

MKV - Øget kapacitet mellem Haderup og Skive N

Høringsnotat fra den afsluttende høring



Høringsnotat - Offentlig høring af miljøkonsekvensvurderingen for Øget kapacitet på Rute 34 og 26 mellem Haderup og Skive N

Indholdsfortegnelse

Indledning	3
Natur, miljø og klima	4
Flora og fauna	4
Vand	6
Kultur-, landskabs- og visuelle forhold	7
Rekreative forhold	7
Klima	8
Affald	8
Støj	9
Vejtekniske forhold	12
Overordnede bemærkninger til projektforslaget	12
Strækningsspecifikke forhold	16
Rute 34 - Tingvej/Trevældvej og Falhedevej	16
Rute 34 - Strækningen Hjelmvej til Bærs	16
Rute 34 - Hjelmvej, Rønnesmosevej og Rønhøjvej	18
Rute 34 - Sebstrupvej	19
Rute 34 - Flyndersøvej, Estvad, Bærsholmvej og Præstevejen	20
Rute 34 - Højvangsvej og Kisumvej	21
Rute 34 og 26 - Vestenvinden	21
Rute 26 - Folmentoftvej/Kisumvej	22
Rute 26 - Lundhedevej	24
Rute 26 - Tolstrupvej, Katrinevej, Margretevej og Ballingvej	25
Rute 26 - Rudemøllevej	27
Rute 26 - Nørre Boulevard	28
Økonomi og besparelsesforslag - hankeanlæg, fly-under, m.m.	29
Areal- og naboforhold	34
Ekspropriation, fastsættelse af erstatning og naboforhold	34
Trafikale forhold	37
Trafiksikkerhed	38
Øvrige	40

Indledning

Baggrund - Den politiske aftale bag undersøgelsen

Det fremgår af den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021, at der skal udarbejdes en miljøkonsekvensvurdering (MKV) for øget kapacitet på Rute 34 og 26 mellem Haderup og Skive N. Regionalt har kommunerne i området længe ønsket, at infrastrukturen blev styrket og målet har bl.a. været en opgradering af strækningen til en 2+1 vej. Første skridt mod realisering af projektet er at gennemføre en miljøkonsekvensvurdering i perioden 2022-2024. Kommissoriet for miljøkonsekvensvurderingen kan læses på vejdirektoratet.dk/MKV-Haderup-Skive N.

Der er med Infrastrukturaftalen afsat en bevilling på 1.144 mio. kr. (indekseret til 1.450 mio. kr. i FL-indeks 2024) til at udføre projektet, og det fremgår også af aftalen, at projektet skal udføres og bygges i perioden 2031-2035. Projektet har således haft en bunden bevilling og udførelsesperiode fra starten.

MKV-undersøgelsen

Resultatet af Vejdirektoratets arbejde med MKV-undersøgelsen blev offentliggjort i august 2024 med en høringsperiode, der startede d. 20. august 2024 og sluttede d. 20. oktober 2024. MKV-undersøgelsen, herunder en række tekniske baggrundsrapporter, blev offentliggjort digitalt på projektets hjemmeside vejdirektoratet.dk/MKV-Haderup-Skive N.

MKV-undersøgelsens resultater blev også præsenteret på et offentligt møde i Kulturcenter Skive d. 24. september 2024, hvor der var ca. 280 deltagere. På borgermødet var særligt nabo og arealforhold i forhold til placering af omfartsvejen og konsekvenser ved udbygning af Rute 34 de primære emner. Andre emner var blandt andet støj, trafik, natur- og miljømæssige forhold. Vejdirektoratet noterede sig de mange emner, der blev rejst på borgermødet, og opfordrede deltagerne til at indsende hørings svar.

Med den afsluttende høring er MKV-undersøgelsen nu gennemført, og dette notat omhandler resultatet af den afsluttende offentlige høring. Der indkom i alt 72 hørings svar i den afsluttende høringsperiode. 2 hørings svar var dubletter, så det samlede antal hørings svar ender på 70. Langt størstedelen af hørings svarene er fra borgere eller grupper af borgere. Dertil kommer hørings svar fra virksomheder, offentlige myndigheder og interesseorganisationer/- foreninger. Alle hørings svar og medsendte bilag er tilgængelige via projektets hjemmeside.

I nærværende høringsnotat er hørings svarene resumeret indenfor forskellige hovedemner, og Vejdirektoratets bemærkninger er anført i tilknytning hertil.

De mange hørings svar er i det følgende inddelt og grupperet i følgende hovedemner:

- Natur, miljø og klima
- Støj
- Vejtekniske forhold
- Ejendoms-, areal- og naboforhold
- Trafikale forhold
- Øvrige

Mange hørings svar indeholder bemærkninger indenfor flere hovedemner og er derfor behandlet flere steder.

Nærværende høringsnotat indgår i beslutningsgrundlaget, når projektet præsenteres for forligskredsen, forventeligt slut april 2025.

Natur, miljø og klima

Flere hørings svar udtrykker bekymring for projektets påvirkning på omgivelserne, navnlig i form af øget trafik og deraf følgende øget klimabelastning og CO₂-udslip, påvirkningen på flora og fauna, grundvand, drikkevand og overfladevand samt kultur-, landskabs- og visuelle forhold foruden den rekreative brug af arealerne i nærområdet.

Flora og fauna

Flere fremhæver naturværdierne i undersøgelsesområdet, blandt andet ved Flyndersø og mellem Hjelmvej og Bærs, at der er et rigt dyreliv, herunder fuglevildt og større pattedyr. En borger påpeger, at særligt de store pattedyr allerede i dag udgør en trafiksikkerhedsmæssig risiko, og at der ofte sker påkørsler af særligt hjortevildt i området. Nogle er bekymrede for manglen på vildthejn og/eller faunapassager i projektet, som i kombination med flere biler og en øget hastighed kan forringe sikkerheden, hvis dyr løber over vejen.

Naturparkgruppen, som er støtteforening til Naturpark Flyndersø-Sønder Lem Vig, er tilfredse med, at miljøkonsekvensvurderingen har haft fokus på Flyndersø-området, og er overordnet positiv indstillet overfor den foreslåede udbygningsløsning for Rute 34 gennem området ved Flyndersø. Naturparkgruppen er desuden enige i miljøkonsekvensvurderingens konklusion om, at vejudvidelserne vil påvirke dyrenes bevægelighed i negativ retning, og bemærker, at passagen under broen over Koholm Å vil blive opretholdt med mulighed for, at mindre dyr kan passere.

Det er efter Naturparkgruppens opfattelse problematisk, at der mellem store naturområder som Karup Ådal og Flyndersø ikke etableres en sikker passage for også større dyr, herunder rådyr og hjorte. Af hensyn til både fremkommelighed og trafiksikkerhed foreslår Naturparkgruppen derfor, at der fra vejen til Nikkelborg (Herningvej 51-57), hvor der er plads til en vejunderføring, etableres en faunapassage til større dyr, og som også kan benyttes af besøgende til det kommende naturparkcenter ved Flyndersø Mølle, som en sikker passage mellem stisystemerne i Skive Ådal og området ved Flyndersø. En borger påpeger hertil, at der vil gå lang tid, før de store dyr har ændret adfærd og har indrettet sig efter en ny vej.

Miljøstyrelsen henviser til skovloven vedrørende hensyn til fredskov og bemærker, at området ved Estvadlejren godt kan udgøre yngle- og rasteområde for bilag IV-arter, uanset om skoven er fredskovspligtig eller ej. Miljøstyrelsen opfordrer Vejdirektoratet til at undersøge området med henblik på at kortlægge, hvorvidt området udgør yngle- og rasteområde for flagermus, herunder damflagermus, og hvorvidt disse påvirkes af projektet i henhold til habitatdirektivet.

Miljøstyrelsen gør opmærksom på, at der er angivet forskellige tidsperioder for afværgetiltaget for flagermus i MKV-rapporten, og at de ikke stemmer overens. Miljøstyrelsen opfordrer Vejdirektoratet til at tage stilling til om afværgetiltaget omfatter alle flagermusarter eller ej og evt. redegøre for, hvorfor der for visse arter ikke skal fastsættes et afværgetiltag. Tilsvarende opfordres der til også at overveje at angive præcis inden for hvilken periode afværgetiltaget gælder og konsekvensrette igennem hele rapporten, så der ikke opstår tvivl i forbindelse med anlægsarbejdet. Endelig, at Vejdirektoratet kan overveje at uddybe, hvorfor støj fra spunsning ikke påvirker flagermusene uden for deres ynglesæson, eftersom flagermus kan vågne fra deres dvale ved høj støjpåvirkning.

Dansk Ornitologisk Forening, lokalafdeling Nordvestjylland, påpeger, at det ikke tydeligt fremgår af miljørapporten, hvilke hensyn der tages til rørdrum, der holder til i den nordlige og østlige del af Flyndersø. Foreningen forventer, at øget trafik på Flyndersøvej kan forværre forholdene for rørdrum. Også andre mener, at lukning af udkørslerne ved Flyndersø vil øge trafikstøjen markant langs grusvejen, tæt på rørdrummens ynglepladser i sivrørene ved søen, og at den øgede trafikstøj vil have negativ indvirkning på områdets dyreliv generelt.

Flere borgere spørger, om det virkelig kan passe, at der i projektet tages mere hensyn til dyr – specifikt rørdrum – end til mennesker. På den anden side er der nogle der peger på behov for ITS-information i rørdrummens yngleperiode.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet har noteret de indkomne bemærkninger fra borgere, foreninger, m.fl. til natur, flora og fauna, som besvares i det følgende.

Faunapassager og vildthejn

Etablering af faunapassager og hegnede strækninger er en kendt og effektiv metode til at reducere påkørsler af dyr og sikre dyrelivets frie bevægelighed.

Det er vurderet, at de eksisterende passageforhold omkring Koholm Å er tilstrækkelige for de arter, der er knyttet til Natura 2000-områdernes udpegningsgrundlag. Det er også vurderet, at der ikke er behov for yderligere faunapassager på strækningen omkring Flyndersø. Til gengæld er der indarbejdet tiltag som vildthejn og ledehegn, for at større dyr ledes hen til strækninger, hvor oversigtsforholdene er gode.

Der etableres i alt seks faunapassager på Rute 34 og 26, hvoraf tre er opgraderinger af eksisterende faunapassager på Rute 34, og tre er nye faunapassager langs Rute 26.

Ved Mogenstrup Bæk, Karsmose Bæk, Kisum-Estvad Bæk samt Krarup Møllebæk etableres passager der understøtter passage for mellemstore og små pattedyr, bl.a. odder. Ved Killesmose Bæk og Vinde Bæk etableres faunapassager, som skaber passagemuligheder for alle landlevende dyr, herunder hjortedyr, harer og visse flagermusarter. De nye og opgraderede faunapassager forsynes også med ledehegn og beplantning for at fremme sikker passage og reducere risikoen for trafikuheld med dyr.

Ang. forslaget til konkret placering af en kombineret passage på Herningvej til dyr og mennesker kan Vejdirektoratet oplyse, at menneskelig aktivitet afskrækker dyrene fra at benytte passagen. Vejdirektoratet etablerer derfor ikke kombinerede passager.

Projektet Naturparkcenter ved Flyndersø Mølle vurderes at være i en tidlig projektfase, hvor det ikke ligger fast endnu, herunder antallet af besøgende i fremtiden. Der er med det fremlagte udbygningsprojekt adgang til området fra Præstevejen. Hvis det besluttet at gå videre med projektet, kan der på et senere tidspunkt indledes dialog med Vejdirektoratet omkring adgangsforhold.

Den offentliggjorte miljøkonsekvensvurdering er udarbejdet i overensstemmelse med gældende lovgivning der sikrer, at der tages hensyn til både natur og mennesker. Der er noget natur der er mere beskyttet end andet, herunder er Danmark forpligtet af EU-lovgivning til at beskytte særlig udpeget natur og arter i Natura 2000-områder, hvor bl.a. fuglen rørdrum er på udpegningsgrundlaget.

Flagermus og habitatbeskyttelse

Miljøstyrelsens bemærkninger vedrørende fredskov i henhold til skovloven er noteret, og det vil blive sikret, at projektet tager de nødvendige hensyn. Vejdirektoratet kan oplyse, at området er undersøgt og kortlagt for hvorvidt det udgør yngle- og rasteområde for flagermus, herunder damflagermus, og der er udført miljøkonsekvensvurderinger i henhold til habitatdirektivet.

Med hensyn til beskyttelse af bilag IV-arter som flagermus, herunder damflagermus, er der i projektet indarbejdet et afværgetiltag om at spunsning ved Koholm Å ikke må finde sted i sommerperioden for at beskytte yngle- og rasteområder inden for en radius af 300 m. Dette tiltag beskytter flagermus og deres habitater og reducerer risikoen for støj og påvirkning af andre arter i området. Ligeledes reduceres hastigheden i sommerhalvåret på en delstrækning i området, hvilket også mindsker støj og risikoen for individdrab af flagermus.

Vejdirektoratet kan oplyse at udstrækning af perioden, hvor der ikke må foretages spunsning af hensyn til flagermusenes yngleperiode, er fra d. 15. april til 16. august, som også fremgår af MKV-rapporten, mens kunstigt lys ikke må benyttes i perioden 15. april til 15. september af hensyn flagermusenes fødesøgning.

Rørdrum og trafikstøj

Af hensyn til rørdrum i området ved Flyndersø er der vurderet behov for afværgetiltag for at reducere støjpåvirkningen. Trafikhastigheden på den relevante strækning sænkes i sommerhalvåret for at sikre ro i rørdrummens yngleperiode og under forårets pauken. Miljøstyrelsen har udtrykt bekymring for om varigheden af den foreslåede hastighedsnedsættelse er tilstrækkelig til at sikre det nødvendige miljø for rørdrum. Rørdrum

er en beskyttet art under habitatdirektivet og en del af udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området ved Flyndersø, hvor dens levesteder skal bevares og forbedres for at sikre artens overlevelse. Vejdirektoratet vil genbesøge varigheden af den foreslåede hastighedsnedsættelse senere i projektførløbet ved opdatering af MKV-rapporten.

Lukning af de to sideveje i området ved Flyndersø kan betyde at trafikken øges på parallelvejen Flyndersøvej tæt på rørdrummens ynglepladser. I projektet fastholdes den eksisterende grusbelægning på Flyndersøvej. En udvidelse og asfaltering af vejen vil medføre et helt andet udtryk i landskabet, en højere hastighed, mere støj og invitere til flere biler, hvilket vil påvirke dem der bor i området, natur, rørdrum og dens ynglepladser negativt.

Eventuel ITS-information i forbindelse med fuglen rørdrum i området ved Flyndersø vurderes ikke at være relevant.

Vand

Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø (SGAV) henviser til Miljøstyrelsens bemærkninger til Vejdirektoratet fra 26. april 2024, herunder at projektets påvirkning af målsatte vandforekomster ikke er tilstrækkeligt belyst i projektmaterialet, og at det på det foreliggende grundlag ikke med sikkerhed kan vurderes, om projektet er i overensstemmelse med §8 i Vandrammedirektivet.

En borger er bekymret for etableringen af regnvandsbassiner i forhold til grundvandssænkninger samt pumpning af vand og spunsning til etablering af tre nye broer i området for den nye omfartsvej. Bekymringen går bl.a. på om det vil medføre skader på den pågældende borgers ejendom, herunder bygninger opført i 1869. Desuden er samme borger bekymret for, at regnvandsbassinet vil påvirke grundvandet i området, som i forvejen giver problemer i dag, når det regner meget. Endelig peges der på, at en ny sø vil medføre en forøgelse af insekter, der lever ved vand, navnlig myg, som kan blive en plage lokalt.

En anden borger foreslår, at et regnvandsbassin ved Lundhedevej udvides, så det ikke er nødvendigt at etablere endnu et bassin i området ved Lundhedevej.

Andre er bekymrede for, at den foreslåede linjeføring kommer i karambolage med vandboringer i området ved Trevældvej.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet har noteret sig de indkomne bemærkninger fra borgere og myndigheder vedrørende overflade- og grundvandsforhold.

Vandrammedirektivet

I den offentliggjorte MKV-rapport fremgår, at konsekvensvurderingerne, jf. Vandrammedirektivet, for berørte vandområder, ikke er fuldt opdaterede. De udestående vurderinger af vandområder vil blive opdateret senere i projektførløbet i forbindelse med opdatering af MKV'en inden anlægsperioden, og efterfølgende offentliggjort (med tilhørende høringsproces) til den tid. Dette sikrer, at projektet lever op til gældende krav i Vandrammedirektivet og tager hensyn til målsatte vandforekomster.

Grundvandssækning og ejendomssikkerhed

Angående bekymringer ved grundvandssænkninger og risiko for skader på nærliggende ejendomme, herunder bygninger opført i 1869, vil udvalgte ejendomme inden anlægsarbejderne påbegyndes blive fotoregistreret, ligesom der opsættes vibrationsmålere på enkelte ejendomme, for at sikre at registrere evt. rystelser som følge af anlægsarbejderne. Hvis der opstår skader på en ejendom, som menes at have årsagssammenhæng med anlægsarbejderne, skal Vejdirektoratet kontaktes hurtigst muligt.

Regnvandsbassiner

Med udbygningsprojektet etableres der i alt 19 regnvandsbassiner fordelt langs Rute 34 og 26, som skal rense og neddrogle vand fra vejen inden det udledes til en recipient. De planlagte bassiner etableres med flade, naturlige brinker, hvilket fremmer biodiversiteten i området. Selvom bassinerne potentielt kan tiltrække myg, vil de samtidig understøtte et rigt dyreliv, herunder arter som padder, guldsmede og fugle, der bl.a. lever af myg og andre insekter. Fsva. regnvandsbassiner og påvirkning af grundvandet etableres bassinerne ofte med

en lermembran i bunden, hvorved bassin og grundvand holdes adskilt. Det vil blive afklaret i en næste fase af projektet om der er behov for dette.

Forslaget om at nedlægge ét regnvandsbassin og udvide ét andet er desværre ikke en løsning, da der er behov for at vejvand opsamles på begge sider af Krarup Møllebæk, hhv. nord og syd for vandløbet. Hvis der kun er et bassin, vil det betyde at vandet skal føres over/under vandløbet, hvilket ikke er hensigtsmæssigt.

Vandboringer

Ved etablering af den foreslåede linjeføring tages der hensyn til placeringen af eksisterende vandboringer, herunder boringen på Trevældvej 17. Projektet vil blive tilrettelagt, så evt. konflikter med boringer bliver håndteret ansvarligt og uden nogen risiko for eksisterende boringer.

Kultur-, landskabs- og visuelle forhold

Miljøstyrelsen gør opmærksom på, at fredningen af Flyndersø og Hjerl Hede også tilsigter at bevare landskabsformen samt de geologiske og botaniske værdier i området og påpeger, at Fredningsnævnet for Midtjylland, vestlig del, skal ansøges om dispensation fra fredningen, hvis projektet ikke gennemføres ved en anlægslov.

Desuden mener Miljøstyrelsen, at der bør foretages genplantning af levende hegn, skovplantning med videre så tæt på vejanlægget som muligt, så projektets påvirkning af landskabet og landskabsoplevelser bliver så lille som muligt, men uden at tilføre landskabet nye strukturer og under hensyntagen til værdifulde visuelle sammenhænge og sigtelinjer.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet har noteret sig de indkomne bemærkninger fra Miljøstyrelsen.

Fredningen af Flyndersø og Hjerl Hede

Projektet berører det fredede område over en strækning på ca. 500 m. Da området også er omfattet af Natura 2000-udpegning er det vurderet at der skal tages hensyn ved bl.a. at reducere arbejdsarealernes bredde for at sikre de nærliggende fredede og beskyttede arealer. Vejdirektoratet er opmærksomhed på at der er behov for en dispensation fra Fredningsnævnet, hvis projektet ikke gennemføres ved anlægslov.

Landskabet og visuelle forhold

Påvirkningen på landskabet og de visuelle forhold på strækningen forbi det fredede område er vurderet som minimal i kraft af der allerede er en vej i dag, som i udbygningsprojektet fastholdes som 2-sporet og i dens nuværende forløb på den pågældende strækning.

Arkæologi og kulturarv

I forbindelse høringsperioden er Vejdirektoratet blevet opmærksomme på en gravhøj syd for Rønholdtvej, som ikke er beskrevet nærmere i MKV-rapporten, da selve gravhøjen (fortidsmindet) er beliggende udenfor undersøgelsesområdet, men fortidsmindebeskyttelseslinjen ligger inden for undersøgelsesområdet.

Fortidsmindet udgøres af en rundhøj, og der må ikke foretages ændringer i tilstanden af arealer inden for 100 m fra fortidsminder, der er beskyttet efter bestemmelser i Museumsloven.

I vejprojektet er det planlagt at udvide en eksisterende markvej til en 4,5 m bred grusvej med 1 m brede rabatter fra Trevældvej til Rønhøjvej. Grusvejen passerer dog igennem fortidsmindebeskyttelseslinjen. Påvirkningen på gravhøjen vurderes dog at være ubetydelig, idet et eksisterende beplantningsbælte mellem den udvidede grusvej og fortidsmindet betyder, at der ingen visuel kontakt er mellem vejen og fortidsmindet. Derudover ændrer områdets karakter sig ikke væsentligt, da der allerede er en markvej i dag.

Rekreative forhold

Friluftsrådet, Limfjord Syd, mener, at lukning af de to ind-/udkørsler til Flyndersø, navnlig af den nordligste vej, vil medføre betydelige problemer for tilgængeligheden til Naturpark Flyndersø-Sønder Lem Vigs projekterede Naturparkcenter ved Flyndersø Mølle, herunder for busser og handicappede. Friluftsrådet mener, at den eksisterende ind-/udkørsel, der som grusvej går i en lige linje fra Flyndersø Mølle til Rute 34, ikke bør

nedlægges, men udvides, så der etableres en ny og sikker ind-/udkørsel på Rute 34 lige i udkanten af 60 km-zonen, hvor vejen er lige, og hvor der er gode udsigtsforhold.

Desuden påpeger rådet, at hvis udkørslerne fra Rute 34 lukkes ved Flyndersø, vil kørsel til og fra det nye naturcenter kun kunne ske via den mindre grusvej Flyndersøvej fra Estvad, som ikke er let fremkommelig for større køretøjer, og hvor der desuden er en bro med en maksimal akselkapacitet på 2 ton, som vil kræve udskiftning eller forstærkning, hvis den fremover skal være eneste adgangsvej. Disse synspunkter støttes af flere andre, som frygter, at området ved det nye naturparkcenter bliver svært tilgængeligt. Nogle borgere spørger endvidere, hvem der vil tage ansvar for drift og vedligeholdelse af en eventuel ny bro ved Estvad.

Vejdirektoratets bemærkninger

Adgangen til området ved Flyndersø ændres i projektet, eftersom Herningvej syd for Estvadlejren lukkes og Flyndersøvej nord for Estvadlejren nedklassificeres til en sti. Dermed planlægges adgang til området at skulle ske fra nord via Præstevejen-Flyndersøvej. På Flyndersøvej er en bro med en maksimal akselkapacitet på 2 ton placeret umiddelbart syd for Flyndersø Camping, hvorfor kun mindre køretøjer kan køre til området fra nord via Præstevejen-Flyndersøvej. Store køretøjer med en akselkapacitet over 2 ton skal køre til området fra syd, f.eks. via Sebstrupvej-Flyndersøvej.

Projektet Naturparkcenter ved Flyndersø Mølle vurderes at være i en tidlig planlægningsfase på nuværende tidspunkt. Når projektet er længere fremme i processen anbefales, at der indledes dialog med Vejdirektoratet omkring adgangsforholdene til centeret. På nuværende tidspunkt fastholdes projektudformningen for af Rute 34, som sikrer adgang til området fra Præstevejen.

Klima

En borger påpeger, at varierende hastighedsgrænser vil medføre flere opbremsninger og accelerationer og dermed også et større CO₂-udslip. Andre undrer sig over, at projektet ikke i højere grad fokuserer på CO₂-udledninger, kollektiv trafik, samkørsel eller andre grønne tiltag.

Vejdirektoratets bemærkninger

Ved projektets åbning forventes over halvdelen af de kørte kilometer at blive foretaget med elbiler. Med en stigende andel af elbiler, er det Vejdirektoratets vurdering at effekten af opbremsninger og accelerationerne vil være minimal. Der vil også være den modsatrettede effekt, med omfartsvejen vest om Skive, der vil give mere ensartede hastigheder, sammenlignet med turen via den eksisterende Rute 26 gennem Skive by. Samlet set fører projektet dog til en merudledning af CO₂ i driftsperioden.

Generelt søges CO₂-udledningen minimeret både i anlægs- og i driftsfasen. Vejdirektoratet arbejder med at nedbringe klimaaftrykket fra anlægsarbejder via krav i udbud og kontrakter. De konkrete krav til nedbringelse af klimaaftrykket ved produktion af f.eks. asfalt og beton defineres i udbudsprocessen.

Affald

Miljøstyrelsen påpeger, at Vejdirektoratet bør være opmærksom på, at affaldsbekendtgørelsen blev opdateret i maj 2024, og at reglerne for håndtering af affald og materialer fra bygge- og nedrivningsarbejde derfor er flyttet over i sin egen bekendtgørelse, nr. 496.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet tager til efterretning, at affaldsbekendtgørelsen er blevet opdateret. Projektet vil følge til hver tid gældende regler for håndtering af bygge- og nedrivningsaffald.

Støj

Generelt om støj

Mange borgere er bekymrede ved udsigten til mere trafik og heraf øgede støjgener, og andre gener som lysforurening, vibrationer og støv, der alle kan have negativ indvirkning på helbredet.

Flere mener, at en udbygning af Rute 34 til 2+1 vej med øget kørehastighed, vil forværre de nuværende gener. F.eks. peger beboerforeningen "Os på Herningvej" på, at en udbygning af Rute 34 vil forøge problemerne med støj og vibrationer, der allerede er i dag.

Andre påpeger, at en ny omfartsvej vest om Skive ikke kan undgå at komme ganske tæt på nogle borgere, med store og nye støjgener til følge. En borger foreslår, at den nye omfartsvej placeres 300 m længere mod vest i retning mod Hem end det, som er foreslået af Vejdirektoratet, for at mindske støjen ved Katrinevej.

Enkelte borgere er bekymrede for øgede støjgener fra Ringvej Syd over Karup-ådal, når hastigheden øges til 90 km/t, og påpeger blandt andet, at brosamlinger støjer, især når lastbiler passerer. Samme borgere forudser også øgede støjgener fra Rute 34, når der etableres et nyt hankænlæg ved Vestenvinden, hvis Rute 34 i den forbindelse hæves i landskabet, så Rute 26 kan passere under Rute 34.

Nogle stiller spørgsmålstegn til rigtigheden af de gennemførte støjmålinger og støjkort, herunder er der en borger der sætter spørgsmålstegn ved rigtigheden af de beregnede støjkort ved vejen over Folmentoftvej under jernbanen.

Vejdirektoratets bemærkninger

I forbindelse med MKV-projektet er der foretaget støjberegninger for udbygningsforslaget. Projektet medfører samlet set et fald i det samlede antal støjbelastede boliger langs strækningen.

Støjen 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.

Ved planlægning af veje indgår hensynet til støj som et centralt punkt. I Danmark udgør grænseværdien for vejstøj ved boliger (L_{den} 58 dB) et mål for den påvirkning af vejstøj ved boliger, man som samfund har valgt at tolerere.

Med projektet vil der følge områder med mere støj (Rute 34), og nye områder, som påvirkes af støj (ny omfartsvej, Rute 26), som tidligere kun har været minimalt påvirket af vejstøj. Modsat reduceres vejstøjen på projektstrækningen langs den eksisterende Rute 26 gennem Skive by.

Generelt forventes projektet at medføre en øget trafikmængde, og kombineret med en højere skiltet hastighed på en større del af strækningen, må der forventes øget vejstøj for nærliggende boliger. Denne stigning vil være mest udtalt for boligerne beliggende langs eller nær Rute 34. Beregninger viser, at støjen forventes at stige med op til knap 5 dB ved et mindre antal boliger langs eller nær Rute 34 eller langs nærliggende øvrige veje. En stigning i den størrelsesorden kan beskrives som en væsentlig og tydelig ændring. I den sammenhæng skal det bemærkes, at støjniveauet ved nogle af disse boliger er lavere end Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi ved boliger (L_{den} 58 dB). Ved øvrige boliger langs eller nær Rute 34 vil stigningen af vejstøjen være mindre. Og ved hovedparten af disse boliger vurderes det, at forøgelsen af vejstøjen ikke nødvendigvis vil blive hørbar, idet stigningen er mindre end 3 dB. En ændring på 3 dB kan karakteriseres som hørbar. Omvejskørsel af trafik på grund af lukning af vejadgange og lign. kan både være medvirkende til mindre stigninger af vejstøjen på lokalveje, men samtidigt også reduktioner pga. ændrede køremønstre ved enkelte boliger nær Rute 34.

For så vidt angår bekymringer for øgede vibrationer fra vejtrafikken vurderes risikoen for sætningsskader ikke specielt sandsynlige med de aktuelle afstande mellem vej og boliger. Eventuelle vibrationer fra vejtrafikken vil

stamme fra forbigående lastbiler. Med udbygningen af Rute 34 gives der ikke anledning til, at lastbiler kommer til at køre hurtigere end i dag eller at lastbiler bliver større eller tungere. Det forventes med andre ord, at samme slags lastbiler, som kører på Rute 34 i dag, kommer til at køre på den udbyggede vej i fremtiden. Af den årsag forventes der ikke en ændret vibrationspåvirkning. En øget trafikmængde vil ikke have betydning for størrelsen af en eventuel vibrationspåvirkning, men alene hyppigheden. Det hænger sammen med, at vibrationer, modsat vejstøj, er knyttet til køretøjstypen af de enkelte forbikørsler og ikke antallet.

Den nye omfartsvej vest om Skive er placeret ud fra vurderinger af, hvor den generer færrest boliger på begge sider. Med den nuværende placering er afstanden omtrent 600 m til nærmeste boliger på Katrinevej. Vejstøjen fra den nye omfartsvej vil være aftaget i en sådan grad, at de nærmeste boliger ikke vil blive karakteriseret som værende støjbelastede. Det vil sige, at vejstøjen er lavere end grænseværdien på de førnævnte L_{den} 58 dB.

I området ved Ringvej Syd vil en forøgelse af den skilte hastighed fra 80 km/t til 90 km/t medføre en stigning i støjen i området. Dog forventes stigningen udelukkende at komme fra personbiler. Stigningen er beregnet til at blive forholdsvis beskeden (mindre end 1 dB).

Enkelte borgere er bekymrede for øgede støjgener fra brosamlinger (dilatationsfuger) fra Ringvej Syd over Karup-ådal. Støj fra passage af dilatationsfuger forekommer allerede i dag og forventes at være på samme niveau på trods af en øget hastighed for personbiler. Hastigheden for lastbiler sættes ikke op, den vil fortsat være 80 km/t, og dermed forventes støjen fra lastbilernes passage af dilatationsfugerne at være uændret, dog forventes hyppigheden af lastbiler at stige med projektet.

Vedr. bekymringer for øgede støjgener fra Rute 34, når der etableres et nyt hankænlæg ved Vestenvinden kan Vejdirektoratet oplyse, at Ringvej Syd og den sydlige ende af omfartsvejen planlægges gravet ned frem for at Rute 34 hæves. Støjberegningerne viser også at støjniveauet reduceres i området.

I forlængelse af Miljøstyrelsens retningslinjer for beregning af støj fra vejtrafik i Danmark anvender Vejdirektoratet beregningsmodellen Nord2000 til beregning af trafikstøj. Modellen er en detaljeret og omfattende beregningsmodel, der tager højde for data om blandt andet vejbelægninger, hastighed, trafikmængder, vejrforhold og trafikfordeling, m.m.

Vejstøj beregnes som et årsgennemsnit i beregningsmodellen. Det betyder der tages højde for, at støjen varierer inden for døgnet; der vil være perioder med meget støj og andre med mindre. Ved opgørelse af støj fra vejen om natten tillægges et ekstra genetillæg netop på grund af at vejstøj opleves mere generende om natten end om dagen.

Støjkonturernes forløb ved skærende veje i forskellige højder kan sagtens snyde lidt. Det vigtige er, at støjen beregnes i en fast højde over terræn (1,5 meter). Det betyder, at ved overføring som ved Folmentoftvej regnes støjen faktisk under broen for omfartsvejen. Og derfor kan det fejltolkes til at se ud som, at omfartsvejen føres under. Modsat gør sig gældende ved skæringen med jernbanen.

Støjreducerende foranstaltninger

Flere borgere bekymrer sig for, at deres nuværende læhegn eller afskærmning fjernes som led i projektet, og at dette vil medføre øget støj. Flere borgere peger på behov for etablering af støjdæmpende foranstaltninger som støjvolde, støjskærme, beplantning, og at eksisterende støjværn som fjernes retableres igen. Mange finder det uheldigt, at støjdæmpende tiltag helt spares væk eller skal realiseres for borgernes egen regning, og flere påpeger, at tilskud til støjreducerende vinduer og/eller støjisolering til huse ikke slår til. En borger undrer sig over, at Vejdirektoratet af økonomiske årsager overvejer at sløjfe flere støjvolde.

Flere borgere opfordrer til, at der plantes erstatningstræer og skærmende beplantning langs Rute 34 og 26 for at reducere trafikstøjen og give læ i fremtiden. Nogle borgere ønsker hastigheden sættes ned ud for beboede områder for at reducere støjen, og endelig er der en borger der peger på, at opsætning af støjværn ikke bør afhænge af antallet af boliger eller individer, der påvirkes.

Skive Kommune nævner det som vigtigt, at Vejdirektoratet søger at mitigere støjgenerne, ikke mindst langs den planlagte nye omfartsvej vest om Skive, ved Vinde, Dølbyvej og Katrinevej, men også andre steder.

Kommunen nævner, at reduktion af støjgener blandt andet kan gennemføres med beplantning, støjskærme, støjvolde eller lignende.

En borger foreslår, at der på den nye omfartsvej etableres støjdæmpende autoværn langs vejen, især ud for Katrinevej og Tolstrupvej. Desuden også ved bebyggelser langs Rute 34.

En anden borger ønsker, at der opføres en mindre støjvold ud for den pågældendes ejendom i området hvor den nye omfartsvej planlægges ført under Holstebrovej (station 4+655), og peger på en tilpasning af terrænet, vil kunne have stor betydning for at mindske støjniveauet.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet arbejder efter følgende grundlæggende principper ved analyse, beregning og vurdering af behovet for støjreducerende foranstaltninger langs vejstrækningen:

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

Generelt sættes støjskærme op ud fra vurderinger om, at de skal komme flest mulige til gavn. Det vil blandt andet sige ved en samling af boliger i form af byer og landsbyer, men også ved mindre samlinger af boliger. Typisk er målsætningen at støjen bliver reduceret med mindst 3 dB for at have en hørbar effekt.

Der foretages altid en afvejning af forholdet imellem den støjreducerende effekt og den tilhørende anlægspris, når der undersøges nye støjskærme. På denne baggrund har der ikke været anledning til at opsætte skærme ved enkeltliggende boliger. En støjskærm har ikke en særlig god virkning, hvis den kun opsættes med en udstrækning begrænset til lige ud for en bolig. Skærmen skal strække sig et godt stykke forbi på hver side, hvilket forlænger skærmen og økonomien.

De ejendomme som fortsat er belastet af trafikstøj, vil få tilbudt støjisolering, som typisk er i form af udskiftning af vinduer til mere lydreducerende typer, giver helt korrekt ingen afhjælpning udendørs, men alene indendørs. Virkningen indendørs kan til gengæld være god.

Støjen kan opleves mere generende når man kan se den. Læhegn og beplantningsbælter har ingen støjafhjælpende virkning. Skal beplantning kunne afhjælpe støjen fra en vej, skal beplantningsbæltet være både meget tæt, have en tilstrækkelig højde og en anseelig bredde. Modsat kan læhegn og beplantningsbælter udgøre en visuel afskærmning, som kan omsættes til en reduceret oplevelse af støjen. Støjen reduceres altså ikke, men kan opleves mindre generende, når den ikke kan ses. Modsat kan vejstøjen opleves mere generende, når man både kan se og høre den.

En hastighedsnedsættelse ved boliger vil bidrage med en mindre reduktion af støjen. Med spredte boliger langs det meste af projektstrækningen vil et sådan indgreb reelt resultere i en generel hastighedsnedsættelse på hele projektstrækningen.

Erfaringer fra andre projekter har i bred udstrækning vist, at støjafskærmende autoværn har en ringe støjafhjælpende virkning. I særlige sammenhænge kan der opnås en mindre virkning med løsningen, men i mange andre sammenhænge udebliver virkningen.

Vejtekniske forhold

En række borgere og myndigheder har indsendt bemærkninger til det fremlagte vejprojekt. Bemærkningerne i dette kapitel er inddelt i afsnit der behandler overordnede bemærkninger til projektforslaget, herunder til Rute 34 og Rute 26, dernæst bemærkninger relateret til konkrete del-vejstrækninger, og endelig bemærkninger der knytter sig til de foreslåede besparelsesforslag.

Overordnede bemærkninger til projektforslaget

Hovedparten af de indkomne hørings svar udtrykker bekymring omkring det fremlagte projektforslag, men der er også flere der anerkender behovet for en udbygning af Rute 34 samt en ny omfartsvej vest om Skive. Mange undrer sig over, at projektet først igangsættes i 2031, og flere mener, at tidspunktet bør fremrykkes og beklager, at der endnu ikke er truffet politisk beslutning. For eksempel spørger en borger, hvordan det kan være, at projektet først er planlagt til opstart i 2031? Samme borger mener, at man må kunne strømline processen så, at man umiddelbart efter politisk vedtagelse har pengene klar til igangsættelse, så alt kan blive afgjort inden for en overskuelig periode.

Skive Kommune gør opmærksom på, at det er vigtigt at projektet, linjeføringen og ekspropriationsbehov, fastlægges af hensyn til de omkring boende borgere, det må ikke trække ud over flere år, men kræver en hastig beslutning. Flere andre hørings svar peger på det samme behov.

Hovedparten af de indkomne hørings svar til Rute 34 peger på 0+ løsningen, hvor den eksisterende 2-sporede vej fastholdes, men udbygges i bredden, og flere peger samtidig på ét samlet udbygningsprojekt bestående af 0+ løsningen for Rute 34 kombineret med en ny vestlig omfartsvej, Rute 26.

Flere undrer sig over, at projektet ikke er endelig fastlagt, og at de ikke har modtaget klar information om, hvordan fremtidige adgangsforhold bliver, samt hvorvidt til- og frakørselsveje bliver private fællesveje eller kommunale veje, og påpeger, at projektet vil gøre almindelig daglig og rekreativ færdsel i lokalområdet vanskeligere.

Vejdirektoratets bemærkninger

I Infrastrukturplan 2035, som projektet er en del af, er der angivet en tidsplan, som betyder, at projektet er planlagt til at gå i anlæg i perioden 2031-2035. Det er ligeledes en politisk beslutning, at miljøkonsekvensvurderingen blev sat i gang i 2022. Herefter sættes projektet i bero frem til opdatering af miljøkonsekvensvurderingen, hvorefter anlægsfasen startes op i 2031.

Vejdirektoratet er opmærksom på, at der i høringsfasen er flere der peger på behov for at projektet og linjeføringen lægges fast og ønsker en hastig beslutning.

Vejdirektoratet har noteret sig, at mange borgere og beboerforeninger langs Rute 34 peger på 0+ løsningen fremfor en fuld udbygning til 2+1 vej. I MKV-projektet var 0+ løsningen fremlagt, som en mulig overgangsløsning til hurtig afhjælpning af de aktuelle udfordringer, der er forbundet med det smalle vejprofil på Rute 34 i dag.

I 0+ løsningen indgår en udbygning af kørebanebredden på Rute 34 med 0,5 m i hver side, etablering af vigelommer, så langsomt kørende køretøjer kan holde ind, etablering af dobbeltrettet fællessti fra Estvad til Skive S (som i udbygningsforslaget) samt en mindre udretning af vejforløb ved Estvad (som i udbygningsforslaget).

Forslag til fremtidige adgangsforhold både langs Rute 34 og Rute 26 er undersøgt og der har været stor fokus på dette ved skitseprojekteringen af projektforslaget. Der er i det fremlagte projektforslag sikret adgang til alle ejendomme, som får afskåret deres nuværende adgang til bl.a. Rute 34. Udbygningsprojektet vil generelt påvirke de lokale trafikale forhold, og vil medføre ændringer i lokale trafikmønstre og anvendelse af nærområderne. Når det er sagt, vil der når projektet skal realiseres i 2031 efter vedtagelse af en anlægslov, blive sat gang i detailprojektering. I den forbindelse vil der blive arbejdet videre med optimering af bl.a. arealindgreb, overkørsler til offentlig vej og adgangsveje med henblik på at reducere gener og skabe bedst mulige adgangsforhold for berørte lodsejere inden for projektets overordnede rammer.

Rute 34

I dette afsnit behandles mere overordnede bemærkninger til projektforslaget for Rute 34.

Nogle mener, at en udbygning til 2+1 vej vil sikre en bedre fremkommelighed. Andre mener omvendt, at der ikke er behov for en udbygning af nuværende Rute 34, idet der sjældent opleves køkørsel, men at der mangler vigelommer langs vejen.

Flere peger på, at det vil være nok at udbygge Rute 34 som foreslået i 0+ løsningen på strækningen Haderup frem til rundkørslen Vestenvinden ved Skive, og derfra fortsætte ringvejen vest om Skive, som foreslået af Vejdirektoratet.

Enkelte foreslår, at 0+ løsningen skal kombineres med asfalterede vigelommer, sådan at biler og lastbiler kan holde ind flere steder, herunder på strækningen Bærs-Skive. En borger nævner, at vigelommer med grus er farlige, da gruset tit regner væk, og der opstår huller. Flere landbrugserhverv langs Rute 34 ønsker også en 0+ løsning, så de kan tilgå deres marker på begge sider af vejen som i dag.

Øster Sogns Beboerforening, borgerforening for Mogenstrup og opland, foretrækker også 0+ løsningen, uanset om den anlægges med de foreslåede haneanlæg eller blot med 70 km/t-zoner, hvor sideveje støder til Rute 34 i niveau for at undgå megen tung trafik gennem byen. Det er vigtigt for foreningen, at 0+ løsningen kombineres med vigelommer til landbrugsmaskiner o.a., så tung trafik gennem Mogenstrup reduceres og i stedet afvikles på Rute 34.

Foreningen peger på, at beboere i oplandet på strækningen Tingvej til Bærsholmvej vil blive udsat for mere tung trafik gennem Mogenstrup og Bærs, hvis Rute 34 udbygges til en motortrafikvej 2+1. Foreningen oplyser, at Tingvej og Bærsholmvej begge er smalle veje. På den baggrund foretrækkes en 0+ løsning med vigelommer for at undgå mere tung trafik på lokalveje.

Endnu en borgergruppe, der repræsenterer beboere på vestsiden af Rute 34 mellem Hjelmvej og Bærs samt beboere på Sebstrupvej, anbefaler, at 0+ løsningen igangsættes hurtigst muligt, og at den nye omfartsvej vest om Skive etableres først, hvorpå man kan arbejde sig videre mod syd. En anden borger mener, at en udvidelse af vejen med en meter ekstra kørebane i hver side og sløjfning af enkelte tilkørselsveje vil være en langt bedre løsning end det, som Vejdirektoratet foreslår.

En borger spørger, hvorfor man ikke bare gør vejen mellem Haderup nord og Bærs bredere og samtidig øger kørehastigheden til 90 km/t samt 70 km/t ved krydsene Tingvej og Hjelmvej. I tilgift hertil spørger samme borger, om en fodgænger-/cykelbro ved Mogenstrup kunne være en mulighed.

En borger foreslår der opføres helleanlæg og udflætninger samt vigepladser til langsomt kørende ved alle veje, der krydser Herningvej, og mener, at der også bør anlægges en dobbeltrettet cykelsti fra den nye omfartsvej ved Haderup frem til Skive. Desuden mener samme borger, at den nye cykelsti langs Hjelmvej bør føres under Rute 34.

En borger nævner, at Rute 34 ikke er 6 m bred som anført i projektmaterialet, men kun ca. 5,5 m bred, og at der ikke findes en eneste vigelomme eller holdeplads på strækningen mellem Haderup og Skive, samt at der er flere mindre huller i kørebanen, asfalten er slidt og afstribning mangler.

Mange borgere er bekymrede for de fremtidige ind- og udkørselsforhold til deres ejendomme, når der etableres nye lokale parallelveje, som skal benyttes af flere ejendomme. Ind- og udkørsel ønskes etableret så de ikke kommer til at udgøre en flaskehals. For nuværende kan det være svært at komme ud på Rute 34 fra de enkelte udkørsler eller dreje ind på de individuelle indkørsler (krydsning af vejbane). Der er en bekymring for at dette bliver vanskeliggjort, når flere skal køre ind- og ud samme sted i fremtiden. Ligeledes formodes trafikmængden på Rute 34 at stige med en udbygning, hvilket yderligere vil besværliggøre ind- og udkørsel. Samme bekymringer gør sig gældende hvor de individuelle indkørsler opretholdes på den sidste del af strækningen fra Flyndersø og nordpå.

Endelig, er der en borger der mener, at en udbygning af Rute 34 bør have samme standard som Haderups 2+1-omfartsvej med en hastighedsgrænse på 100 km/t frem til T-krydset ved Kisumvej. Der peges på, at der

på strækningen skal etableres hankeanlæg ved Tingvej, Hjelmvej, Bærsholmvej og Præstevejen, og at svinget ved Flyndersø udrettes, og at der langs Flyndersø etableres et lavt støjværn eller støjdæmpende autoværn samt evt. ITS til at informere om den tilladte hastighed i rørdrummens yngletid. Ydermere, at der ved hankeanlægget ved Rute 34/26's nordøstlige side etableres et raste-/samkørselsanlæg med toiletfaciliteter samt lade- og tankanlæg til lastbiler og personbiler.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet har noteret sig de indkomne bemærkninger fra borgere, foreninger og borgergrupper vedrørende Rute 34.

Udbygningsforslaget indeholder en udbygning af Rute 34 til en 2+1 vej på strækningen mellem Haderup og Børs. Denne udbygning er med til at sikre større fremkommelighed på strækningen, hvor der i dag er periodevis trafikafviklingsproblemer bl.a. pga. de mange lastbiler og landbrugskøretøjer. Det eksisterende smalle vejprofil medfører også en lavere fremkommelighed og samtidig giver det risikable udfordringer, når de store køretøjer skal passere hinanden. En udbygning af vejens profil til en 2+1 vej vil forbedre både trafikikkerheden og fremkommeligheden på strækningen.

Dertil skal udbygningsforslaget ses i sammenhæng med øvrige projekter på strækningen mellem Herning og Hanstholm, hvor kommunerne i området længe har ønsket, at infrastrukturen bliver styrket bl.a. ved at opgradere det eksisterende vejnet til 2+1 vejforbindelser og dermed skabe en større sammenhæng byerne imellem.

I projektet indgår også et forslag til en 0+ løsning, der bl.a. indebærer en mindre breddeudvidelse langs Rute 34. 0+ løsningen var ikke oprindeligt tænkt som et alternativ til det fremlagte udbygningsforslag, men mere som en mulig overgangsløsning frem til etablering af udbygningen i 2031-2035. 0+ løsningen vurderes i sig selv ikke at afhjælpe ønsket om øget fremkommelighed på strækningen.

Vejdirektoratet har noteret sig, at der er mange høringsvar fra personer der bor og færdes langs Rute 34 og i området, der i udgangspunktet ønsker en 0+ løsning fremfor udbygningsforslaget. Flere peger på der ikke er behov for en udbygning, andre at de negative konsekvenser er for høje, fx nye fælles ind- og udkørselsforhold, og mere tung trafik i mindre byer. Generelt peges der på at mindre kan gøre det. Da 0+ løsningen fremlægges som en mulig overgangsløsning til hurtig afhjælpning af de aktuelle udfordringer, der er forbundet med det smalle vejprofil på Rute 34 i dag, er det politikerne, der skal beslutte om denne løsning skal gennemføres, inden selve udbygningsprojektet for Rute 34 og 26.

Information om at der i dag ikke er vige- eller holdepladser på strækningen mellem Haderup og Skive og om bredden af Rute 34 tages til efterretning. Vejdirektoratet kan oplyse at de eksisterende forhold er beskrevet i den Vejtekniske rapport, herunder at vejens bredde på strækningen varierer. I øvrigt, at de oplyste bredder er anslåede gennemsnitsbredder.

Ang. de nye tilkørselsforhold - En udbygning af Rute 34 til en 2+1 vej betyder at antallet af sideveje og private overkørsler bliver reduceret for at opnå en bedre fremkommelighed og trafikikkerhed på strækningen. En lukning og reduktion i antallet af tilslutninger til Rute 34 medvirker til at sikre et bedre trafikflow og dermed undgå trafikale flaskehalse, da hastigheden ikke begrænses af tilkørende trafik.

En udbygning af landevejen til en 2+1 motortrafikvej vil dog medføre store ændringer lokalt. Nye adgangsveje og omvejskørsel er desværre et vilkår for at øge fremkommeligheden på Rute 34. I projekteringsfasen har der været stor fokus på at samle adgange og placere tilslutninger til Rute 34, så det medfører mindst mulig omvejskørsel for de berørte ejendomme.

Ang. ønsket om at strækningen udbygges ligesom Haderup Omfartsvej (100 km/t), kan Vejdirektoratet oplyse, at en sådan løsning er undersøgt, men valgt fra tidligt i forløbet. Det skyldes bl.a. at tværprofilen for en vej med 100 km/t er bredere end for en vej med 90 km/t (1,50 m pga. en bredere midteradskillelse), og ved at vælge en 2+1 vej med 90 km/t mindskes arealer der skal erhverves til en udbygning og materialeforbruget reduceres; faunapassager og vandløbskrydsninger bliver mindre, og støj fra trafikken reduceres pga. lavere fart. Derudover har et tværprofil for 90 km/t en positiv indvirkning på anlægsøkonomien sammenlignet med et tværprofil for 100 km/t. Endelig, når hele strækningen, Rute 34 og 26, ses som et hele fra Herning til Hanstholm (i alt 135 km), så er det kun strækningen ved Haderup (7,5 km) der skiller sig ud med 100 km/t. Den resterende

del af strækningen (127,5 km) har 80-90 km/t. Regionalt, trafikalt og bæredygtighedsmæssigt giver 90 km/t mest mening. Ang. forslag om etablering af fire hankænlæg, raste- og samkørselsplads, etc. henvises der til afsnit om besparelsesforslag.

Der findes mere detaljerede besvarelser vedrørende Rute 34 under de strækningsspecifikke afsnit nedenfor.

Rute 26

I dette afsnit behandles mere overordnede bemærkninger til projektforslaget for Rute 26.

Flere mener, at en ny omfartsvej vil få negative konsekvenser for bl.a. miljøet og lokalsamfundet grundet støj og andre trafikskabte gener. Andre mener, at man burde flytte omfartsvejen længere væk fra Skive. Flere borgere mener, at det nuværende vejsystem bør slå til, f.eks. ved at udbygge Rute 26 gennem Skive, eventuelt med over-/underføringer og støjafskærmning, og at man dermed kan undgå at bygge en ny ringvej.

Flere borgere peger på, at den nye omfartsvej bør flyttes i vestlig retning, bl.a. for at bevare muligheden for at udbygge Vinde og den vestlige del af Skive.

Skive Kommune ønsker af hensyn til aflastning af trafikken gennem Skive by og en samlet forbedring af fremkommeligheden, at anlægsarbejdet startes med vejstrækket rundt om Skive, og at der herfra arbejdes videre mod syd indtil tilslutning ved Haderup.

Flere er bekymrede for, at projektet vil medføre mere tung trafik langs lokalveje, i Hem og Skive by, herunder landbrugstrafik.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet har noteret bemærkninger fra borgere, foreninger, borgergrupper og kommuner vedrørende Rute 26.

Udgangspunktet for placering af en ny omfartsvej har været en placering inden for et areal reserveret i form af en transportkorridor, der i mange år har været udlagt i bl.a. Skive Kommunes Kommuneplan.

I MKV-projektet har der været stor fokus på at placere den nye omfartsvej så godt som muligt inden for den udlagte transportkorridor og under hensyn til de eksisterende forhold. Omfartsvejen er placeret så langt mod vest som muligt for at beskytte lokalområdet ved Vinde for derved at reducere støjbelastningen og samtidig opretholde mulighederne for evt. fremtidig byudvikling på den vestlige side af Skive. Samtidig er vejen placeret så langt mod øst som muligt af hensyn til Hem.

Projektforslaget for en ny omfartsvej er udformet primært med henblik på at aflaste trafikken på den eksisterende Rute 26 gennem Skive by, og skabe en større sammenhæng og fremkommelighed på strækningen Herning-Hanstholm.

Der er i den vejtekniske beskrivelse anført foreløbige planer for anlægslogistikken og trafikafviklingen i forbindelse med anlægsarbejdet til den tid. Vejdirektoratet har noteret sig Skive Kommunes forslag. Endelig afklaring af anlægstakten udarbejdes i en senere fase af projektet i forbindelse med detailprojekteringen.

Etablering af en ny omfartsvej vil medføre ændringer lokalt. Nye adgangsveje og omvejskørsel er desværre et vilkår for at øge fremkommeligheden på den samlede projektstrækning. I projekteringsfasen har der været stor fokus på at placere adgange og muligheder for fortsat at komme på tværs, så det minimerer omvejskørslen for de berørte ejendomme.

Der findes mere detaljerede besvarelser vedrørende Rute 26 under de strækningsspecifikke afsnit nedenfor.

Strækningsspecifikke forhold

Flere høringsvar knytter sig til en specifik del af projektstrækningen. Projektstrækningen er derfor i det følgende inddelt i delstrækninger, der beskrives fra syd mod nord, dvs. fra Haderup til Skive.

Rute 34 - Tingvej/Trevældvej og Falhedevej

Flere beboere i Trandum mener, at den foreslåede løsning vil være til stor gene for lokalbefolkningen, både i forhold til opsplitning af lokalsamfundet, og pga. manglende cykelstier, samt at udkørsler lukkes og der etableres nye adgangsveje. Borgerne peger på, at projektet vil indebære en stor CO₂-belastning og tvivler på at projektbudgettet kan holde, og foreslår i stedet for at igangsætte 0+ løsningen så hurtigt som muligt, og ikke gå videre med 2+1 løsningen. Dette vil kunne frigøre økonomi til et støjværn ved Katrinevej i forbindelse med den nye omfartsvej, og til vildthejn og cykelsti langs Herningvej, samt en tunnel til cyklister ved Mogenstrup. Samme borgere mener, at dette også vil give mulighed for at bruge pengene på børn og ældre i stedet.

Øster Sogns Beboerforening, borgerforeningen for Mogenstrup og opland, mener, at den planlagte udbygning ved krydset Tingvej-Herningvej-Trevældvej vil få negative konsekvenser for beboere tæt på krydset, i form af øget tung trafik fra landbrugsmaskiner, der planlægges at skulle køre tæt forbi på den eksisterende grusvej, der opgraderes i projektet til en længere og større parallelvej. På den baggrund ønsker Beboerforeningen en 0+ løsning på Rute 34.

En borger oplyser at være generet af tung og hurtigkørende trafik samt støvgener fra Falhedevej allerede i dag, og er derfor bekymret ved udsigten til mere trafik med en udbygning af Rute 34. Desuden mener samme borger, at den planlagte omkørselsvej bagom Tingvej vil give ekstra gener og få negativ betydning for ejendommens værdi.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet har noteret sig de indkomne bemærkninger, herunder at der er flere i området der peger på en 0+ løsning fremfor en fuld udbygning til 2+1 vej.

Hvis der politisk vælges en 0+ løsning indebærer det, at der afsættes den økonomi, der er beregnet for 0+ løsningen alene. Det betyder, at der i udgangspunktet ikke er overskydende midler der kan frigøres til andre projektelementer som f.eks. en stitunnel ved Mogenstrup eller støjværn ved Katrinevej, m.v.

I projekteringsprocessen har der været fokus på at sikre, at lette trafikanter, herunder cyklister, kan færdes ad et sammenhængende stinet via de eksisterende lokalveje i området, men på strækningen fra Estvad til Skive S er det ikke muligt, hvorfor der her etableres et nyt stiforløb i form af en dobbeltrettet fællessti. Senest der blev udført cykeltællinger på strækningen var i 2020 og her blev der talt op til 4 cyklister pr. døgn. I forbindelse med MKV-projektet er der foretaget tællinger af trafik, herunder cyklister på sidevejene til Rute 34. Her blev der talt mellem 0-2 cykler pr. døgn.

Ved projektering af den planlagte udbygning af krydset Tingvej-Trevældvej har der været fokus på at forskyde Tingvej længst muligt mod nord, væk fra de nærliggende boliger, for at reducere påvirkningerne fra bl.a. øget trafik med landbrugsmaskiner.

I udbygningsforslaget forudsættes langt de fleste nye parallelveje langs Rute 34 anlagt i grus. Parallelvejene vil hver især betjene et begrænset antal ejendomme, dvs. trafikken på de nye adgangsveje forventes at være begrænset. Dertil er grusveje en billigere løsning end asfalt. I øvrigt planlægges Falhedevej fra Trandum Camping til Tingvej asfalteret i projektet efter ønske fra Holstebro Kommune, hvilket vil reducere støvgenerne der.

Forslaget til omkørselsvej bagom Tingvej vil der blive set nærmere på i næste fase af projektet.

Rute 34 - Strækningen Hjelmvej til Bærs

En borgergruppe, der repræsenterer beboere på vestsiden af Rute 34 mellem Hjelmvej og Bærs samt beboere på Sebstrupvej, oplyser, at man generelt er modstander af en udbygning til 2+1 på strækningen Hjelmvej-Bærs. Borgergruppen mener, at en sådan vejudvidelse kun i begrænset omfang vil gavne fremkommeligheden

og dermed skabe trafikale tidsbesparelser, og at projektet omvendt vil forringe betingelserne for de borgere, som bor langs vejen.

Borgergruppen oplyser samtidig, at mange ejendomme har udkørsler til Rute 34, som allerede i dag er forbundet med trafikfarlige situationer, og at disse problematikker må ventes kun at forværres ved udbygning til 2+1 vej – uanset om man samler udkørslerne til én eller fastholder dem som nu.

Borgergruppen peger også på, at en eventuel ny parallelvej vil komme til at fungere som primær fordelings- og adgangsvej for bl.a. tunge landbrugsmaskiner, lastbiler og renovationskøretøjer, og at dette vil stille store krav til udformning og vedligehold af parallelvejen.

I forlængelse heraf mener borgergruppen, at en grusvej er en dårlig løsning til formålet, idet den støver og hurtigt nedbrydes, og forventer derfor, at parallelvejen anlægges som tilstrækkeligt bred asfaltvej med passende afvanding.

Ydermere mener borgergruppen, at en udkørsel fra parallelvejen vest for hovedvejen vil udgøre et problem, som den er foreslået nu. I stedet ønsker borgergruppen, at der etableres svingbaner i begge retninger ved tilkørslen til parallelvejen samt en tilkørselsbane fra parallelvejen til hovedvejen i sydgående retning.

Borgergruppen ønsker også, at udkørslen fra parallelvejen flyttes fra det nuværende skitserede ved Bærsholmvej til der, hvor ejendommene Herningvej 44 og 46 i dag har udkørsel.

Borgergruppen peger også på, at der bør være en gennemgående parallelvej fra Hjelmvej til Bærs for at fordele trafikken mere jævnt og delvist mitiggere de forringede udkørselsforhold fra vestsiden.

Endelig mener borgergruppen, at en udbygning til 2+1 vej umuliggør, at skolebusser som nu kan stoppe på Herningvej, og at der bør indsættes skolebus via parallelvejen.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet har noteret sig de indkomne bemærkninger, herunder at der peges på en 0+ løsning fremfor en fuld udbygning til 2+1 vej på strækningen Hjelmvej til Bærs.

Projektet Haderup-Skive skal bl.a. ses i sammenhæng med andre projekter på strækningen mellem Herning og Hanstholm, hvor ønsket er at opgradere store dele af strækningen og skabe større sammenhæng byerne imellem. En opgradering og udbygning til 2+1 motortrafikvej vil øge fremkommeligheden og forbedre trafiksikkerheden. Men det indebærer ændringer i de trafikale forhold lokalt, og medfører ændringer i trafikmønstre i lokalområdet, da det er nødvendigt at lukke udkørsler og samle trafikken i nye sikre vejtilslutninger. Disse er i udbygningsforslaget placeret ved eksisterende kryds henholdsvis ved Tingvej, Hjelmvej og Bærsholmvej.

Krydset ved Bærsholmvej er foreslået etableret som et kanaliseringsanlæg med svingbaner, der sikrer de nødvendige oversigtsforhold og som er med til at øge trafiksikkerheden i krydset i forhold til de nuværende forhold.

Borgergruppen, der repræsenterer beboere på vestsiden af Rute 34 mellem Hjelmvej og Bærs, peger på forskellige forhold ved indretningen af krydset. Vejdirektoratet kan oplyse, at ved Bærsholmvej er det foreslået, at der etableres et forsat kryds (se tegning på hjemmesiden - [Tegningsbilag skitseprojekt-1](#)) med separate højre- og venstresvingspor, som borgergruppen også peger på, således, at risikoen for bagendekollisioner mindskes og trafiksikkerheden øges.

Den østlige tilslutning af Bærsholmvej har taget udgangspunkt i den nuværende vejtilslutning til Rute 34. Forslag om tilslutning af parallelvejen mod vest er placeret nord for Bærsholmvej for at sikre, at svingspor på Rute 34 kan placeres mellem de to vejtilslutninger. Flyttes parallelvejens tilslutning syd for Bærsholmvej vil det ikke være muligt at placere svingspor imellem vejgrenene, hvorfor disse vil skulle placeres syd for parallelvejen og nord for Bærsholmvej, hvilket vil resultere i et væsentligt større vejanlæg og krydsområde.

Lukning af adgangsveje til Rute 34 er sket ud fra en vurdering af, om det er muligt at etablere nye adgange for ejendomme via eksisterende veje øst eller vest for Rute 34, herunder har længden af omvejskørsel indgået

som en væsentlig parameter. Nogle steder foreslås omvejskørsel primært via nye parallelveje og andre steder både via eksisterende veje og parallelveje. Ved Sebstrupvej er det vurderet, at adgange til ejendomme syd for Sebstrupvej kan opretholdes via det eksisterende vejnet samt enkelte nye parallelveje. Derfor er der ikke vurderet behov for at etablere parallelvej mellem Hjelmvej og Sebstrupvej.

De forslåede nye parallelveje er projekteret som grusveje, mindre vejanlæg, og vil skulle betjene et relativt begrænset antal ejendomme, dvs. trafikken på de nye adgangsveje forventes at være lokal og begrænset. Grusvejene etableres med en opbygning, der kan håndtere kørsel med landbrugsmaskiner, lastbiler og renovationskøretøjer, m.v. Grusveje er en billigere løsning end asfalt. Hvis de nye parallelveje i stedet asfalteres, er der en risiko for at hastigheden øges på lokalvejen og der køres hurtigere. Derudover vil der skulle etableres et afvandingssystem. Grusveje etableres typisk med diffus afvanding, dvs. nedsivning. I projektets efterfølgende faser tages der endelig stilling til, hvorvidt parallelveje etableres i grus eller asfalt. Dette drøftes i dialog med lodsejerne i forbindelse med arealerhvervelse, når man når dertil.

Vejdirektoratet er enige i, at en udbygning til 2+1 på strækningen Hjelmvej-Bærs betyder, at skolebussen ikke kan stoppe på den del af vejen i fremtiden. Rutejusteringer for skolebusser håndteres kommunalt af Skive Kommune og Holstebro Kommune.

Rute 34 - Hjelmvej, Rønnesmosevej og Rønhøjvej

En borger peger på, at en 2+1-vej vil give store gener for de borgere, der bor langs Rute 34, især omkring Mogenstrup og navnlig for dem, der bor på vestsiden af vejen, når der med projektet lukkes to krydsende veje, hvilket giver anledning til betydelig omvejskørsel.

Samme borger undrer sig over, at der i projektet ikke er afsat penge til at asfaltere de nye parallelveje, og borgeren foretrækker en 0+ løsning i kombination med foranstaltninger, der er nødvendige for at sikre kørsel med 80 km/t fra Haderup Omfartsvej til Skive. Desuden peges der på, at de penge, der bliver til overs ved at vælge en 0+ løsning, kan bruges til at etablere et haneanlæg ved Hjelmvej.

Øster Sogns Beboerforening og borgerforeningen for Mogenstrup og opland, peger på, at bløde trafikanter ikke bør krydse Herningvej, men i stedet at der bør etableres en under- eller overkørsel for cyklister ved Hjelmvej, der forbindes til den eksisterende nye dobbeltrettede cykelsti mod Sevel.

En anden borger, der bor på Rønhøjvej, peger på udsigten til forlænget omvejskørsel, og spørger, om man kan forvente, at skolebusser vil betjene alle de nye parallelveje. Samme borger sætter spørgsmål ved om kommunen fortsat vil vedligeholde Rønhøjvej, hvis den ikke længere er en gennemkørselsvej på tværs af Rute 34, og peger på, at det i perioder med sne kan give problemer og, i værste fald, kan beboere blive spærret inde på deres matrikler.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet har noteret sig de indkomne bemærkninger, herunder at enkelte i området peger på en 0+ løsning fremfor en fuld udbygning til 2+1 vej.

Hvis der politisk vælges en 0+ løsning indebærer det, at der afsættes den økonomi, det er beregnet for 0+ løsningen alene. Det betyder, at der i udgangspunktet ikke er overskydende midler der kan frigøres til andre projektelementer som f.eks. asfaltering af de nye parallelveje, haneanlæg ved Hjelmvej, og lign.

En opgradering og udbygning til 2+1 motortrafikvej vil øge fremkommeligheden på Rute 34 og forbedre trafiksikkerheden. Men det indebærer ændringer i de trafikale forhold lokalt, ændringer i trafikmønstre i lokalområdet, og det betyder omvejskørsel, da det er nødvendigt at lukke udkørsler og samle trafikken i færre og nye sikre vejtilslutninger. I projekteringsfasen har der været stort fokus på at samle adgange og etablere kryds, så det samlet medfører mindst mulig omvejskørsel for borgere i området.

I udbygningsforslaget forudsættes langt de fleste nye parallelveje langs Rute 34 anlagt i grus. Parallelvejene vil hver især betjene et begrænset antal ejendomme, dvs. trafikken på de nye adgangsveje forventes at være begrænset.

Beboerforeningerne i området mener ikke at bløde trafikanter bør krydse Herningvej i niveau. Vejdirektoratet kan oplyse, at det hen mod afslutningen af MKV-projektet var nødvendigt at identificere tiltag til reduktion af

projektets samlede omkostninger, da det skitserede projekt lå over den afsatte bevilling i Infrastrukturplanen. I den forbindelse blev der set på mulighederne for at erstatte større vejtekniske anlæg med mindre omkostningstunge anlæg. Hankeanlægget ved Hjelmvej blev derfor foreslået erstattet af et kryds i niveau med forskudte sideveje, inklusiv etablering af en krydsningshelle på Rute 34 for at understøtte sikker passage for bløde trafikanter. Derved bliver det nemmere og sikrere at krydse vejen end i dag, hvor der ingen forhold er for bløde trafikanter i krydset.

Vejdirektoratet er enige i, at en udbygning til 2+1 på strækningen Hjelmvej-Rønhøjvej betyder, at skolebussen ikke kan stoppe på den del af Rute 34 i fremtiden. Rutejusteringer for skolebusser håndteres kommunalt af Skive Kommune og Holstebro Kommune.

De nye parallelveje, her Rønhøjvej, forventes at blive private fællesveje i fremtiden, hvor brugerne af vejen skal sørge for vedligeholdelsen.

Rute 34 - Sebstrupvej

Flere er bekymrede for, at en lukning af krydset Sebstrupvej/Herningvej foruden at give længere transporttid for flere landbrugsmaskiner også vil medføre øget tung trafik gennem Mogenstrup via Tingvej og Hjelmvej. På den baggrund foreslås det bl.a., at der i stedet for en 2+1 vej vælges en 0+ løsning med en god vejbredde samt vigelommer og svingbaner ved de forskellige vejkryds langs Herningvej.

En landbrugsvirksomhed i området peger på, at det vil få store økonomiske konsekvenser for virksomheden, der har jord på begge sider af Rute 34. Omvejskørslen vil blive betydelig med store maskiner, gylle, korn og halm, og vil fremover skulle foregå igennem Mogenstrup by eller via Bærs, som ikke er gearret til den øgede trafik med smalle veje og farlige kurver. Som alternativ til lukning af Sebstrupvej foreslås, at der etableres en bro over Rute 34 ved Sebstrupvej, så overkørslen bibeholdes. Dog foretrækkes 0+ alternativet, hvor Sebstrupvej og indkørslerne til ejendommene langs Rute 34 opretholdes som i dag.

En anden landbrugsvirksomhed peger også på, at det vil være en bedre løsning fortsat at kunne krydse Rute 34 ved Sebstrupvej frem for via en ny parallel grusvej langs Rute 34 til krydset ved Bærs, og udtrykker bekymring for, at de nye parallelveje etableres på ustabil undergrund, at de ikke vil være brede nok, og at rabatterne vil være bløde. Desuden nævnes det, at spareøvelsen med at fjerne hankeanlæg er en dårlig ide, og at det vil afskære de to sider af landevejen fra hinanden.

Endelig peger nogle borgere på, at den 2,5 km nye grusvej som omkørsel på vestsiden af Rute 34 i forbindelse med lukning af Sebstrupvej vil blive utryk at færdes på grundet megen tung trafik i form af landbrugsmaskiner, lastbiler og daglig brug af vejen af ca. 15 gårde. På den baggrund opfordres der til en grundig vurdering af konsekvenserne for sikkerheden og fremkommeligheden på strækningen, og omkørselsvejen ønskes asfalteret, herunder pga. snerydning på grusvej vil blive vanskelig.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet har noteret sig de indkomne bemærkninger, og at flere i området peger på en 0+ løsning fremfor en fuld udbygning til 2+1 vej, bl.a. fordi flere er bekymrede for afvikling af den lokale trafik ved lukning af krydset Sebstrupvej/Herningvej.

Etablering af en motortrafikvej vil have stor indflydelse på, hvordan trafikken i området omkring Rute 34 skal vejbetjenes i fremtiden. En udbygning til 2+1 vej medfører lukning af flere eksisterende sideveje, private vejadgange og markadgange. I det fremlagte projektforslag er der taget udgangspunkt i, at længden af omvejskørsel til de enkelte ejendomme skal være så kort som mulig, ca. 5 km. For kørsel med landbrugsmaskiner er der taget udgangspunkt i en omvejskørsel på ca. 7 km til landbrugsarealer.

I de efterfølgende faser af projektet vil noget af det første der sættes i gang være en jordfordelingsproces, som dækker over det forhold, at landbrugsjord skifter ejere ved at der indgås frivillige aftaler om afståelse og modtagelse af jord. Dette gøres bl.a. for at reducere de landbrugsmæssige gener der opstår som følge af projektet og for at forbedre trafiksikkerheden. Jordfordelingen gennemføres af en ekspropriationskommission, som også godkender de indgåede aftaler, ligesom kommissionen fastsætter prisen for jordene. Dette kan forhåbentlig bidrage til mindre tung trafik gennem Mogenstrup eller via Bærs efter en udbygning.

De forslåede nye parallelveje er projekteret som grusveje og vil skulle betjene et relativt begrænset antal ejendomme, dvs. trafikken på de nye adgangsveje forventes at være lokal og begrænset. De nye parallelveje etableres med en grusbelægning i en bredde af 4,5 m med 1 m rabat i hver side, og med en opbygning, der kan håndtere kørsel med landbrugsmaskiner, lastbiler og renovationskøretøjer, m.v.

En lukning af Sebstrupvej og konsekvenserne heraf er vurderet i forbindelse med skitseprojekteringen af projektet, herunder forslag til etablering af en ny 2,5 km parallelvej mod vest. Vejdirektoratet vurderer, at trafiksikkerheden og fremkommeligheden på den nye parallelvej er acceptabel set i forhold til brugen af vejen. Vejen giver adgang til Rute 34 for de ejendomme, der ligger i dette område og det er således kun de berørte ejendomme, der vil skulle benytte vejen til og fra arbejde/skole/fritid. Hertil kommer landbrugskørsel i sæsonen.

Angående ønsket om asfaltering af parallelvejen på vestsiden af Rute 34 pga. bl.a. snerydning kan Vejdirektoratet oplyse, at størstedelen af de nye parallelveje er projekteret som grusveje af økonomiske årsager. I projektets efterfølgende faser tages der endelig stilling til, hvorvidt parallelveje etableres i grus eller asfalt. Dette drøftes i dialog med lodsejerne i forbindelse med arealerhvervelse, når man når dertil.

Rute 34 - Flyndersøvej, Estvad, Bærholmvej og Præstevejen

Skive Kommune bemærker, at det vil være uhensigtsmæssigt, hvis svinget ved Flyndersø ikke udrettes i forbindelse med udbygningen af Rute 34. Kommunen gør opmærksom på at den skitserede løsning kan få trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser og vil give en trafikal flaskehals, hvis ikke svinget udrettes. Dette støttes af flere borgere.

Tilsvarende peger Kommunen på, at det er problematisk at cykelstibroen i svinget ved Flyndersø også er taget ud af projektet. Kommunen mener, at fravalg af cykelstibroen vil medføre en væsentligt større risiko for påkørsel af større og mindre dyr, og at løsningen vil være problematisk og uhensigtsmæssig af hensyn til dyrelivet, trafiksikkerheden og gæsterne i naturområdet, som ikke vil kunne krydse den udbyggede Rute 34 uden at skulle krydse selve vejbanen.

10 husstande ved Flyndersø er bekymrede ved udsigten til lukning af ind- og udkørsler ved Flyndersø og ser en række problemstillinger i tilknytning hertil, bl.a. forringede adgangsforhold til Flyndersø Mølle, fremtidigt Naturparkcenter, tilsvarende til campingpladsen ved Flyndersø, en stigning i trafikmængden på Flyndersøvej og afledte gener for dem der bor der, herunder dyrelivet og rørdrummens ynglepladser. Der peges desuden på, at broen på Flyndersøvej har en maksimal akselkapacitet på 2 ton, og den vil skulle udskiftes, hvis den skal håndtere større køretøjer i fremtiden, som fx busser, landbrugsmaskiner og lastbiler. Der spørges i øvrigt til hvem der ville skulle varetage ansvaret for drift og vedligeholdelse af en evt. ny bro? Og endelig, stilles der forslag til forbedring af ind-/udkørsel ved Flyndersø Mølle og udvidelse af den smalle grusvej med etablering af en ny sikker ind-/udkørsel til Rute 34 i udkanten af 60 km zonen, hvor der er god oversigt og farten er sat ned i forvejen.

Flere andre peger også på, at man bør beholde mindst den ene af de nuværende to vejadgange til Rute 34 ved Flyndersø, Estvadlejren og den planlagte Naturpark ved Flyndersø Mølle. Dansk Ornitologisk Forening, lokalafdeling Nordvestjylland, nævner også at det vil være have stor betydning for naturen og fuglefolkets adgang til Naturparken og Flyndersø, hvis begge vejadgange sløjfes.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet har noteret sig de indkomne bemærkninger.

Hen mod afslutningen af MKV-projektet var det nødvendigt at identificere tiltag til reduktion af projektets samlede omkostninger, da det skitserede projekt lå over den afsatte bevilling i Infrastrukturplanen. I den forbindelse blev der set på mulighederne for at erstatte større vejtekniske anlæg med mindre omkostningstunge anlæg. En udretning af kurven ved Flyndersø indebærer at store mængder af jord skal udgraves, håndteres, transporteres og placeres, herunder overskudsjord som skal køres ud af projektet. Det er dyrt. Sammenholdes dette med at hastigheden på strækningen efter svinget, når man kommer fra syd, i en del af året skal sættes ned til 70 km/t pga. rørdrum, har Vejdirektoratet valgt at tage kurveudretningen, herunder stibroen, ud af projektet og fastholde 60 km/t i svinget. Selvom kurven ikke udrettes, indebærer projektet fortsat en forbedring af den nuværende vej, hvor køresporsbredder og rabatter bliver tilpasset nutidige standarder.

Stibroen ved Flyndersø var planlagt til cyklende og gående, og ikke designet til at fungere som en faunapassage. Der er i projektet foreslået etablering af vildthejn flere steder på projektstrækningen ved Flyndersø og Plogård Plantage, som skal medvirke til at dyrene passerer vejen, hvor der er gode oversigtsforhold. I projektet indgår der i stedet for en stibro en opgradering af det eksisterende stiforløb i området og en krydsningshelle på Rute 34, så fodgængere, heste, cyklister m.fl. kan krydse vejen ét sted, hvor der er gode oversigtsforhold i fremtiden.

Flyndersøvejs tilslutning på vestsiden af Rute 34 samt adgangen ved Flyndersø Mølle planlægges lukket i projektet. Det betyder, at adgang til campingpladsen, Flyndersø, Flyndersø Mølle, m.m. i fremtiden vejbetjenes fra nord via Præstevejen og Flyndersøvej. Vejdirektoratet vurderer, at adgangen til campingpladsen også i dag primært sker fra nord. Adgangen til parkeringspladsen ved Flyndersø og Møllen vil fremadrettet også skulle ske via Flyndersøvej enten fra syd eller fra nord. Flyndersøvejs eksisterende grusbelægning forventes fastholdt. En udvidelse og asfaltering af vejen vil medføre et helt andet udtryk i landskabet, en højere hastighed, mere støj og invitere til flere biler, hvilket vil påvirke dem der bor i området, natur, rørdrum og dens ynglepladser negativt.

Projektet Naturparkcenter ved Flyndersø Mølle vurderes at være i en tidlig projektfase, hvor der ikke er noget der ligger fast endnu. Hvis det beslutes at gå videre med projektet, kan der på et senere tidspunkt indledes dialog med Vejdirektoratet omkring adgangsforholdene og evt. også omkring broens vægtbegrænsning. Der er med det fremlagte udbygningsprojekt adgang til området fra Præstevejen.

Rute 34 - Højvangsvej og Kisumvej

Beboerforeningen "Os på Herningvej" forholder sig kritisk til forslaget om at blande langsom kørende lokal trafik og hurtig hovedvejstrafik, som det er foreslået i det fremlagte projektforslag på strækningen Højvangsvej til Ringvej Syd, og nævner, at den lokale trafik i størst muligt omfang skal begrænses af hensyn til trafiksikkerheden og fremkommeligheden.

Beboerforeningen foreslår, at alle adgangsveje ud til Rute 34 fra ejendommene på strækningen fra Estvad/Højvangsvej til Ringvej Syd lukkes, og at der etableres nye parallelveje på begge sider af Rute 34. For ejendommene øst for Rute 34, foreslår beboerforeningen, at tilslutning kan ske ved Kisumvej, og at den foreslåede cykelsti kan udbygges til en fælles cykel- og forbindelsesvej. For ejendommene vest for Rute 34, foreslår foreningen, at der også tilsluttes til Kisumvej, hvorved der kun vil være én tilkørsel på strækningen mellem Præstevejen og Kisumvej, til gavn for færdselssikkerheden og kapaciteten på Rute 34.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet har noteret sig de indkomne bemærkninger.

Projektforslaget omfatter en udbygning af den eksisterende 2-sporede vej fra Estvad til Ringvej Syd til et tidssvarende nyt tværprofil på 8 m og 80 km/t. Vejen udbygges ikke til en 2+1 vej pga. bl.a. de tætliggende ejendomme på denne del af strækningen, og derfor vurderes det heller ikke muligt at etablere parallelveje langs Rute 34, da det som minimum vil kræve ca. 5 m areal til en ny parallelvej samt areal til afvanding og rabatter.

I øvrigt er muligheden for at flytte den øvre del af Rute 34 mere vestpå blevet undersøgt i forbindelse med et forslag i idéfasen om den nye omfartsvej kunne starte sydligere ned mod Estvad. En sådan løsning ville betyde at den eksisterende vej kunne bibeholdes som en ny lokalvej, hvorved flere af de eksisterende vejtilslutninger og adgange på strækningen Højvangsvej til Ringvej Syd ville kunne bevares som i dag. Løsningen blev imidlertid fravalgt, da det vurderes den var for dyr i forhold til projektets samlede økonomiske ramme. Derudover ville en sådan løsning ligge uden for det fastlagte undersøgelsesområde for placering af en ny omfartsvej.

Rute 34 og 26 - Vestenvinden

En borger foreslår, at rundkørslen Vestenvinden udvides med vigeafkørsler og 5 ben, dvs. to ekstra ben, for at give mulighed for etablering af en samkørselsplads, tankstation, cafeteria, elladestander, vaskehaller o.a., og som en mulighed for at skabe opmærksomhed om Skive Kommune som destination.

En anden borger mener, at man bør bevare rundkørslen og etablere en ny rundkørsel på den vestlige side af Rute 26/Rute 34 lige overfor Vestenvinden. Hertil foreslås, at der etableres en ny bro mellem de to rundkørsler, og at Kisumvejs udkørsel på Herningvej kan udelades, hvis Kisumvej får forbindelsesvej til den nye vestlige rundkørsel, ligesom der kan etableres forbindelsesveje til erhvervsområderne ved Folmentoftvej og Kisumvej fra den nye rundkørsel.

Beboerforeningen "Os på Herningvej" foreslår, at skulpturen Vestenvinden placeres centralt og som en integreret del af det nye hankeanlæg, der skal forbinde Rute 26 med Rute 34.

En ejendom i nærområdet spørger til om det er muligt at justere placeringen af cykelstien, så det bliver muligt at bevare en del af den eksisterende beplantning, og nævner de har et stort ønske om, at der etableres skærmende beplantning langs hele ejendommen.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet har noteret sig de indkomne bemærkninger til området omkring Vestenvinden.

En udbygning af Rute 34 og etablering af en ny omfartsvej vil medvirke til at øge kapaciteten og fremkommeligheden på strækningen, som er hovedformålet med projektet. Den eksisterende rundkørsel ved Vestenvinden foreslås erstattet af et hankeanlæg, der understøtter en øget fremkommelighed, fremfor en udbygning af den eksisterende rundkørsel. I sammenligning nedsætter en rundkørsel fremkommeligheden. Sidstnævnte gælder i særlig grad for store transporter.

Forslag om at integrere skulpturen Vestenvinden i det nye hankeanlæg er noteret. Dette undersøges nærmere i de efterfølgende faser af projektet i samarbejde med Skive Kommune.

Forud for ekspropriation af de nødvendige arealer til udbygningsprojektet, som finder sted i en senere fase af projektet, vil de enkelte ejere, hvis arealer berøres direkte af udbygningen, blive hørt individuelt. Det er først herefter, at projektet fastlægges endeligt i detaljer og Vejdirektoratet foretager en detailmåling af strækningen, hvor også eksisterende beplantning og hegn måles ind. Det er bl.a. ud fra opmålingen, at eksisterende forhold vurderes og hensyn til beplantning og hegn evt. kan foretages.

Rute 26 - Folmentoftvej/Kisumvej

Skive Kommune vurderer, at en afbrydelse af Folmentoftvej vil medføre væsentlige samfundsøkonomiske konsekvenser og skade erhvervsområdet ved Folmentoftvej. Kommunen peger på, at der er meget tung trafik i området, herunder til saltning i vinterhalvåret. Desuden, at Region Midtjyllands AMK-helikopterstation vil blive afskåret fra direkte adgang til Rute 26 ved en afbrydelse af Folmentoftvej. Forslaget vil medføre omvejskørsel på op til 4 km hver vej med udkørsel ad Kisumvej til Rute 34, og der er allerede i dag problemer med udkørsel ad Kisumvej til Rute 34 i myldretiden. Dette må forventes at blive forværret, hvis trafik fra det afspærrede industriområde vest for den nye omfartsvej skal ledes ad Kisumvej til Rute 34.

Desuden mener Skive Kommune, at en afbrydelse af Folmentoftvej vil betyde, at den fremtidige udnyttelse af arealerne omkring Folmentoftvej, vest for den nye omfartsvej, minimeres, da der ikke vil være ordentlige til- og frakørselsforhold til det statslige vejnet. I den forbindelse oplyser kommunen, at de i foråret 2024 har foretaget en arealreservation på 22 ha vest for den nye omfartsvej. Arealet planlægges udlagt til et fremtidigt industriområde. Dette område vil blive påvirket ved en afskæring af Folmentoftvej og den omvejskørsel der lægges op til med udbygningsprojektet.

Enkelte borgere og virksomheder er også utilfredse med udsigten til en spærring af Folmentoftvej, herunder grundet længere transporttid og forventet øget utryghed for bløde trafikanter. Flere påpeger, at Kisumvej ikke er egnet til tung trafik og foreslår derfor, at man etablerer en underføring under den nye omfartsvej, alternativt en ny vej til den tunge trafik fra Gyrovej op til rundkørslen. En lokal virksomhed foreslår, at der etableres en afkørsel til industriområdet ved Folmentoftvej og mener, at dette vil lette transportbelastningen i rundkørslen, hvor Rute 26 og 34 mødes og gavne miljøet.

Rito.dk, som har kontor og lager på Gyrovej, mener, at en afskæring af Folmentoftvej vil påføre virksomhedens ansatte, især de unge uden kørekort, en besværlig omvej på 5,5 km. Rito.dk mener desuden, at dette kan medføre, at cyklende medarbejdere fravælger arbejdspladsen på grund af den forlængede og besværligere

rute, og at man dermed forringer de unges muligheder for at opretholde beskæftigelse lokalt og samtidig tilskynder til fraflytning til større byer, ligesom land og by bindes dårligere sammen med den foreslåede løsning. Rito.dk opfordrer derfor til, at projektet enten opgives i sin nuværende form, eller at der afsættes midler til at etablere de nødvendige over- eller underføringer, der kan sikre en sikker og effektiv trafikafvikling for alle parter.

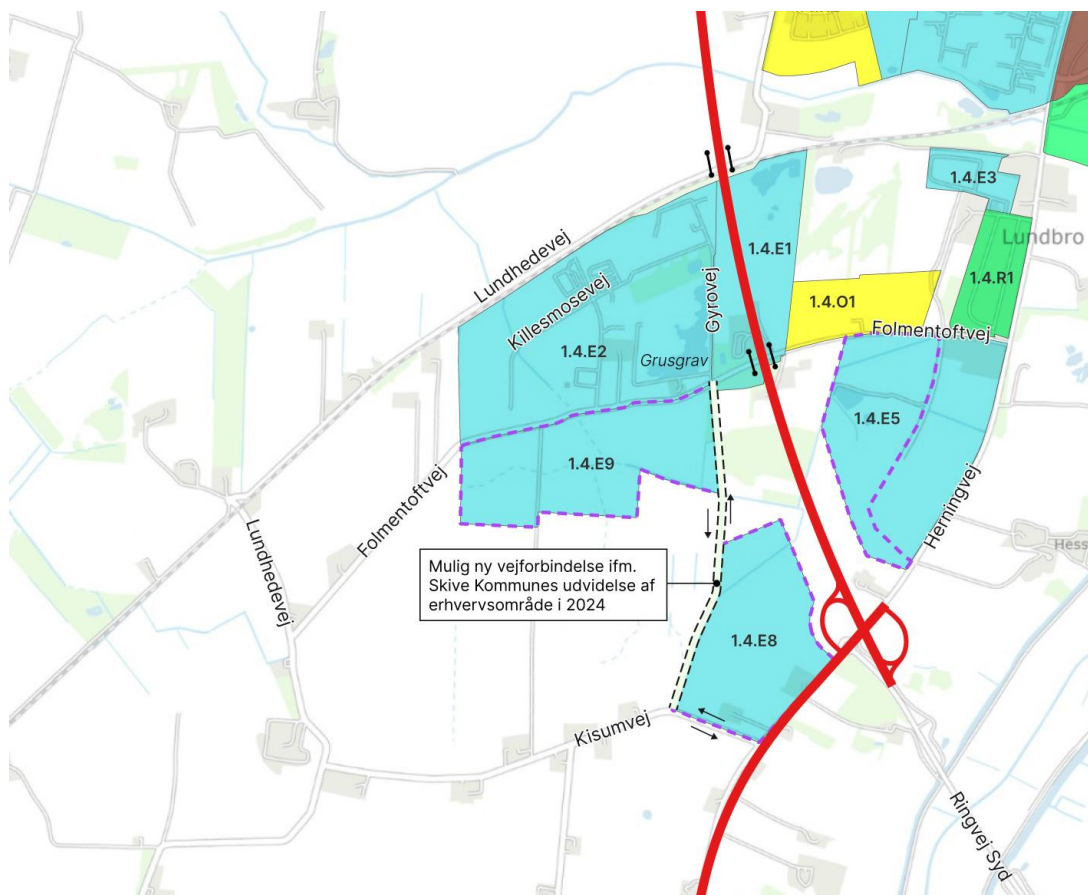
En borger mener, at mere tung trafik på Kisumvej må medføre, at Kisumvej skal udbygges og gøres bredere frem til Folmentoftvej, og forventer i øvrigt, at den nye omfartsvej etableres snarest.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet har noteret sig de indkomne bemærkninger til Folmentoftvej og Kisumvej.

I de offentliggjorte MKV-rapporter fremgår, at Vejdirektoratet har undersøgt mulighederne for både en overføring og en underføring ved Folmentoftvej. En overføring blev fravalgt tidligt pga. de lokale terræn- og landskabsmæssige forhold, men der blev arbejdet videre og skitseprojekteret for en underføring af Folmentoftvej.

Vejdirektoratet og Skive Kommune har undervejs i MKV-forløbet været i dialog om løsningsmuligheder for Folmentoftvej. Vejdirektoratet medgiver, på baggrund af de indkomne høringssvar, at det ikke er optimalt at Folmentoftvej lukkes. Dette skyldes bl.a. Skive Kommunes nye planer om at udvide erhvervsområdet. Ved offentliggørelsen af MKV-undersøgelsen forelå der endnu ikke en lokalplan eller andet mere uddybende omkring anvendelsen af de nyudlagte erhvervsområder. Vejdirektoratet har foreslået Skive Kommune en mulig løsning til vejbetjening af det fremtidige erhvervsområde, som et alternativ til et bygværk under den nye omfartsvej. Den foreslåede vejstrækning er ca. 1 km lang, og vil kunne indgå som en del af Skive Kommunes lokalplan for området. Vejen vil også bidrage til kortere omvejskørsel for cyklister til rito.dk og for virksomheder langs den vestlige del af Folmentoftvej.



Kort der viser Skive Kommunes nye rammeområder (afgrænset med lilla), den nye omfartsvej (med rødt) og indledende forslag til ny forbindelsesvej til erhvervsområdet ved lukning af Folmentoftvej (stiplet grøn).

Placeringen af de nye erhvervsområder medfører i øvrigt også, at en faunapassage ved underføringen af vandløbet Killesmose i MKV-projektet vil skulle genovervejes med hensyn til placering og størrelse, da de nyudlagte erhvervsområder kan have konsekvenser for faunaen i området.

De forhold der har ligget til grund for ikke at etablere en underføring af Folmentoftvej er bl.a. terrænforholdene i området, som vil kræve afgravning af en større mængde jord. Dertil kommer, at grundvandet ligger højt i området, hvilket vil kræve store afværgeforanstaltninger til håndtering af grundvand, enten i form af dræning eller afskærende konstruktioner. Samlet set vurderes det at anlægsomkostningerne til etablering af en vejunderføring samt påvirkningen af grundvandsforholdene er for store, set i forhold til den forholdsvis lille trafikale forbedring som en vejunderføring ville kunne skabe.

Desuden viser en trafiktælling foretaget i 2021, at der generelt er en begrænset trafikmængde med en årsdøgntrafik (ÅDT) på ca. 650 køretøjer øst for skæringen af den nye omfartsvej på Folmentoftvej. Undervejs i projektforslaget har Vejdirektoratet været i dialog med regionen omkring helikopterbasen, som oplyser at de forventer ca. 10 ambulancer årligt. Trafiktallene viser, at Folmentoftvej ikke er særligt belastet i dag, og at en lukning kun vil have minimal indvirkning på adgangsbetjeningen i området.

Vejdirektoratet er opmærksom på, at en afbrydelse af Folmentoftvej medfører omvejskørsel, men der vil fortsat være adgang til den vestlige del af Folmentoftvej via Kisumvej og den østlige del af vejen via Herningvej. Omvejskørslen vil være ca. 2-4 km til den vestlige del af Folmentoftvej og ca. 0-1 km til den østlige del. Dette vurderes samlet at være en mindre påvirkning af adgangsbetjeningen.

Omvejskørsel via Kisumvej betyder, at krydset ved Rute 34 og Kisumvej belastes mere end det er i dag. I MKV-projektet er der derfor udført kapacitetsberegninger af belastningen i krydset og disse beregninger viser, at trafikken i krydset vil kunne afvikles fornuftigt. Den ekstra trafik, som ud fra de givne trafiktal, forventes at komme til krydset i myldretiden, vurderes ikke at medføre en øget forringelse af kapaciteten i krydset, herunder at føre til kødannelser. Vejdirektoratet vil dog i en senere fase af projektet se på kapacitetsberegningerne igen og vurdere om der skal foretages yderligere tiltag i krydset ved Kisumvej.

Kisumvej er i dag en ca. 5,5 meter bred, asfalteret vej med kantforstærkning i begge sider. Vejen kan benyttes af både personbiler og tung trafik. Som følge af forslaget om lukning af Folmentoftvej og deraf omvejskørsel via Kisumvej, vil Vejdirektoratet i en senere projektfase undersøge, om Kisumvej skal udvides og i givet fald i hvor stor udstrækning. Hvis forslaget om etablering af en ny vejforbindelse i kommunens nyudlagte erhvervsområde mellem Folmentoftvej og Kisumvej realiseres, vil det evt. kun være en del af Kisumvej, der evt. vil skulle udvides.

Vejdirektoratet forstår bekymringen om unges adgang til Rito.dk, hvis Folmentoftvej lukkes for gennemkørsel. Realiseres forslaget om en ny vejforbindelse mellem Folmentoftvej og Kisumvej, foreslås det, at der indtænkes cykelfaciliteter langs denne strækning så længden af omvejskørsel for cyklister afkortes.

Rute 26 - Lundhedevej

Skive Kommune peger i deres høringssvar på, at en afspærring af Lundhedevej vil have en påvirkning på den lokale trafik i området og anbefaler derfor, at den nye bro der etableres ved den nye omfartsvej og jernbanen, forlænges, så den også kan sikre gennemkørsel på Lundhedevej, da de to veje ligger lige ved siden af hinanden på strækningen. Tilsvarende peger en borger på, at Lundhedevej bør omdannes til indkørselsvej til Skives erhvervsområde ved Folmentoftvej/Kisumvej, ved at rette vejen ud ved Lundhedevej 201 og udbygge den planlagte jernbanebro, sådan at Lundhedevej går over den nye omfartsvej og ind i industriområdet.

Kommunen vurderer endvidere, at der kan opstå trafikfarlige situationer ved jernbanen, hvis bløde trafikanter vil benytte jernbanebroen for at krydse over den nye omfartsvej, hvor Lundhedevej bliver afspærret.

Det fremgår af det nuværende projekt, at Lundhedevej afspærres direkte adgang til Holstebrovej i forbindelse med den nye omfartsvej. På Lundhedevej er der lokal kørende trafik. Det er Skive Kommunes vurdering, at en afspærring af Lundhedevej derfor vil have en påvirkning på den lokale trafik i området.

En borger peger på, at det planlagte regnvandsbassin ved Lundhedevej 201 udvides (evt. x4), hvorved etablering af bassin ved Lundhedevej 2 evt. ikke er nødvendig.

En landbrugserhvervsdrivende mener, at en afskæring af Lundhedevej vil skabe problemer for mange landmænd, og at man bør etablere en arbejdsvej langs den nye omfartsvej for at undgå øget landbrugstrafik igennem Skive.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet har noteret sig de indkomne bemærkninger til Lundhedevej.

Skive Kommune foreslår en udvidelse af brokonstruktionen ved jernbanen til også at omfatte Lundhedevej, som i MKV-projektet planlægges afbrudt for gennemkørende trafik. Vejdirektoratet har regnet på forslaget.

Lundhedevej er en mindre vej med en bredde på ca. 4-4,5 m beliggende langs jernbanen i øst-vestgående retning. En afskæring af Lundhedevej medfører omvejskørsel for beboerne i området, hhv. øst for skæringen i størrelsesorden 1-2 km og vest for skæringen ca. 3-4 km. Mod vest berører det ca. 10 ejendomme.

Den nuværende projektløsning med omfartsvejen under jernbanen er i sig selv kompliceret, da banen skal holdes i drift under udførelsen. Dertil ligger grundvandsspejlet højt i området. Dette betyder, at den nye bro planlægges, støbt i en forlagt position nord for banen, hvorefter den skubbes på plads i en sporspærring for at genere banedriften mindst mulig.

En udvidelse af brokonstruktionen har en række afledte effekter bl.a.: bygværket bliver større, Lundhedevej skal justeres til samme niveau som jernbanen, der kommer mere jord der skal udgraves og håndteres, tilsvarende øges behovet for grundvandssænkninger og dermed på afvandingskonstruktioner, som skal kunne håndtere en øget mængde vand. Endelig vil der være flere afstands- og projekteringskrav til ét fælles bygværk med både jernbane og vej, som skal undersøges og drøftes med Banedanmark.

En udvidelse af brokonstruktionen ved jernbanen til også at omfatte Lundhedevej vil indebære væsentlige meromkostninger, og vil være komplekst. Dette skal holdes op imod den forholdsvis lille trafikale forbedring som en underføring vil kunne give.

I MKV-projektet vil der fortsat være adgang til den østlige del af Lundhedevej via Holstebrovej og den vestlige del af Lundhedevej via Kisumvej.

Vejdirektoratet har noteret sig Skive Kommunens bekymring omkring sikkerheden for bløde trafikanter der evt. vil krydse jernbanebroen over den planlagte nye omfartsvej, hvis Lundhedevej spærres som en del af projektet. Dette vil kunne løses ved opsætning af hegn langs jernbanen eller ved at afkorte Lundhedevej forud for jernbanekrydsningen, f.eks. efter ejendommene på Lundhedevej 201. Dette vil minimere risikoen for at bløde trafikanter ulovligt krydser jernbanebroen. Der vil blive set nærmere på dette i en senere fase af projektet.

Forslaget om at nedlægge ét regnvandsbassin og udvide ét andet er desværre ikke en løsning, da der er behov for at vejvand opsamles på begge sider af Krarup Møllebæk, hhv. nord og syd for vandløbet. Hvis der kun er et bassin, vil det betyde at vandet skal føres over/under vandløbet, hvilket ikke er hensigtsmæssigt.

Vedrørende problemer for landbrugsdrivende i forbindelse med en afskæring af Lundhedevej kan Vejdirektoratet oplyse, at i de efterfølgende faser af projektet vil noget af det første der sættes i gang være en jordfordelingsproces, som dækker over det forhold, at landbrugsjord skifter ejere ved at der indgås frivillige aftaler om afståelse og modtagelse af jord. Dette gøres bl.a. for at reducere de landbrugsmæssige gener der opstår som følge af projektet og for at forbedre trafiksikkerheden. Jordfordelingen gennemføres af en ekspropriationskommission, som også godkender de indgåede aftaler, ligesom kommissionen fastsætter prisen for jordene. Dette kan forhåbentlig bidrage til mindre tung trafik gennem Skive.

Rute 26 - Tolstrupvej, Katrinevej, Margretevej og Ballingvej

Skive Kommune mener også, at en afskæring af Tolstrupvej vil have betydning for afvikling af lokal trafik, om end i mindre omfang, idet Ballingvej forudsættes, holdt åben.

Flere borgere er bekymrede for projektets påvirkning på ejendomme i og omkring Vinde, herunder Katrinevej og Margretevej, navnlig i form af øget støjpåvirkning. En borger mener således, at en ny omfartsvej vil have særlig negativ indvirkning på Vinde i form af færre muligheder for at udvide med byggegrunde til nye tilflyttere, ligesom samme borger mener, at den nye vej ikke vil være en trafikal fordel for området, da den korteste vej til Rute 26 stadig vil være fra rundkørslen ved Hancock.

Nogle mener, at den nye omfartsvej er placeret for langt mod vest i forhold til første projektudkast, og at vejen dermed bliver længere end nødvendigt, ligesom Tolstrupvej spærres, hvorved meget af den tunge trafik, der nu går fra Ballingvej nordpå ad Tolstrupvej, må finde en anden rute. En borger mener hertil, at det vil give en del tung trafik igennem Hem, da mange vil vælge Rudemøllevej forbi skolen, og foreslår, at man anlægger en arbejdsvej til tung trafik fra Ballingvej til Tolstrupvej parallelt og vest for den nye vej. Samtidig mener samme borger, at det ville gøre vejen kortere og billigere, hvis den nye omfartsvej møder Rute 26 ved golfbanen, idet trafikken fra Nordsalling vil være nemmere at koble på her i en senere omfartsvej vest om Dantherm.

Endelig, er der en borger der peger på behov for endnu et hankeanlæg, der hvor den nye omfartsvej planlægges at krydse Ballingvej, af hensyn til trafikanter fra Hem, Balling, Rødding og vest Salling.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet har noteret sig de indkomne bemærkninger til områdets veje.

Vejdirektoratet er enige i, at konsekvenserne ved afskæring af Tolstrupvej vil have betydning for afvikling af lokal trafik i området. Der har i projekteringsfasen været fokus på minimering af omvejskørsel, og bl.a. derfor holdes Ballingvej åben i projektforslaget.

I MKV-projektet har der været stor fokus på at placere den nye omfartsvej så godt som muligt inden for den udlagte transportkorridor og under hensyn til de eksisterende forhold. Omfartsvejen er placeret så langt mod vest som muligt for at beskytte lokalområdet ved Vinde for derved at reducere støjbelastningen og samtidig opretholde mulighederne for evt. fremtidig byudvikling på den vestlige side af Skive. Samtidig er vejen placeret så langt mod øst som muligt af hensyn til Hem.

Projektforslaget for en ny omfartsvej er udformet primært med henblik på at aflaste trafikken på den eksisterende Rute 26 gennem Skive by, og skabe en større sammenhæng og fremkommelighed på strækningen Herning-Hanstholm.

Udgangspunktet for placering af en ny omfartsvej har været en placering inden for et reserveret areal i form af en transportkorridor, der i mange år har været udlagt i bl.a. Skive Kommunes Kommuneplan. En mere østlig placering er undersøgt i MKV-projektet, som potentielt vil resultere i et kortere forløb og billigere vejprojekt. Men prioriteringen af interesserne for Vinde-området og evt. udbygningsplaner har ført til valget af det nuværende vejforløb.

Ang. bekymring for tung trafik gennem Hem ved afskæring af Tolstrupvej kan det oplyses, at der i senere projektfaser bliver gennemført en jordfordelingsproces, som dækker over, at landbrugsjord skifter ejere ved at der indgås frivillige aftaler om afståelse og modtagelse af jord af hensyn til bl.a. optimering af sammenhængende jordstykker og dermed minimering af arbejds-kørsel.

Angående forslag om at den nye omfartsvej tilkobles ved golfbanen bemærker Vejdirektoratet, at en sådan løsning vil indebære etablering af et nyt kryds. Generelt ønskes det at begrænse antallet af kryds på strækningen af hensyn til fremkommeligheden og trafiksikkerheden. Vejdirektoratet er ikke bekendt med planer for en senere omfartsvej vest om Dantherm.

Vejdirektoratet har undersøgt for placering af et hankeanlæg ved Ballingvej, se den vejtekniske rapport [Baggrundsrapporter](#). Afstanden til hankeanlægget ved Holstebrovej er dog kort, og det vurderes kritisk for både kapaciteten og trafiksikkerheden på strækningen at have to så tætliggende hankeanlæg. Trafiksikkerhed og kapacitet påvirkes af afstanden imellem til- og frakørselsramper, der opstår uro i trafikken under vognbane skifte, ind- og udfletning, derfor anbefales en minimumsafstand på 3 km og i særlige tilfælde ikke under 1.8 til 2 km imellem tilkørsel- og frakørselsramper.

Rute 26 - Rudemøllevej

Skive Kommune peger på, at der ud fra det fremlagte projektmateriale kan opstå tvivl om, hvorvidt Rudemøllevej planlægges afskåret, og at det kan have forledt berørte borgere til ikke at indsende høringssvar, ligesom en afskæring af vejen kan have negativ betydning for afvikling af den lokale trafik. Andre høringssvar understreger tilsvarende, at en afskæring af Rudemøllevej vil give mange beboere længere transporttid. En borger mener, at det af hensyn til trafiktrykket er glædeligt, at Rudemøllevej ikke længere tænkes ind som tilslutningsvej til Rute 26, men er ikke tilfreds med, at vejen foreslås afskåret. I stedet ønsker denne borger, at Rudemøllevej føres under Rute 26 for at bibeholde et samlet Dølby sogn og sikre let adgang til Skive nord.

Nyholm Agro ApS mener, at en fremtidig afskæring af Rudemøllevej vil være en dårlig løsning, og at en bedre løsning ville være, at den nye omfartsvej tilkobles syd for Rudemøllevej, sådan at trafikken fra Furvej og Gl. Glyngørevej også kan tilgå omfartsvejen. Desuden påpeger Nyholm Agro ApS, at der findes omfattende eksisterende dræn i området.

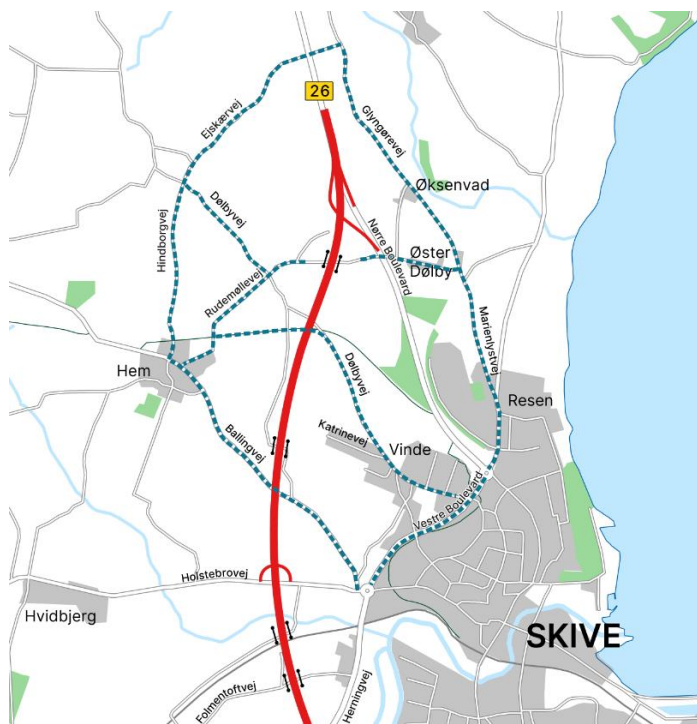
Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet har noteret sig de indkomne bemærkninger til Rudemøllevej.

Den nye omfartsvej krydser i den nordlige ende den eksisterende vej Rudemøllevej. I MKV-projektet var der tidligere indarbejdet et bygværk til underføring af Rudemøllevej samt en mindre tilretning af Rudemøllevej omkring bygværket. Grundet besparelsesbehov blev bygværket taget ud af projektet. Ved at fjerne bygværket minimeres omkostningerne til opbrydning af eksisterende vej og etablering af ny vej samt jordmængder. Derudover spares et nyt bygværk og der vil også være en besparelse på afvandingen.

Vejdirektoratet har ved offentliggørelse af MKV-projektet gjort opmærksom på de sene ændringer i projektet, herunder ved Rudemøllevej. Det er highlighted på side 1 i de offentliggjorte dokumenter, på projektets hjemmeside, i den digitale MKV, i præsentationen på borgermødet, i dialogen og pixi-pjecen der blev udleveret på borgermødet, mv.

Ændringen ved Rudemøllevej påvirker Dølby Sogn, og den lokale trafiksituation, men det vurderes, at der findes alternative veje for dem, der bor langs med Rudemøllevej, når de skal til/fra Skive N. Omvejskørslen vurderes at være relativt begrænset, op til ca. 5,5 km. Nedenstående skitse viser de alternative veje til Rudemøllevej. Der er tre muligheder enten via Dølbyvej, Ballingvej eller Hindborgvej. Trafikanter der benytter Rudemøllevej benytter allerede i dag mindre veje til/fra Skive.



Oversigt der viser muligheder for omvejskørsel ved afspærring af Rudemøllevej i MKV-projektet Haderup-Skive N.

En afskæring af Rudemøllevej vil påvirke den lokale trafiksituation og fremadrettet vil omvejskørsel kunne ske via Rudemøllevej til Dølbyvej eller Hindborgvej eller Ballingvej.

Angående forslag om at den nye omfartsvej tilkobles syd for Rudemøllevej bemærker Vejdirektoratet, at en sådan løsning vil indebære etablering af et nyt kryds. Generelt ønskes det at begrænse antallet af kryds på strækningen af hensyn til fremkommeligheden og trafiksikkerheden. Trafikanter til/fra Furvej og Glyngørevej kan komme til/fra omfartsvejen via først rundkørslen (Hancock) og dernæst haneanlægget ved Holstebrovej.

Vejdirektoratet har noteret sig oplysningen om, at der findes omfattende eksisterende dræn i området.

Rute 26 - Nørre Boulevard

Enkelte borgere foreslår at den nye omfartsvej tilsluttes Rute 26 længere mod nord ved vindmølleområdet ved Kåstrup, og en borger spørger, hvad der konkret forhindrer dette, og om man har undersøgt muligheder for dispensation. En borger ønsker tilsvarende en begrundelse for ikke at vælge denne model, mens anden borger peger på, at linjeføringen for den planlagte omfartsvej bør tage hensyn til eventuelle fremtidige udvidelser af vindmølleområdet i sydlig retning.

Eurowind Energy oplyser, at de overvejer at udvide vindmølleparken ved Greenlab Skive, og at det kan komme i konflikt med vejprojektet. Virksomheden ønsker derfor at indgå i dialog med Vejdirektoratet og Skive Kommune om den optimale placering af vej og vindmøller.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet har noteret sig de indkomne bemærkninger til området ved Nørre Boulevard.

Tilslutning af den nye omfartsvej til Rute 26 ved Nørre Blvd., er placeret så langt mod nord som muligt under hensyn til de eksisterende og planlagte vindmøller, som Vejdirektoratet er bekendt med. I MKV-projektet er muligheden for at føre omfartsvejen igennem området med vindmøller blevet undersøgt, men det er ikke muligt på grund af afstandskrav i form af sikkerhedszoner omkring vindmøllerne.

I MKV-projektet har der været fokus på at placere den nye omfartsvej så godt som muligt inden for den udlagte transportkorridor. Et vejforløb vest og udenom vindmølle-området er beliggende uden for denne korridor, og vil i øvrigt resultere i et væsentligt længere vejanlæg.

Vejdirektoratet har noteret sig at Eurowind Energy ønske om dialog ved evt. fremtidig udvidelse af vindmølleparken. Vejdirektoratet står til rådighed herfor.

Økonomi og besparelsesforslag - hankeanlæg, fly-under, m.m.

Flere sætter spørgsmålstegn ved projektets økonomiske ramme. I forlængelse heraf mener mange, at der er tale om et spareprojekt, hvor alle hensyn til borgere er sparet væk, fordi der tilsyneladende ikke er råd til at lave passende tilkørsler, cykelstier, ekspropriationer, underkørsler og støjafskærmning. Man bør vente med projektet til der er afsat flere midler. Andre mener, at projektet helt bør spares væk. En borger mener, at projektet vil blive for dyrt, og at den bedste løsning vil være at gøre Rute 34 bredere med venstresvingsbaner ved kryds (0+ løsningen).

Flere er bekymrede for, at hankeanlæggene ved Tingvej/Trevældvej og ved Hjelmvej spares væk og erstattes af et kryds i niveau med forskudte sideveje. Bekymringerne omhandler især trafiksikkerheden for bløde trafikanter, herunder cykelstiforhold ved Mogenstrup og Sevel. Derudover også bekymringer for mængden af tung trafik og hvorvidt udkørsel fra forskudte sideveje vil være til gene for den øvrige trafik, navnlig når landbrugsmaskiner skal ud fra sidevejene. Flere mener, at de nødvendige midler til etablering af begge hankeanlæg bør findes.

En borgergruppe, der repræsenterer beboere på vestsiden af Rute 34 mellem Hjelmvej og Bærs, og beboere på Sebstrupvej, finder det er væsentligt, at overkørslen ved Hjelmvej etableres som et hankeanlæg for at sikre større bevægelighed og opretholde sammenhængskraften i lokalsamfundet.

Andre borgere mener også, at hankeanlæggene ved Hjelmvej og Tingvej er afgørende for at sikre bedre fremkommelighed. Enkelte ønsker i den forbindelse, at hankeanlægget ved Tingvej/Trevældvej rykkes længere mod vest.

Holstebro Kommune ønsker fremkommeligheden på det overordnede vejnet øges, og specifikt på Rute 34, og sætter spørgsmålstegn ved, om projektet lever op til sit formål, hvis de to foreslåede hankeanlæg ved Hjelmvej og Tingvej spares væk. Kommunen mener, at besparelsesforslagene vil medføre betydelige gener for beboere, især langs Rute 34, og vil resultere i dårligere fremkommelighed og trafiksikkerhed. Kommunen nævner, at de kun kan anbefale det fremlagte projekt, hvis de to hankeanlæg etableres.

Skive Kommune ønsker at indgå i dialog med Vejdirektoratet om prioritering af midler til projektet og anser det for vigtigt at opretholde så meget af det oprindelige projekt som muligt, og at samfundsøkonomi, fremkommelighed og trafiksikkerhed gives høj prioritet. Kommunen mener, at det nuværende projektforslag (inklusive besparelsesforslag) ikke efterlever formål og forventning om øget fremkommelighed.

Konkret foreslår Skive Kommune, at etablering af den dobbeltrettede cykelsti fra Estvad til Skive S udgår af entreprisensummen i projektet, og at midlerne til etablering af cykelstien i stedet findes i den statslige cykelstipulje.

Endvidere ønsker Skive Kommune i koordination med Holstebro Kommune at få foretræde for Transportudvalget for at uddybe bekymringer vedrørende det nuværende projektforslag holdt op imod det, som var forventningen med projektet.

Skive Kommune mener desuden, at besparelser giver et uens trafikflow på Rute 34 med varierende fartgrænser som medfører risiko for flere trafikale flaskehalse samt trafiksikkerhedsproblemer.

Også andre høringssvar slår til lyd for, at der bør findes penge til hankeanlæggene, så hastigheden ikke skal skiltes op og ned på strækningen, men holdes mere ensartet på 90 km/t ved udbygning til ny 2+1 vej, også af hensyn til trafiksikkerheden på strækningen. F.eks. påpeger nogle landbrugsvirksomheder, der ejer eller lejer jord på begge sider af Rute 34, at et hankeanlæg vil sikre, at kørsel med krydsende landbrugsmaskiner kan foregå uden gener for den gennemkørende trafik på Rute 34.

Endelig, vurderer Skive Kommune, at det vil give trafikale udfordringer for trafikanter fra Nr. Boulevard, som vil få problemer med at komme ud på Rute 26, hvis fly-under'en ved Nr. Boulevard spares væk, og erstattes med svingbane med højttænder og hastighedszone på 70 km/t. Kommunen mener besparelsesløsningen vil skabe større køer på Nr. Boulevard, især i myldretidstrafikken. Kommunen ønsker derfor at fly-under-løsningen fastholdes af hensyn til fremkommeligheden i området.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet tager de indkomne bemærkninger til besparelsesforslagene fremlagt i den afsluttende høring til efterretning, og har noteret sig, at flere borgere samt Skive og Holstebro Kommune generelt er utilfreds med de foreslåede besparelsesforslag.

Projektet forventes at skulle opdateres i 2029/30, hvor der kan tages endelig stilling til projektet.

Når det er sagt, så har det i den nuværende situation været nødvendigt for Vejdirektoratet at finde besparelser i projektet.

Projektforslaget til udbygning af Rute 34 og 26 tog udgangspunkt i løsninger skitseret i forundersøgelsen: "Opdatering af vejforbindelsen Herning-Hanstholm" fra 2012. Men anlægsoverslaget oversteg bevillingen i IP2035, hvorfor det var nødvendigt at identificere tiltag til reduktion af projektets samlede omkostninger. Tiltagene blev inddelt i to kategorier:

- Projektelementer, der ikke er en del af projektet
- Besparelsesforslag

Projektelelementer, der ikke er en del af projektet

Der blev identificeret en række tekniske tiltag, der ikke længere indgår i projektet. Rent fysisk er der to tiltag, der ændres i forhold til det skitseprojekterede projekt:

1. Bygværk ved Rudemøllevej udgår
2. Kurvedretning ved Flyndersø inkl. stibro udgår

Derudover blev der fundet besparelser i forbindelse med forstærkning af eksisterende vej, tracering af skærende veje, herunder ved Nr. Blvd., vejprofil uden trug ved bygværker samt muld og biodiversitet.

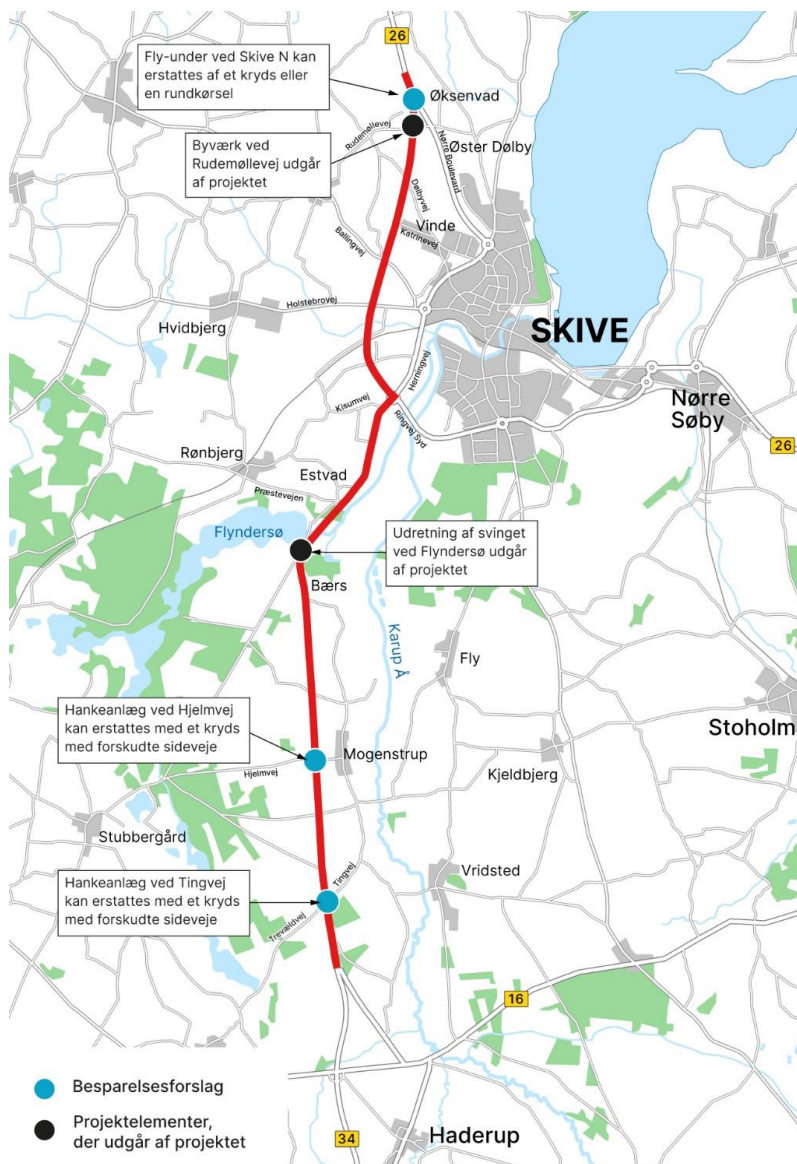
Besparelsesforslag

Udover ovenstående var det nødvendigt at finde yderligere besparelser i det skitserede projekt. Nedenstående tre forslag giver mulighed for at erstatte tre større vejtekniske anlæg med mindre omkostningstunge anlæg.

- A. Hankeanlæg ved Tingvej kan erstattes med et kryds med forskudte sideveje
- B. Hankeanlæg ved Hjelmvej kan erstattes med et kryds med forskudte sideveje
- C. Fly-under ved Skive N kan erstattes af et kryds med højtænder eller en rundkørsel

Sammenlagt resulterer dette i et udbygningsprojekt, der holder sig inden for den afsatte bevilling (1.450 mio. kr., FL-2024 (143,35)).

Bemærk, at ovenstående tiltag kun er effektueret i anlægsoverslaget, og IKKE fremgår af MKV-rapporten, projektets tekniske beskrivelser, tegninger og modeller.



Oversigt over projektelelementer der udgår af projektet og besparelsesforslag i MKV-projektet Haderup-Skive N.

Hankeanlæg ved Tingvej

Årsagen til at hankeanlægget ved Tingvej blev udvalgt som et besparelsesforslag var, at kapacitetsberegninger viser at der er en stor restkapacitet, også i 2040, og at trafikken dermed kan afvikles i et mindre anlæg.

Den eksterne kvalitetssikring kommenterede i øvrigt også på hankeanlægget ved Tingvej i deres gennemgang af projektet: *"Den eksterne kvalitetssikring bemærker dog, at hankeanlægget ved Tingvej er overdimensioneret, idet det er forholdsvist beskedne trafikmængder, der påvirkes, og at der i næste fase bør overvejes en mindre krydsudformning, f.eks. et prioriteret kryds."*

Hankeanlæg ved Hjørnvej

Krydset ved Hjørnvej er mere trafikeret end ved Tingvej.

Årsagen til at hankeanlægget ved Hjørnvej er et besparelsesforslag skyldes behovet for at finde besparelser for at kunne overholde den samlede projektbevilling i Infrastrukturplanen. Kapacitetsberegninger viser i øvrigt også at der er en restkapacitet i dette hankeanlæg.

Fly-under ved Skive N

Årsagen til at fly-under ved Skive N er et besparelsesforslag skyldes behovet for at finde besparelser. Fly-under-løsningen er foreslået erstattet med et prioriteret kryds eller en rundkørsel. Begge løsninger vil reducere fremkommeligheden sammenlignet med en fly-under.

Vejdirektoratet har udført kapacitetsberegninger for afvikling af trafikken i et prioriteret kryds eller en rundkørsel, og beregningerne viser, at trafikken vil kunne afvikles fornuftigt i begge besparelsesløsninger, hvis der etableres et shuntspor.

Den eksterne kvalitetssikring kommenterede i øvrigt også på fly-under'en ved deres gennemgang af projektet: *"projektforslaget omfatter en flyunder-løsning i den nordlige tilslutning, jf. forundersøgelsen, som vurderes at være et anlæg med meget stor kapacitet ift. de beregnede trafikmængder i projektet. Den geometriske løsning bør overvejes i næste fase, også i relation til samfundsøkonomiske beregninger."*

Vejdirektoratet vurderer, at et projekt med de tre besparelsesforslag fortsat lever op til sit formål om øget kapacitet på Rute 34 og 26, herunder øget fremkommelighed og trafiksikkerhed på strækningen. Vejen bliver fortsat udvidet til en bredde, der er mere tidssvarende, hvilket er positivt i forhold til fremkommelighed og trafiksikkerhed. Samtidig fjernes de eksisterende firbenede kryds, som ikke anses som lige så trafiksikre som de trebenede kryds.

Kryds med forskudte sideveje reducerer generelt fremkommeligheden i forhold til hankeanlæg i og med at hastigheden skiltes ned umiddelbart før og efter krydset, men fremkommeligheden på strækningen øges fortsat sammenlignet med forholdene i dag.

Trafiksikkerheden for bløde trafikanter er størst, hvis trafikstrømmene holdes adskilt, dvs. i et hankeanlæg, hvor bilister og cyklister kan krydse uhindret af trafikken på Rute 34. I besparelsesforslagene hvor hankeanlæg erstattes af kryds i niveau med forskudte sideveje etableres krydsningsheller på Rute 34 for at understøtte sikker passage for bløde trafikanter, jf. Vejreglerne. Derved bliver det nemmere og sikrere at krydse vejen end i dag, hvor der ingen krydsningsheller er for bløde trafikanter i krydsene.

Tilsvarende sikrer et hankeanlæg, at kørsel med krydsende landbrugsmaskiner kan foregå uden gener for gennemkørende trafik på Rute 34. I besparelsesforslagene, hvor krydsene etableres med forskudte sideveje, kan landbrugsmaskiner også krydse Rute 34 uden større gener for den øvrige trafik. I forbindelse med detailprojektet dimensioneres krydsene, så større køretøjer kan komme omkring. Der vil også i de senere faser af projektet blive gennemført en jordfordelingsproces, som dækker over, at landbrugsjord skifter ejere ved at der indgås frivillige aftaler om afståelse og modtagelse af jord af hensyn til bl.a. optimering af sammenhængende jordstykker og dermed minimering af arbejdskørsel. Dette kan forhåbentlig bidrage til at mindske antallet af krydsende landbrugskøretøjer efter en udbygning. Se i øvrigt afsnit vedrørende areal- og naboforhold.

Vejdirektoratet er enige i, at Rute 34 med kryds med forskudte sideveje fremfor hankeanlæg kan udgøre en mindre barriere imellem byerne øst og vest for vejen, da de forsatte kryds kan være med til at sikre en tilstrækkelig bevægelighed og sammenhængskraft i lokalsamfundet for flere trafikantgrupper.

Vejdirektoratet er også enige i, at et hankeanlæg ved Hjelmvej bør foretrækkes fremfor et hankeanlæg ved Tingvej, da Hjelmvej forbinder Rute 34 med Sevel og Vinderup og dermed tilgodeser et større opland.

Ang. Skive Kommunes forslag om, at den dobbelttrettede cykelsti fra Estvad til Skive S evt. kan udgå af MKV-projektet, og at midlerne til etablering af cykelstien i stedet findes i den statslige cykelstipulje kan Vejdirektoratet oplyse, at der er regnet på forslaget. Samlet totalbevilling ved etablering af dobbelttrettet cykelsti samt stiunderføring som selvstændigt projekt er opgjort i størrelsesorden 56-62 mio. kr. Ca. halvdelen kan henføres til håndtering af jord, da terrænet i området er meget kuperet og store mængder jord vil skulle håndteres og bortskaffes. Midler der omvendt kan frigøres i MKV-projektet ved at tage cykelstien mv. ud er opgjort i størrelsesorden totalbevilling 30-36 mio. kr., begge i FL-indeks 2024, 143,35. Projekteres og udbygdes cykelstien sammen med vejprojektet, må der forventes billigere priser samt synergi/besparelser i form af detailprojektering, arealerhvervelse, arbejdsplads, færdselsregulering, håndtering, indbygning af jord, mv.

Vejdirektoratet har efter høringsperioden været i dialog med Skive Kommune om bl.a. prioritering af midlerne i projektet, og kommunen har efterfølgende været i dialog med forligskredsen bag IP2035 og uddybet deres bekymringer vedrørende det nuværende projektforslag holdt op imod det, som var forventningen med projektet.

Vejdirektoratet er enige i, at besparelsesforslagene giver anledning til varierende fartgrænser på Rute 34, som kan resultere i et mere ujævnt trafikflow end hvis der var samme tilladte hastighed på hele strækningen. Dog vurderes det, at det er mest hensigtsmæssigt at etablere den nordlige del af Rute 34 som en 2-sporet landevej med 80 km/t. Derved kan en stor del af sidevejene, eksisterende kryds og adgange til ejendomme og marker opretholdes på den del af strækningen og vejen kan fortsat benyttes af langsomt-kørende køretøjer. Samtidig mindskes indgrebet i de tilstødende Natura 2000-arealer, fredede og beskyttede naturområder, som findes langs denne del af strækningen. I området ved Flyndersø er det også nødvendigt af hensyn til beskyttelse af fuglen rørdrum i yngleperioden at sænke hastigheden fra 80 km/t til 70 km/t i en periode på 4 mdr. om året.

Areal- og naboforhold

Ekspropriation, fastsættelse af erstatning og naboforhold

Mange borgere er bekymrede for, at projektet vil medføre et fald i deres ejendoms værdi, især som følge af øget støj. Flere ønsker økonomisk kompensation, og enkelte beder om hel eller delvis ekspropriation af deres ejendom, hvis projektet realiseres. En borger finder det i denne forbindelse urimeligt, at eventuelle ønsker om forhåndsekspropriation/erstatning ikke er tænkt ind eller kan fastlægges på nuværende tidspunkt. En anden spørger, hvorfor der endnu ikke er offentliggjort en plan for ekspropriation af de ejendomme, der bliver direkte berørt af en ny omfartsvej – samt hvordan man kompenseres for værdiforringelse af sin ejendom, herunder nedsat livskvalitet. Enkelte følger hertil, at uklarhed om eventuelle ekspropriationers nødvendighed og tidsplaner genererer et urimeligt psykisk pres på potentielt berørte naboer til vejføringen. Enkelte beder om tidlig totalekspropriation.

Skive Kommune mener projektets præcise linjeføring bør lægges fast, og påpeger, at dette udgør et stort usikkerhedsmoment for de omkringboende. På den baggrund opfordrer kommunen til, at der snarest skabes klarhed over den præcise linjeføring samt ekspropriationsbehov.

En beboerforening påpeger, at vejudvidelsen allerede har været på tale i en årrække, og at det gradvist er blevet sværere at sælge ejendomme med bygninger, der ligger tæt på vejen, og at det må forventes, at det kun bliver sværere, så længe der er usikkerhed om projektets fremtid. Beboerforeningen tilføjer, at det ikke vil være muligt for ejere at afhænde ejendomme eller i øvrigt foretage ønskede dispositioner over bygninger, før der er truffet endelig afgørelse om, hvad der skal ske med de berørte ejendomme. Der henstilles derfor til, at det hurtigst muligt falder en afklaring.

Andre mener, at etablering af nye om-/tilkørselsveje som grusveje, specifikt nær Mogenstrup, vil betyde en reel værdiforringelse for alle ejendomme langs hovedvejen, og at det kan afskrække potentielle købere.

Flere mener, at en ny omfartsvej vest om Skive vil generere meget støj, og at dette vil få boligpriserne til at falde i området. En borger på Rudemøllevej påpeger, at øget trafik og en halvering af afstanden til Rute 26 vil medføre, at den pågældendes ejendom falder i værdi, og at Vejdirektoratet bør tage ansvar for denne værdiforringelse.

Også andre borgere påpeger, at den foreslåede udbygning af Rute 34 (og 26) vil lede vejen meget tæt forbi deres ejendomme, og at det vil medføre betydelige gener i form af øget støj, forringet udsyn, begrænset adgang til mark og skov, indkigsgener og mindre sollys.

En borger foreslår en mindre justering af linjeføringen ud for sin bolig ved Rønhøjvej af hensyn til minimering af gener fra den øgede trafik. Borgeren har stillet konkret forslag om at modtage areal i forhold til den foreslåede justering.

En anden borger ønsker, at den planlagte nye adgangsvej til den pågældendes ejendom flyttes ca. 120 m mod øst, så adgangsvejen rammer gårdspladsen ved stuehuset. Desuden, at det er urimeligt, at den enkelte lodsejer pålægges en stor ekstraudgift til vedligeholdelse og vinterbekæmpelse til en ny adgangsvej, der ventes at blive en privat grusvej.

Enkelte undrer sig over, at ingen fra ekspropriationskommissionen deltog ved det afholdte borgermøde. En borger følger hertil, at der mangler klare regler for, hvordan man som nabo er stillet, når der skal anlægges vej, sådan som der eksempelvis er det i forbindelse med opsætning af vindmøller eller solceller. Samme borger ønsker at vide, hvor meget den gennemsnitlige udbetaling i værditabserstatning har været på sammenlignelige vejanlæg indenfor de seneste år. Ydermere er den pågældende bekymret for, hvilken betydning en ny omfartsvej kan få for ejendomsskatterne, samt om de ejendomme, der efter planen får en ny omfartsvej på deres vestlige side, får ændret deres status fra landzone til byzone og dermed risikerer en højere beskatning på grund af grundstørrelse. Endelig ønsker samme borger at vide, hvordan man er stillet, hvis man inden anlægsfasen tilkøber landbrugsjord til ejendommen, og om man må have heste, hvis man fremover bor i byzone.

En landbrugsvirksomhed på strækningen Sebstrupvej-Bærs mener ikke, at der er nok fokus på jordfordeling og eventuelt opkøb af ejendomme til erstatningsjord for de omkringliggende landbrug.

Vejdirektoratets bemærkninger

I afsnit 1- Indledning, er den forventede tidsplan for projektet beskrevet. Vejdirektoratet har stor forståelse for at bl.a. projektets tidsplan og selve det projekterede anlæg giver berørte og naboer til projektet mange tanker og overvejelser om, hvad fremtiden bringer. Projektets tidsplan er afhængig af hvilke politiske beslutninger der træffes efterfølgende. Det er også disse beslutninger der afgør, hvilke muligheder Vejdirektoratet har for at behandle konkrete henvendelser om f.eks. overtagelser af ejendomme.

Det nuværende projekt er et skitseprojekt. I forbindelse med udarbejdelsen af den forventede opdatering af MKVén, vil der også kunne ske tilpasninger af projektet. Når projektet skal realiseres i 2031 efter vedtagelse af en anlægslov, vil Vejdirektoratet igangsætte detailprojektering. I den forbindelse vil der blive arbejdet videre med optimering af bl.a. arealindgreb, overkørsler til offentlig vej og adgangsveje med henblik på at reducere gener og skabe bedst mulige adgangsforhold for berørte lodsejere inden for projektets overordnede rammer. Håndtering af afvanding/dræn, vandforsyningsanlæg, beplantning o.lign. er også eksempler på forhold, som der under detailprojekteringen arbejdes videre med.

Det vil dog ikke kunne undgås at der vil ske påvirkning af ejendomme og omgivelserne og medføre gener for naboerne i forbindelse med gennemførelse af projektet.

Først ved projektets realisering vil den uvildige Ekspropriationskommission være den myndighed, der træffer endelig beslutning om areal- og rettighedserhvervelse for projektet. Kommissionen foretager en "prøvelse" af projektet, hvor alle direkte berørte og andre interesserede kan møde op og hvor mindre tilpasninger og justeringer af projektet vil kunne ske indenfor anlægslovens rammer.

Det er Ekspropriationskommissionen som igangsætter en jordfordeling og som skal godkende indgåede jordfordelingsaftaler. Jordfordeling kan derfor tidligst påbegyndes, efter Ekspropriationskommissionen er nedsat.

Det er også Ekspropriationskommissionen, der beslutter, hvilke ejendomme, der bliver så berørt af projektet, at de vil skulle eksproprieres i sin helhed. Dette kan evt. også beslutes selvom ejendommen ikke bliver arealmæssigt berørt af projektet, hvis ejeren har fremsat ønske herom.

Kommissionen gennemfører efterfølgende ekspropriationerne og fastsætter erstatning for de ejendoms-mæssige indgreb. Kommissionen vurderer f.eks. på landbrugsjorder ændringer i udformningen og størrelsen af marker, ændring af vandingsanlæg, flytning af hegn osv.

Ekspropriationskommissionen kan vurdere om en ejendom skal tilkendes erstatning, herunder eventuel værdiforringelse, som følge af projektet. Dette sker ud fra et naboretligt grundlag, hvor ekspropriationskommissionen skal vurdere om den naboretlige tålegrænse er overskredet. Dette kan fremføres i forbindelse med ekspropriationerne, men det sker typisk først efter anlæggets gennemførelse og ved ny henvendelse fra lodsejeren til kommissionen. Også ejendomme, som ikke er arealmæssigt berørt af projektet, kan anmode Ekspropriationskommissionen om at behandle et krav om erstatning.

Der er således ikke faste kriterier for, hvornår en ejendom kan forventes at blive eksproprieret i sin helhed eller hvilke indgreb, der skal ske på en ejendom, for at der kan udbetales erstatning for nærhedsgener, herunder værditab på en ejendom. Vejdirektoratet har ikke statistik for størrelsen af udbetalte erstatninger, som følge af værditab og/eller erstatninger som følge af nærhedsgener på anlægsprojekter.

Som følge af anlægsprojektet vil arealer ikke ændre status fra landzone til byzone eller omvendt.

Når projektet skal realiseres, vil Vejdirektoratet tidligt i forløbet indkalde berørte lodsejere til et informationsmøde. Det opfordres til at alle møder op til informationsmøde og holder sig orienteret på hjemmesiden, som vil blive oprettet, når projektet skal realiseres. Derudover er det muligt at rette henvendelse til kontaktpersonerne på projektet, hvis man har forslag, spørgsmål eller bemærkninger til projektet.

Ved ønske om tidlig overtagelse (inden ekspropriationskommissionen nedsættes) kan en ejendom, der ikke kan afhændes på normale vilkår på grund af forventningen om udbygningen af landevejen og anlæg af ny omfartsvej, i særlige tilfælde erhverves af staten, inden de almindelige ekspropriationer sker. Det forudsætter, at transportministeren giver mulighed for tidlig overtagelse. Det sker typisk, når projektet har en sådan fast karakter, at anmodninger om fremrykket ekspropriation kan behandles, og normalt når der fra politisk side er besluttet at udbygningen skal realiseres. Desuden skal følgende forhold som minimum være til stede:

1. Ejendommen skal være usælgelig,
2. Ejendommen skal være berørt af den projekterede udbygning på en sådan måde, at der er risiko for at ejendommen alligevel vil blive eksproprieret på et senere tidspunkt, og
3. Der skal være en begrundelse for, at erhvervelsen ikke kan vente til de endelige ekspropriationer sker.

Ansøgning om tidlig overtagelse kan sendes til Vejdirektoratet efter en politisk beslutning om at udbygningen er foretaget og bemyndigelse er givet til Vejdirektoratet om at behandle ansøgninger herom.

Trafikale forhold

Flere høringsvar omhandler trafikale aspekter i projektet, herunder fremkommelighed, køretidsbesparelser, trængsel og trafiksikkerhed.

Flere borgere betvivler, at projektet løser de udfordringer, det burde. En borger peger på, at kørehastighederne i projektet forhindrer tidsmæssige besparelser, blandt andet grundet manglende udretning af svinget ved Flyndersø samt den periodevise sænkning af hastighedsgrænserne af hensyn til rørdrummen.

En borger mener, at Vejdirektoratets beregninger af projektets evne til at skabe øget kapacitet på den nye omfartsvej muligvis baserer sig på en fejlvurdering, og at etablering af ny motorvej ved Løgstrup er at foretrække for beboere i Vinde.

Nogle sætter spørgsmålstegn ved Vejdirektoratets beregninger af de fremtidige trafikbelastninger på ruten, og en borger spørger, om fremtidens trafiksystemer, herunder selvkørende biler, er indregnet i projektet.

En anden borger ønsker at vide, hvor meget køretid man sparer fra Skive til Herning, hvis projektet realiseres, og mener desuden, at en ny 2+1-vej med 100 km/t bør etableres fra Herning/Haderup og videre mod Nykøbing Mors og Thisted.

Vejdirektoratets bemærkninger

Projektet skal ses i en helhed med øvrige projekter på strækningen mellem Herning og Hanstholm, hvor man ønsker at opgradere det eksisterende vejnet og skabe en større sammenhæng byerne imellem.

I forbindelse med design af projektet har der været fokus på at balancere fremkommelighed, trafiksikkerhed og økonomi. Det skitserede projekt ligger over den afsatte bevilling i Infrastrukturplanen, hvorfor det har været nødvendigt at identificere nogle besparelsesforslag og projektelementer til at udgå for at reducere projektets samlede omkostninger.

De periodevise sænkninger af hastighedsgrænserne på grund af rørdrummen er afvejet med hensyn til lovgivningen og naturbeskyttelseshensyn. Disse begrænsninger forventes at have minimal indvirkning på den samlede rejsetid.

Projektet trafikale konsekvenser tager udgangspunkt i Vejdirektoratets nuværende trafikprognoser. Mulighederne for selvkørende biler og andre avancerede trafiksystemer er endnu ikke moden nok til at inkluderes som en afgørende parameter, da man ikke kender effekten af disse.

Projektet er en del af Infrastrukturplan 2035, hvori en ny Midtjysk motorvej mellem Klode Mølle og Løvel også undersøges. Der er endnu ikke fastlagt en endelig linjeføring for motorvejen, men effekten af motorvejens placering vest eller øst om Viborg er medtaget i de trafikale vurderinger.

En udbygning af Rute 34 og 26 vil medføre, at trafikanterne sparer tid, når de kører langs strækningen. Personbiler forventes at komme ca. 3,5 min. hurtigere gennem strækningen uden for myldretiden, og ca. 4 min. i myldretiden.

Ang. ønsket om udbygning til 100 km/t kan Vejdirektoratet oplyse, at en sådan løsning er undersøgt, men valgt fra tidligt i forløbet. Det skyldes bl.a. at tværprofilet for en vej med 100 km/t er bredere end for en vej med 90 km/t (1,50 m pga. en bredere midteradskillelse), og ved at vælge en 2+1 vej med 90 km/t mindskes arealer der skal erhverves til en udbygning og materialeforbruget reduceres; faunapassager og vandløbskrydsninger bliver mindre, og støj fra trafikken reduceres pga. lavere fart. Derudover har et tværprofil for 90 km/t en positiv indvirkning på anlægsøkonomien sammenlignet med et tværprofil for 100 km/t. Endelig, når hele strækningen, Rute 34 og 26, ses som hele fra Herning til Hanstholm (i alt 135 km), så er det kun strækningen ved Haderup (7,5 km) der skiller sig ud med 100 km/t. Den resterende del af strækningen (127,5 km) har 80-90 km/t. Regionalt, trafikalt og bæredygtighedsmæssigt giver 90 km/t mest mening.

Trafiksikkerhed

Enkelte borgere mener, at en vejudvidelse og omlægning af tilkørselsveje vil gavne trafiksikkerheden på ruten.

Flere er bekymrede for trafiksikkerheden i projektforslaget med en ny motortrafikvej pga. de varierende fartgrænser og krydsningspunkter der planlægges med på Rute 34. Overgangene ved Trevældvej/Tingvej, Mogenstrup og Bærs samt flere privatveje og udkørsler til Herningvej nævnes. Flere borgere nævner, at de allerede i dag oplever udfordringer med at tilgå Herningvej fra deres private udkørsel, navnlig i myldretiden og ved venstresving, og at disse problemer må ventes at blive større, hvis kørehastigheden sættes op. Nogle borgere er f.eks. bekymrede for udsigten til, at rundkørslen ved Vestenvinden forsvinder, og frygter, at trafiksikkerheden herved forringes. En borger spørger i forlængelse heraf, om det fremover vil være muligt at benytte bus 72 på Herningvej?

Skive Kommune er bekymret for, at der kan opstå trafikalt farlige situationer, når trafikmængden øges på Rute 34, samtidig med at mange borgeres udkørsler mod Rute 34 fra deres ejendom ændres eller fjernes. Det gælder både i de tilfælde, hvor beboertrafikken samles på parallelveje, og flere bilister derfor skal køre ind og ud samme sted, eller hvor individuelle indkørsler opretholdes, særligt på strækningen fra Flyndersø og nordpå.

En borger peger på, at trafikken ofte foregår ved høje hastigheder fra Haderup Omfartsvej til Bærs bakke, at vejen dér er smal, og at det udgør en risiko for bløde trafikanter. Med en ventet øget trafikmængde samt besparelsesforslag om hankeanlæg mener den pågældende borger, at det vil være uforsvarligt at øge hastigheden på strækningen, selv om vejen udvides.

En anden borger oplyser også om høje kørehastigheder og indimellem påkørsler på Rute 34, og at flere bilister fra tid til anden trækker ud til overhaling, hvilket skaber utryghed i trafikken. Samme borger frygter, at en vejudvidelse vil forværre denne problematik – fordi der er en del langsomt kørende trafik på ruten, navnlig landbrugsmaskiner. På den baggrund foreslås det, at der monteres stærekasser/stationær fartkontrol på strækningen for at holde den gennemsnitlige hastighed nede, eventuelt kombineret med svingbaner. Også andre argumenterer for opsætning af den type fartkontrol. En borger mener desuden, at en hurtigere farbar vej inviterer til vanvidskørsel.

Flere nævner det skarpe sving ved Flyndersø, som trafiksikkerhedsmæssigt utrygt. En borger mener, at fartgrænsen her bør sænkes til 60 km/t over en længere strækning. Samme borger mener desuden, at der mangler rastepladser på strækningen syd for Haderup og ind til Skive og oplyser, at mange bilister derfor parkerer på grusvejen Flyndersøvej, og at det medfører uønsket trafik og skrald.

Vejdirektoratets bemærkninger

Ved udbygning af Rute 34 til en 2+1 vej med 90 km/t på en stor del af strækningen kan man forvente, at det gennemsnitlige antal ulykker pr. år og antallet af personskadeulykker vil falde, fordi:

- Det bliver mere sikkert at overhale
- Vejadgange lukkes og vejkryds gøres mere trafiksikre
- Ved at bygge hankeanlæg forbedres trafiksikkerheden, fordi de alvorligste konflikter undgås, når skærende trafik ikke mødes

På den eksisterende Rute 26 gennem Skive by forventes antallet af trafikulykker også reduceret, som følge af, at en stor del af trafikken rykkes ud på en ny omfartsvej vest om Skive i fremtiden.

Ang. kapaciteten i kryds og krydsningsmuligheder er der som en del af MKV-undersøgelsen udført kapacitetsberegninger og vurderinger for følgende kryds og tilslutninger:

Rute 34

- Tingvej/Trevældvej (niveaufri krydsning, hankeanlæg)
- Hjelmvej ved Mogenstrup (niveaufri krydsning, hankeanlæg)
- Bærsholmvej (svingbaner)
- Præstevejen (svingbane)

Rute 26

- Krydsning mellem Rute 34/26 (niveaufri krydsning, hankeanlæg)
- Holstebrovej (niveaufri krydsning, hankeanlæg)
- Nordlig tilslutning ved Nr. Boulevard

Resultaterne viser, at trafikken vil kunne afvikles fuldt ud acceptabelt i spidstimen i 2040. I flere af anlæggene er der en stor restkapacitet, og en forenkling af nogle af anlæggene forventes ikke at påvirke kapaciteten negativt. Hankeanlæg kan fx erstattes af et kryds med forskudte sideveje eller lign. Uanset, en opgradering i forhold til forholdene i dag.

På strækningen Flyndersø til Vestenvinden fastholdes 80 km/t og eksisterende adgange til/fra ejendomme. I projektforslaget udbygges vejen til et tidssvarende tværprofil på 8 m. Vejen udrettes to steder ved Estvad og Kisum. Dette sikrer bedre oversigtsforhold end i dag. Krydset ved Kisumvej ombygges i øvrigt også. Ved Flyndersø Mølle etableres et krydsningspunkt i form af en helle, og ved Præstevejen etableres en ny stiunderføring til gående og cyklister m.fl. Derudover, fastholdes hastigheden i svinget ved Flyndersø på de eksisterende 60 km/t.

Endelig angående trafiksikkerhed, kan Vejdirektoratet oplyse, at der er udført en trafiksikkerhedsrevision af projektet, som dækker over en uvildig 3. part, gennemfører en systematisk og uafhængig trafiksikkerhedsgranskning af vej- og trafikprojektet. Skitseprojektet er efterfølgende rettet til i forhold til de bemærkninger der fremkom fra revisionen.

Øvrige

Enkelte hørings svar omhandler projektkommunikation og mulighederne for at blive hørt som borger eller forening, og nogle finder ikke Vejdirektoratets informationsindsats tilstrækkelig. Nogle borgere mener f.eks., at der har manglet information, herunder til mulighederne for ekspropriation.

En borger efterspørger et system, som giver den enkelte mulighed for at se den præcise afstand fra egen bopæl til ny linjeføring, så alle kan se, hvor tæt eller hvor langt man er fra vejforløbet.

En borger mener, at eftertiden vil begræde, at så meget af landskabet dækkes med asfalt, og opfordrer til, at man undlader yderligere inddragelse af naturen og så vidt muligt udbygger eksisterende asfaltstriber til fremtidens selvkørende trafik.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet har fokus på kommunikation i forbindelse med MKV-undersøgelser, og kommunikerer løbende via en projekthjemmeside og forsøger at komme ud til så mange som muligt. I en MKV-undersøgelse er der to offentlighedsperioder, hhv. ved starten af projektet - en idé-/forslagsfase - og ved afslutningen af projektet - en afsluttende høring. I forbindelse med høringsfaserne udsender Vejdirektoratet information herom, herunder at der afholdes borgermøde, via Vejdirektoratets hjemmeside, der udsendes pressemeddelelse, annoncer i lokale dagblade og digitalt via Facebook. Der sendes også informationsbreve via digital post til alle der bor i undersøgelsesområdet og de involverede kommuner har orienteret om offentlighedsfaserne på deres hjemmesider, om mulighederne for at blive hørt.

Mulighederne for ekspropriation fremgår af den digitale MKV der beskriver projektet og konsekvenserne, og som offentliggøres i forbindelse med den afsluttende høring [Areal](#). Vejdirektoratets landinspektører deltager også i borgermøder, hvor der er mulighed for dialog. På projektets hjemmeside fremgår tilsvarende personer hos Vejdirektoratet som kan kontaktes for nærmere information.

Vejdirektoratet har noteret sig ønsket om muligheden for at måle afstande på de digitale kort. Det er en god ide, samt noteret sig holdningen om ikke at inddrage yderligere natur til asfalt.