriktioner ved Tved Kirke samt at de eksisterende 70 km/t. på stedet forlænges mod nord. Endelig er der bekymring for vejadgange der lukkes.

Der er kommet et enkelt høringssvar omhandlende placering af et regnvandsbassin syd for Tved. Tved Vandværk påpeger, at regnvandsbassinet er placeret inden for vandværkets indvindingsopland.

Vejdirektoratets bemærkninger

I projektet er der forslag om etablering af en krydsningshelle i forbindelse med kanaliseringsanlæg ved Ballerumvej. Herved sikres det, at cyklisterne kan krydse Hanstholmvej på en sikker måde i to tempi. En stitunnel under Hanstholmvej fra Vorringvej til Nørbyvej vil komme til at ligge for langt væk fra krydsområdet, da stitunnelen skal etableres syd om de eksisterende ejendomme ved Vorringvej. Denne placering vil blive opfattet som en omkørselsrute og vurderes derfor ikke at blive benyttet.

Ved Tved Kirke opretholdes adgangen til/fra Tved midt på strækningen, så det er muligt at køre lige over til kirken. For at begrænse antallet af adgange og krydsningssteder er det valgt at etablere svingforbud til og fra Hanstholmvej fra Tved midt på strækningen. Grundet ønsket om færre adgange er det derfor også valgt at lukke to mindre adgange til Tved. Det vil i stedet for være muligt at komme fra Nørbyvej til Hanstholmvej i krydset ved Troldborgvej, hvor krydset udvides med et venstresvingsspor og et højresvingsspor mod Troldborgvej. Således samles antallet af adgange fra Tved til Hanstholmvej i et kryds, hvilket bidrager til bedre fremkommelighed og serviceniveau på rute 26.

Den eksisterende lokale hastighedsbegrænsning på 70 km/t. ændres ikke. Der vurderes ikke behov for at forlænge strækningen med 70 km/t mod nord, da området nord for Tved er åbent land uden randbebyggelse.

Regnvandsbassinet nord for Ballerumvej er placeret i et vandindvindingsområde, hvorfor det er vurderet nødvendigt, at afvandingskonstruktionerne skal etableres med tæt bund for at undgå, at overfladevandet fra vejen nedsiver. Endelig placering af regnvandsbassinerne vil blive fastlagt i forbindelse med projektets næste fase.

Cykelsti mellem Tved og Nors

Resumé af de indkomne forslag og synspunkter

Thisted Kommune påpeger, at det er vigtigt at indtænke en trafiksikker krydsning for de bløde trafikanter.

Flere er positive over løsningen og påpeger at stien vil blive benyttet af elever på Nors Skole. Der er flere der påpeger at cykelstien bør forlænges ind på Vorringvej og videre ned til Hanstholmvej.

Vejdirektoratets bemærkninger

I projektet er der forslag om en forlægning af Ballerumvej, så krydset ved Ballerumvej/Vorringvej bliver forsat. Her er der også forslag om en krydsningshelle, så cyklisterne fra Tved mod Nors via Vorringvej kan krydse Hanstholmvej i to tempi og dermed foretage en mere sikker krydsning end krydsning uden krydsningshelle.

Ved Vorringvej er der cykelsti på de første ca. 30 meter, så cyklisterne ikke skal blande sig med bilisterne på denne strækning. Det er med til at sikre mere tryghed for cyklisterne. Vorringvej er en kommunevej og en forlængelse af cykelstien vil derfor være en kommunal opgave.

Kanalisering ved Skinnerup Skråvej

Resumé af de indkomne forslag og synspunkter

Der er indkommet en enkelt henvendelse, der påpeger at kanaliseringen bør forlænges ned til næste kryds ved Tovsgårdvej.

Vejdirektoratets bemærkninger

Kanaliseringsanlæg ved Skinnerup Skråvej foreslås etableret med det formål at sikre fremkommeligheden på strækningen. Skinnerup Skråvej fører direkte til Hillerslev. Trafiktællinger viser, at Tovsgårdvej er mindre benyttet end Skinnerup Skråvej, hvorfor antal venstresvingende vurderes at være begrænset i forhold til venstresvingende ved Skinnerup Skråvej. Der vurderes derfor ikke behov for at forlænge kanaliseringen til Tovsgårdvej.

Overhalingsspor på Thisted Omfartsvej

Resumé af de indkomne forslag og synspunkter

En enkelt foreslår en shunt fra nord mod vest ved rundkørslen mellem Thisted Omfartsvej og Hanstholmvej. Tilsvarende foreslås, at frihøjden på broen ved Torstedvej øges. Der foreslås også anden placering af overhalingssporet mod nord så dette starter ved rundkørslen ved Åsvej.

Flere inklusive Thisted Kommune ønsker en shunt fra Åsvej mod Thisted Omfartsvej og shunt uden om rundkørslen ved Åsvej (Fra nord mod syd). Thisted Kommune mener ikke, at trafikberegningerne, der viser en merbelastning af Åsvej, er logiske.

Thisted Kommune og enkelte andre påpeger, at frihøjden på broen ved Thorstedvej, der krydser rute 26 gør at høje særtransporter skal køre via det kommunale vejnet. De ønsker derfor øget frihøjde under broen.

Vejdirektoratets bemærkninger

I forbindelse med projektet er en shunt fra nord mod vest ved rundkørslen mellem Oddesundvej og Hanstholmvej blevet vurderet. Den eksisterende dobbeltrettede sti fra Nors mod Thisted går under Oddesundvej i det hjørne og denne ville skulle flyttes i forbindelse med en evt. shunt. Trafikberegninger har vist, at der ikke er trafikafviklingsproblemer i rundkørslen, hvorfor shunten er fravalgt.

Projektet har beskrevet og registreret alle eksisterende bygværker på strækningen, herunder også bygværket ved Torstedvej. Bygværket har en frihøjde på 4,68 meter. Der skal søges tilladelse såfremt en transport med en højde over 4,1 m skal forbi. Det betyder, at transporter, der ikke kan passere bygværket pga. frihøjden, vil blive ledt af andre ruter i stedet. Derfor ændres frihøjden på bygværket ikke.

Oddesundvej nord for Thisted er en af de delstrækninger, der er mest trafikeret på Rute 26 mellem Salling-sund og Hanstholm. Derudover ligger den nordlige del af delstrækningen i en kurve, der medfører, at der er reduceret oversigt. Derfor er der forslag om etablering af et overhalingsspor i hver retning. På Oddesundvej nord for Åsvej er oversigtsforholdene bedre og trafikmængden lidt lavere, hvorfor mulighederne for overhaling er bedre. Derfor etableres der ikke overhalingsspor på denne strækning.

Etablering af shunt i sydgående retning ved rundkørslen ved Åsvej er undersøgt i forbindelse med projektet. Da der ikke er kapacitetsproblemer i den eksisterende rundkørsel, vil en shunt ikke medføre overflytning af trafikken fra Åsvej til statsvejnettet, og shunten blev derfor fravalgt som løsning.

Forbedret kryds ved Malervej

Resumé af de indkomne forslag og synspunkter

En enkelt foreslår at arealindgrebet for den foreslåede frafart mod vest indskrænkes.

Vejdirektoratets bemærkninger

Hjørnet mellem Oddesundvej og Vorupørvej er et V2 kortlagt areal (forurenede areal/gammel losseplads), hvor direkte jordkontakt skal forsøges undgået, da jordforureningen kan udgøre en sundhedsmæssig risiko ved direkte kontakt. Derfor har der ved projektering af hanken mellem Oddesundvej og Vorupørvej været fokus på at undgå berøring med dette areal. Derudover har traceringsregler betydning for, hvordan hanken udformes. Det vurderes derfor ikke muligt at minimere arealbehovet for shunten.

Cykelsti mellem Thisted og Skjoldborg

Resumé af de indkomne forslag og synspunkter

Der er indkommet enkelte forslag om at forlænge cykelstien ned forbi Skjoldborg og ned til Møgelvej/Beerstedvej. Tilsvarende er indkommet forslag om at etablere stien som en dobbeltrettet cykelsti i stedet for som enkeltrettede stier.

Thisted Kommune påpeger, cykelstien af trafiksikkerhedshensyn ønskes placeret bag autoværnet på strækningen.

Vejdirektoratets bemærkninger

Syd for rundkørslen ved Åsvej er der en eksisterende stitunnel under Oddesundvej. Fra stitunnelen er der etableret ca. 100 meter enkeltrettede cykelstier på begge sider af vejen og disse videreføres i brede kantbaner mod syd. Som en forlængelse af de eksisterende stier er der forslag om at etablere enkeltrettede cykelstier på strækningen frem til Skjoldborg. Dobbeltrettede cykelstier er fravalgt på strækningen, da erfaringer viser, at de kan føre til uheldige manøvrer i kryds og ved vejadgange med risiko for ulykker.

Cyklisterne ledes via Skjoldborg ned til Beerstedvej/Møgelvej. Det er undersøgt, om der kan etableres vej/sti mellem Kallerupvej og Beerstedvej, men pga. birkemus i området har dette ikke været muligt.

Der etableres autoværn, hvor der er risiko for at påkøre faste genstande eller hvor skråninger er for høje og stejle. Den endelige placering af autoværnet vil blive afklaret i næste fase af projektet.

Sammenhængende 90 km/t. mellem Thisted og Sundby

Resumé af de indkomne forslag og synspunkter

Der er flere der har skrevet ind angående ombygningerne ved Skjoldborg og Sundby (Thisted). Flere påpeger det store pres på trafikken til Oddesundvej fra de små veje i området, samt de farlige situationer, der opstår ved venstresvingende bilister og landbrugsmaskiner. Derfor foreslås flere haneanlæg på strækningen mellem Thisted og Sundby. Thisted Kommune har i den forbindelse foreslået at etablere krydset, så venstresvingende fra Langebeksvej får en venstreindsvingsbane samt at der etableres buslommer på rute 26, da Langebeksvej ikke længere vil være åbent for gennemkørsel. De påpeger desuden, at der bør indarbejdes en sikker stikrydsning i krydset ved Beerstedvej.

Det påpeges desuden, at der er dårlig oversigt ved den opretholdte vejadgang til Skjoldborg. Derfor foreslås at opretholde den nordlige adgang til byen. En enkelt foreslår ligeledes i den sammenhæng at etablere rundkørsel ved Beerstedvej.

Det pointeres, at det foreslåede regnvandsbassin ved Møgelvej bør samtænkes med Thisted Kommune, der også etablerer et regnvandsbassin i området.

Flere af henvendelserne omhandler bekymring for kapacitet i krydset ved Langebeksvej i Skjoldborg, når den ene adgang til Skjoldborg lukkes. Der er desuden en der påpeger, at der vil komme flere biler, når Åsvej aflastes.

En enkelt påpeger at løsningerne bør sikre, at den gennemkørende trafik bliver på rute 26 og ikke kører igennem Sundby i Thisted Kommune.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet har gennemført ny trafiktælling samt en besigtigelse af trafikken i morgensituationen ved Langebekvej. Der er ved besigtigelsen ikke konstateret problemer med trafikafviklingen i krydset. De nye trafiktællinger i krydset har været anvendt til en beregning af den forventede ventetid ved lukning af Langebeksvej nordlige ben. Beregningerne viser, at der i spidskvarteret om morgenen vil være en gennemsnitlig forsinkelse på under 30 sekunder. Der vil i næste del af projektet blive undersøgt om det er muligt at etablere svingbaner på Langebeksvej.

Der er i projektet indarbejdet en vendeplads til busserne i den nordlige ende af Langebekvej. Dermed kan Skjoldborg fortsat betjenes af busser inde i byen. Dette vurderes at være den bedste og mest sikre løsning i forhold til placering af stoppesteder på rute 26, hvilket vil betyde at passagererne vil skulle krydse vejen.

Det vurderes, at oversigtsforholdene ved Langebeksvej syd er tilstrækkelige i forhold til den lokale hastighedsbegrænsning på 70 km/t. Hvis der viser sig et behov for at beskære beplantningen langs vejen, vil Vejdirektoratet foretage dette. Det er foreslået at ombygge krydset ved Langebeksvej/Beerstedvej til et kanaliseret kryds. Her vil der også blive etableret krydsningshelle for de lette trafikanter, så de kan krydse vejen mere sikkert i to tempi. Der etableres ikke rundkørsel i krydset, da rundkørsler bidrager negativt til den ønskede fremkommelighed på rute 26.

Endelig placering af det foreslåede regnvandsbassin ved Møgelvej foretages i forbindelse med projektets næste fase. Her vil det også blive sikret, at der sker en koordinering med Thisted Kommune og deres planer for nyt regnvandsbassin i samme område.

Formålet med projektet for Rute 26 er at forbedre fremkommeligheden på strækningen. Derfor er der forslag om overhalingsstrækninger og ombygning af kryds til kanaliserede kryds, så den gennemgående trafik får bedre vilkår. Som en afledt del af projektet vurderes det, at det vil blive mere attraktivt at køre på Rute 26 både for erhvervstransporter og private bilister. Det vurderes derfor ikke, at trafikken vil flytte sig til de mindre lokale veje i forbindelse med projektet.

Der vurderes samlet set ikke at være større trafikale udfordringer på sidevejene på strækningen mellem Sundby og Thisted, hvorfor der ikke er forslag om større haneanlæg på denne delstrækning.

Forbedret krydsning Rute 11/26

Resumé af de indkomne forslag og synspunkter

Det foreslås at sikre muligheden for venstresving for trafik fra Stenbjerg op imod den foreslåede shunt for at sikre at trafik fra vest også får bedre adgang til rute 26. Det er ligeledes blevet foreslået at der etableres en rundkørsel ved krydsningen, fordi det vil sikre at alle retninger tilgodeses.

Thisted Kommune påpeger, at Sundbyvej er en national cykelrute og at denne kan forventes yderligere benyttet når Sundbyvej aflastes for gennemkørende trafik. Derfor ønskes en sikker krydsning ved Sundbyvej/Oddesundvej. En enkelt har foreslået, at krydsningen udformes som en stitunnel.

En ønsker oplyst, hvad der gøres for at aflaste Åsvej i projektet.

Vejdirektoratets bemærkninger

Et af projektets formål er at aflaste Åsvej. Derfor er der i projektet undersøgt en større omlægning af krydsningen mellem Rute 11 og 26, herunder bl.a. en anden tilslutning af Stenbjergvej til Rute 26. Flere alternativer blev undersøgt og fælles for dem var, at antallet af trafikanter, der vurderes at få længere rejsetid end i dag betydeligt oversteg antallet af trafikanter, som vurderes at få kortere rejsetid. Derfor blev de store ombygninger af krydset mellem Rute 11 og 26 fravalgt, da anlægsomkostningerne og de samlede gener ved en ombygning ikke vurderes at opveje gevinsterne.

Af samme årsag vurderes en rundkørsel heller ikke at bidrage positivt til en bedre trafikafvikling og kortere rejsetid.

Da Sundbyvej i dag benyttes som smutvej for at undgå at køre igennem hankeanlægget ved Rute 11/26 lukkes adgangen ved Oddesundvej. Der vil fortsat være mulighed for at krydse vejen for cyklister.

Vejlukning i Vilsund***Resumé af de indkomne forslag og synspunkter***

Der er indkommet flere høringssvar, der påpeger, at lukning af sidevejen vil medføre øget pres på Parkvej, der er den alternative udkørsel samt at lukningen vil give mere trafik forbi boliger i området.

Vejdirektoratets bemærkninger

Skråningen i Vilsund Vest foreslås lukket, da antallet af adgange generelt ønskes begrænset af hensyn til bedre fremkommelighed på strækningen. Skråningen er en mindre boligvej, der i dag vurderes at betjene ca. 25 boliger. Den ekstra trafik, som bliver flyttet til Parkvej, vurderes ikke at give kapacitetsproblemer.

Krydsombygninger ved Sundby (Mors)***Resumé af de indkomne forslag og synspunkter***

For projektet ved Sundby har flere angivet, at de ønsker at der etableres et hankeanlæg til den eksisterende bro over rute 26. Flere har også foreslået ændret udformning af kryds ved Sundbyvej og Langtoften, herunder at Langtoften forlægges mod øst i stedet.

Der er flere der har skrevet vedrørende den foreslåede rundkørsel i vestenden af Sundby. Enkelte ønsker ikke rundkørslen, da den vil genere den tunge trafik, der er på vej op ad bakken og en synes rundkørslen er en god idé. Morsø Kommune opfordrer ligeledes til at rundkørslen ved Vilsundbroen genovervejes, eller alternativt at arealindgrebet på sydsiden af vejen minimeres. I østenden påpeger Morsø Kommune at hastighedstavler bør etableres som variable tavler samt at der bør sikres gode krydsningsmuligheder for de bløde trafikanter på Sundbyvej.

Enkelte påpeger, at frihøjden under den eksisterende bro er for lav til særtransporter, som derfor kører ind igennem Sundby i stedet for at blive statsvejnettet.

Vejdirektoratets bemærkninger

I projektet er der foreslået en rundkørsel ved Sundby Mors Havn, så det bliver mere sikkert at svinge ind og ud fra Sundby. Rundkørslen vil bidrage til en nedsættelse af hastigheden på Rute 26 inden passage af Vilsundbroen. Rundkørslen vil udover den nedsatte hastighed mod broen også betyde, at trafikanter først kan accelerere efter rundkørslen, når de skal mod øst. Fra krydset ved Sundby Mors Havn og mod øst er der overhalingsspor, der sikrer, at de tunge køretøjer kan overhales på vej op ad bakken.

Rundkørslen placeres primært på arealer mod nord/mod kysten og mod havnen, hvorfor der kun skal ske mindre tilpasninger af den lokale Sundbyvej langs havnen. Arealindgrebet mod øst er minimalt.

Projektet har undersøgt en løsning med ombygning af krydset med et venstresvingsspor, et højresvingsspor og en sekundærhelle. Løsningen blev valgt fra, da det ikke var muligt at sikre oversigten fra sidevejen. Her blev rundkørslen vurderet som en bedre løsning.

Vejdirektoratet vil på baggrund af de indkomne høringssvar indstille, at der ikke etableres en rundkørsel på stedet.

Forslaget om ombygning af krydset ved Sundbyvej Syd til et forsat kryds med Langtoften indebærer også etablering af en stitunnel, så de lette trafikanter sikkert kan krydse vejen. Krydset er tiltænkt etableret med faste hastighedstavler. Hvorvidt der skal etableres variable hastighedstavler i krydset vil blive undersøgt i næste fase af projektet.

Langtoften er flyttet tættere på Sundbyvej, så krydset fremstår som ét kryds. Dette ønskes for at begrænse antallet af adgange hvor hastighedsgrænsen skal sænkes. Flyttes Langtoften længere mod øst vil krydset ikke kunne betragtes som ét kryds.

Hankeanlæg etableres bl.a. for at forbedre fremkommeligheden på primærvejen. Ved Sundby vurderes fremkommeligheden at være god, da der er to spor i hver retning og en lokal hastighedsbegrænsning på 90 km/t. Et hankanlæg ved broen ved Sundbyvej vil fylde meget i området og det vurderes, at adgangene fra Sundby i de to kryds kan afvikle trafikken på en fornuftig måde.

Projektet har beskrevet og registreret alle eksisterende bygværker på strækningen, herunder også bygværket ved Sundbyvej. Bygværket har en frihøjde på 4,43 meter. Der skal søges tilladelse såfremt en transport med en højde over 4,1 m skal forbi. Det betyder, at transporter, der ikke kan passere bygværket pga. frihøjden, vil blive ledt af andre ruter i stedet. Derfor ændres frihøjden på bygværket ikke.

Krydsombygninger ved Solbjerg

Resumé af de indkomne forslag og synspunkter

Der er flere, der har skrevet omkring ombygningerne ved Solbjerg. Det ønskes blandt andet, at krydset ved Rebslagervej i den sydlige ende af Solbjerg opretholdes. Det ønskes dels fordi der er bedre oversigt i det kryds end i krydset ved Kirkebyen, som er foreslået opretholdt, men også for at undgå gennemkørende biler igennem Solbjerg. Tilsvarende er der nogle der ønsker en tunnel mellem Nørrebyen og Kirkebyen på hver sin side af rute 26. Det ønskes for at binde områderne sammen, men også for at minimere den lokale trafik på rute 26. Alternativt foreslås også et hankanlæg ved Nordmorsvej. Ligesom det er foreslået, at Kirkebyen forlægges så denne kan samles i et kryds ved Nordmorsvej.

Flere udtrykker bekymring for lukning af vejadgang til ejendomme nord for Solbjerg og en enkelt udtrykker sig positivt om vejlukningen.

Vejdirektoratets bemærkninger

Projektets formål er bl.a. at forbedre fremkommeligheden på strækningen mellem Sallingsund og Hanstholm. Det betyder, at der er opstillet forslag til lukning af vejadgange til Rute 26. En af de vejadgange, der foreslås lukket, er Rebslagervej. Rebslagervej har adgang til Rute 26, hvor der er lokal hastighedsbegrænsning på 90 km/t. På strækninger med høj hastighed ønskes adgangene begrænset, da de kan være forbundet med risiko for ulykker. Af samme årsag foreslås flere af de mindre adgange i området omkring Solbjerg også lukket.

Adgangen ved Kirkebyen er foreslået opretholdt, så Kirkebyen sammen med krydset ved Nordmorsvej fremstår som et større krydsområde. Den lokale hastighedsbegrænsning er her 80 km/t. Denne ændres til 70

km/t, da der også etableres krydsningsmulighed for lette trafikanter, så de kan krydse vejen mere sikkert i to tempi. Krydset ved Kirkebyen er også opretholdt af hensyn til lokalbussen.

Oversigten ved Kirkebyen er undersøgt og opfylder kravene til oversigt ved 80 km/t. Hvis der viser sig et behov for at beskære beplantningen langs vejen, vil Vejdirektoratet foretage dette.

Projektet har undersøgt en løsning med etablering af hankeanlæg ved Nordmorsvej. Løsningen blev bl.a. fravalgt, da trafikmængderne på sidevejene ikke nødvendiggør et hankeanlæg her.

Krydsombygninger ved Øster Jølby

Resumé af de indkomne forslag og synspunkter

Der er indkommet en del bemærkninger vedrørende krydsombygningen ved Udvejen/Vestmorsvej ved Øster Jølby. Flere påpeger, at krydset er et farligt kryds og mener ikke, at et forsat kryds, som er foreslået, vil løse problemerne i krydset. Derfor ønskes i stedet enten et hankeanlæg som i tilvalget eller en rundkørsel på stedet. En enkelt påpeger, at der bør etableres en stitunnel i krydset.

Morsø Kommune ønsker, at løsningen med et hankeanlæg opprioriteres samt at de bløde trafikanter tænkes ind uanset løsningen der vælges.

Der er fra Morsø Kommune og Morsø Forsyning indkommet høringssvar der påpeger, at det planlagte regnvandsbassin vil være i konflikt med Morsø Forsynings kommende regnvandsbassin på stedet. De ønsker derfor en ny placering af bassinet.

Vejdirektoratets bemærkninger

Den foreslåede krydsombygning til to forsatte T-kryds vurderes at opretholde fremkommeligheden på Rute 26. De variable tavler, der skilte ned til 70 km/t, når der registreres sidevejstrafik, bevares. Dermed vil krydset kunne gennemkøres med den angivne lokale hastighedsbegrænsning på 90 km/t det meste af døgnet til gavn for fremkommeligheden på Rute 26. Trafikafviklingen vurderes ikke at blive væsentligt forringet for de venstresvingende trafikanter i forhold til et kryds med hankeanlæg. I forbindelse med krydsombygningen er der foreslået etableret en stitunnel, så de lette trafikanter sikkert kan krydse Rute 26.

En rundkørsel i krydset vurderes ikke at være med til at gavne fremkommeligheden på Rute 26, da trafikanterne i en rundkørsel skal ned i hastighed.

Projektet indebærer også en mulighed for tilvalg af et hankeanlæg i krydset. Her vil der blive etableret cykel-faciliteter over broen, så de lette trafikanter sikkert kan krydse Rute 26.

Endelig placering af det til vejprojektet foreslåede regnvandsbassin ved Øster Jølby foretages i forbindelse med projektets næste fase. Her vil det også blive sikret, at der sker en koordinering med Morsø Kommune og Morsø Forsyning og deres planer for placering af nyt regnvandsbassin i samme område. Som det er Morsø Forsyning bekendt, er Vejdirektoratet ikke enig i forsyningens udlægning om, at vejens eksisterende afvanding sker til forsyningens spildevandstekniske anlæg. Den eksisterende afvanding sker ved afvanding til rabat og nedsivning. Vejens fremtidige afvanding planlægges fortsat at ske ved udledning til recipient efter gennemførelse af projektet.

Overhalingsspor mellem Øster Jølby og Lyngbro

Resumé af de indkomne forslag og synspunkter

Morsø Kommune ønsker overhalingsspor forlænget helt til Lyngbro, hvorved der kan komme ca. 3 km overhalingsspor og der vil blive mulighed for overhaling i begge retninger på strækningen.

Vejdirektoratets bemærkninger

Projektet indeholder forslag om etablering af overhalingsspor mellem Øster Jølby og Paradisvej. Ved Paradisvej er der et eksisterende bygværk. Overhalingsstrækningen har en længde på ca. 1,9 km. Hvis overhalingssporet skal forlænges frem til Lyngbro, vil det medføre en ombygning af bygværket ved Paradisvej, hvilket vurderes at være forbundet med en betydelig anlægsomkostning.

Vejlukning ved Lyngbro syd***Resumé af de indkomne forslag og synspunkter***

Der er kommet mange høringssvar angående projekt om lukning af det sydlige ben i krydset ved Lyngbro. Der er bl.a. i den forbindelse indsendt en underskriftsindsamling på vegne af 845 borgere og trafikanter i området. Tilsvarende er der indsendt høringssvar fra Fjordland på vegne af 12 landmænd som bliver påvirket af en eventuel lukning af Lyngbro.

Mange påpeger at krydset bruges som adgang til Erslev, hvor bl.a. købmand og kirke er placeret og ved en lukning af det sydlige ben vil adgangen til dette blive vanskeligere. Det påpeges også at krydset benyttes af skolebørn til krydsning over mod skole i Øster Jølby og til bus der kører på Præstbrovej til Nykøbing og Thisted. Endelig påpeges det, at krydset benyttes af mange landmænd der har mark på det nordlige Mors og som kører til Møllerup Mølle syd for rute 26. Hvis krydset lukkes, vil det betyde at landbrugstrafikken i stedet skal køre igennem Erslev, Øster Jølby, Frøslev og Elsø.

Morsø Kommune påpeger, at de har modtaget mange henvendelser om vejlukningen samt at det vil få betydning for bløde trafikanter, adgang til skolebus samt at lukningen vil medføre, at den tunge trafik i stedet skal køre igennem Erslev, Øster Jølby, Frøslev og Elsø.

Vejdirektoratets bemærkninger

Krydset ved Lyngbro er et firbenet kryds (F-kryds), der erfaringsmæssigt er forbundet med en større ulykkesrisiko end trebenede kryds (T-kryds). Det skyldes, at der er flere konfliktpunkter mellem de forskellige trafikstrømme og dermed gør det krydset mere komplekst. Dette er, sammen med ønsket om bedre fremkommelighed, årsagen til, at Lyngbro foreslås lukket mod syd.

Længden af omvejskørslen for borgerne i Frøslev, der skal til Øster Jølby og Erslev, vurderes at være begrænset ved lukning af Lyngbro Syd og ved ombygning af krydset ved Øster Jølby vurderes det, at krydsningen af rute 26 bliver mere sikker. Især hvis det vælges at etablere tilvalget ved Øster Jølby (hankeanlæg). I forbindelse med krydsombygningen ved Øster Jølby bliver der etableret et sikkert krydsningspunkt for de lette trafikanter i form af en stitunnel. Herved kan elever fra Frøslev komme sikkert over til skolen i Øster Jølby.

Vejdirektoratet er klar over, at lukningen af Lyngbro vil betyde ændret kørevej for landmænd, der har jord på østsiden af Rute 26 og skal aflevere korn til Møllerup Mølle. Vejdirektoratet vil på baggrund af de indkomne indstille at krydset ved Lyngbro opretholdes som i dag.

Forbedret kryds ved Nørrebro***Resumé af de indkomne forslag og synspunkter***

Enkelte har foreslået, at Nørrebro enten ikke ombygges eller at broen ved Elsøvej i stedet benyttes til et hankéanlæg.

Morsø Kommune påpeger, at der bør etableres en venstresvingsbane til den nye vejtilslutning på Nørrebro.

Vejdirektoratets bemærkninger

Nørrebro er primær adgangsvej til Morsø Foodpark og Nykøbing Mors, hvorfor krydset ved Nørrebro/Rute 26 er et meget benyttet kryds. Der kan derfor opstå kø, når trafikanter skal fra Nørrebro og ud på Rute 26. Samtidig har krydset i en årrække været ulykkesbelastet. Der er lokal hastighedsbegrænsning 70 km/t igennem krydset. Projektet ønsker at forbedre fremkommeligheden på Rute 26 og derfor foreslås det at etablere hankeanlægget i krydset ved Nørrebro, så den lokale hastighedsbegrænsning igennem krydset kan hæves til 90 km/t. Således bliver det muligt at køre 90 km/t på en længere strækning fra Sallingsundvej til Lyngbro. Etablering af hankeanlæg vurderes også at være med til at forbedre trafiksikkerheden.

Projektet har undersøgt, om det var muligt at etablere hankeanlægget ved Elsøvej, hvor der i forvejen er et bygværk. Dette blev fravalgt, da Rute 26 under Elsøvej skulle udvides med højresvingsspor og højreindsvingsspor i begge retninger og dermed skulle bygværket også udvides/ombygges. Hvis der etableres hankeanlæg ved Elsøvej, vil Elsøvej blive den nye adgangsvej til/fra Nykøbing Mors. Da en stor del af trafikken til og fra Morsø Foodpark benytter Nørrebro, fastholdes krydset i sin nuværende placering.

I forbindelse med den næste fase vurderes det, om der skal etableres en venstresvingsbane til den nye vejtilslutning på Nørrebro.

Overhalingsspor mellem Nørrebro og Næssundvej

Resumé af de indkomne forslag og synspunkter

Morsø Kommune ønsker som alternativ, at overhalingsstrækningen kan flyttes til strækningen mellem Nørrebro og Lyngbro for at sikre overhalingsmuligheder for trafikken mod nord fra Nørrebro.

Vejdirektoratets bemærkninger

En af grundene til placering af overhalingsstrækningen mellem Næssundvej og Elsøvej, er at der her ikke er nogle bygværker, der skal udvides. Flyttes overhalingsstrækningen hen til Lyngbro, er der 2 bygværker i forbindelse med krydsning af vandløb, der skal udvides. Der er registreret oddere i disse vandløb. Derfor vil en udbygning af vejen på stedet kræve etablering af faunapassager på stedet. Derfor fastholdes den foreslåede placering af overhalingsstrækningen.

Rasteplads Legindbjerge Øst

Resumé af de indkomne forslag og synspunkter

Morsø Kommune påpeger, at det bør undersøges om den eksisterende frakørsel ved Sallingsundvej, hvor rastepladsen opgraderes, har tilstrækkelig længde.

Vejdirektoratets bemærkninger

Der er ikke registreret trængselsproblemer ved frakørslen ved Sallingsundvej. Forslaget om opgradering af rastepladsen vurderes ikke at give anledning til trafikale problemer på Vilsundvej.

Øvrige forhold

Resumé af de indkomne forslag og synspunkter

En enkelt påpeger, at der er ventetid for at passere den nye rundkørsel ved Åsvej i Vilsund.

En anden ønsker vigelommer til særtransporter ved Vilsundbroen, da de ellers forsinker den øvrige trafik, når de venter på fri passage over broen.

Der er en enkelt der ønsker oplyst, hvad en rundkørsel betyder i øget brændstofforbrug.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet er ikke bekendt med afviklingsproblemer i rundkørslen i Vilsund. Der er i forbindelse med vurdering af trafikafvikling ved kortvarig lukning af rute 26 i anlægsperioden regnet på trafikafvikling i rundkørslen. Beregningerne viser ikke væsentlige forsinkelser fra nogle af tilfarterne i rundkørslen.

Vejdirektoratet er ikke bekendt med ventetid for trafikken, når særtransporter skal afvente fri passage over Vilsundbroen. Hvis særtransporterne primært passerer broen, når der ikke er væsentlig øvrig trafik, f.eks. om aftenen / natten, vurderes problemet at være af mindre betydning. Hvis der skal etableres vigelommer, skal disse etableres før rundkørslen, da der er et forurenet område tæt på broen på Mors. På Thisted siden skal der formentlig eksproprieres plads til vigelommer, da der ikke vurderes at være plads til dem på strækningen.

Vejdirektoratet har ikke kendskab til, hvad en rundkørsel betyder i øget brændstofforbrug. Der er beregnet at acceleration fra 0 – 60 km/t. for en lastbil koster 1-1,5 liter brændstof. Der er ikke regnet specifikt på, hvad en rundkørsel betyder i mer- eller mindreforbrug.