

Øget kapacitet mellem Haderup og Skive N

Resumé af miljøkonsekvensvurdering



ØGET KAPACITET MELLEM HADERUP OG SKIVE N

Resumé af
miljøkonsekvensvurdering

DATO

August 2024

ISBN (trykt version)

978-87-7595-124-6

ISBN (digital version)

978-87-7595-125-3

COPYRIGHT

Vejdirektoratet, 2024

Den politiske aftale bag miljøkonsekvensvurderingen

Det fremgår af 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. Der er med aftalen afsat 1.144 mio. kr. (indekseret til 1.450 mio. kr. i FL-indeks 2024) til gennemførelse af projektet i 2031-2035.

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](https://vejdirektoratet.dk/MKV-Haderup-Skive-N)

Denne folder sammenfatter Vejdirektoratets udbygningsforslag til at øge kapaciteten på Rute 34 og 26, den miljømæssige konsekvensvurdering og de forskellige beregninger og vurderinger, der ligger til grund herfor.



Øget kapacitet mellem Haderup og Skive N

Vejdirektoratet har nu afsluttet miljøkonsekvensvurderingen for øget kapacitet på Rute 34 og 26 mellem Haderup og Skive N

I denne folder kan du læse et kort resumé af undersøgelsen.

Formålet med projektet er at øge kapaciteten på strækningen mellem Haderup og Skive N ved at forbedre fremkommeligheden. I undersøgelsen belyses mulighederne for at udbygge Rute 34 til en 2+1 vej samt at etablere en ny omfartsvej, også som en 2+1 vej vest om Skive. De vejtekniske, trafikale, miljø-mæssige, arealmæssige samt anlægs- og samfunds-økonomiske effekter er afdækket i undersøgelsen.

Hvis du vil vide mere, kan du læse hele miljøkonsekvensvurderingen på [vejdirektoratet.dk/MKV-Haderup-Skive N](https://vejdirektoratet.dk/MKV-Haderup-Skive-N). Her er miljøkonsekvensvurderingen og vejprojektet gennemgået mere detaljeret, og du kan finde baggrundsrapporter for projektet.

På hjemmesiden er det også muligt at finde detaljerede zoombare kort med forventet støjudbredelse, arealbehov samt miljøforhold. Det er også muligt at læse mere om de trafikale konsekvenser af projektet.

Endelig har du på hjemmesiden mulighed for at sende dine bemærkninger til miljøkonsekvensvurderingen i høringsperioden, som løber frem til den 20. oktober 2024.

Hvad er en miljøkonsekvensvurdering

En miljøkonsekvensvurdering skal give tilstrækkelig viden til, at politikere og borgere kan vurdere projektets virkninger på miljøet og sammenligne forskellige løsningsforslag.

Miljøkonsekvensvurderingen skal desuden sikre, at vejprojektet bliver bedst muligt tilpasset omgivelserne, og at miljøet ikke påvirkes unødvendigt.



Udbygningsprojektet har udgangspunkt i løsninger skitseret i forundersøgelsen: "Opdatering af vejforbindelsen Herning-Hanstholm" fra 2012.

Anlægsoverslaget for udbygningsprojektet ligger over den afsatte bevilling i Infrastrukturplanen, hvorfor det har været nødvendigt at identificere tiltag til reduktion af projektets samlede omkostninger. Tiltagene er inddelt i to kategorier:

- Projektelementer, der udgår af projektet
- Besparelsesforslag

Projektelementer, der udgår af projektet

Der er identificeret en række tekniske tiltag, der udgår af projektet. Rent fysisk er der to tiltag, der ændres i forhold til det fremlagte projekt:

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

Besparelsesforslag

Forslagene 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 Hjelmsvej 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.

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

Den nuværende landevej

Projektet omhandler både Rute 34 mellem Haderup og Skive S og Rute 26 mellem Skive S og Skive N

Rute 34

Rute 34 er i dag en smal tosporet vej i åbent land uden cykelsti, hvor hastigheden er 80 km/t med lokale hastighedsnedsættelser til 60 km/t ved Flyndersø og ved Kisumvej. Strækningen er ca. 15 km lang og præget af mange private adgange samt flere tre- og firebenede kryds. Da strækningen er en hovedvej, er der ubetinget vigepligt på alle sideveje, som tilslutter Rute 34. Udover de nævnte kryds er der også en række mindre sideveje, indkørsler og overkørsler til ejendomme og markadgange, der tilslutter direkte til Rute 34.

På dele af strækningen er der periodevis trafikafviklingsproblemer, hvilket bl.a. skyldes mange lastbiler og landbrugskøretøjer. Vejens smalle profil (ca. 6 m) bevirker desuden, at store køretøjer har udfordringer med at passere hinanden.

Rute 26

Rute 26 er i dag en tosporet landevej ind igennem Skive by, hvor der er flere tilsluttende veje, tre- og firebenede kryds, to store rundkørsler samt mange boliger og erhverv langs strækningen. Hastigheden på strækningen veksler mellem 50-80 km/t afhængig af de lokale forhold.

På strækningen er der enkeltrettet cykelsti i begge sider af vejen fra rundkørslen ved Rute 34/Skive S og frem til rundkørslen ved Holstebrovej. Herefter er der cykelsti i eget tracé på den østlige side af Rute 26.

På dele af strækningen er der i dag udfordringer med trafikafviklingen igennem Skive by bl.a. på grund af mange lastbiler, og der er fremkommelighedsproblemer i rundkørslen ved Holstebrovej og Nørre Boulevard.

Der er følgende større kryds på Rute 34 mellem Haderup og Skive S:

- Tingvej/Trevældvej
- Hjelmvej
- Bærsholmvej
- Præstevejen
- Kisumvej
- Rute 26 (rundkørsel)



Rute 34 - Kryds ved Kisumvej



Rute 26:
Ringvej Syd

DEN NUVÆRENDE LANDEVEJ

Rute 34:
Herningvej

"Vestenvinden"
rundkørsel

Rute 26 mod Skive:
Herningvej

Luftfoto af den eksisterende rundkørsel
"Vestenvinden" - set mod syd. Rute 34 og
Rute 26 mødes her ved Skive S.



Udbygning af vejen

Projektet omfatter en udbygning af den eksisterende Rute 34 mellem Haderup og Skive S samt etablering af ny omfartsvej vest om Skive

Udbygning af Rute 34

Projektet omfatter en udbygning af den eksisterende landevej Rute 34 mellem Haderup og Skive S.

På strækningen fra Haderup Omfartsvej og frem til Bærs udbygges vejen med et ekstra spor, så det i fremtiden bliver en 2+1 vej. Det ekstra spor etableres skiftevis i østlig og vestlig retning af den eksisterende vej. Vejen ændres fra en landevej til en motortrafikvej med en hastighedsbegrænsning på 90 km/t.

Til udveksling af trafik på tværs samt til og fra Rute 34 etableres der to nye såkaldte hankeanlæg; ét ved Tingvej og ét ved Hjelmvej (Mogenstrup), så hastigheden på motortrafikvejen kan opretholdes, samt et nyt kryds med venstresvingsbaner ved Bærs.

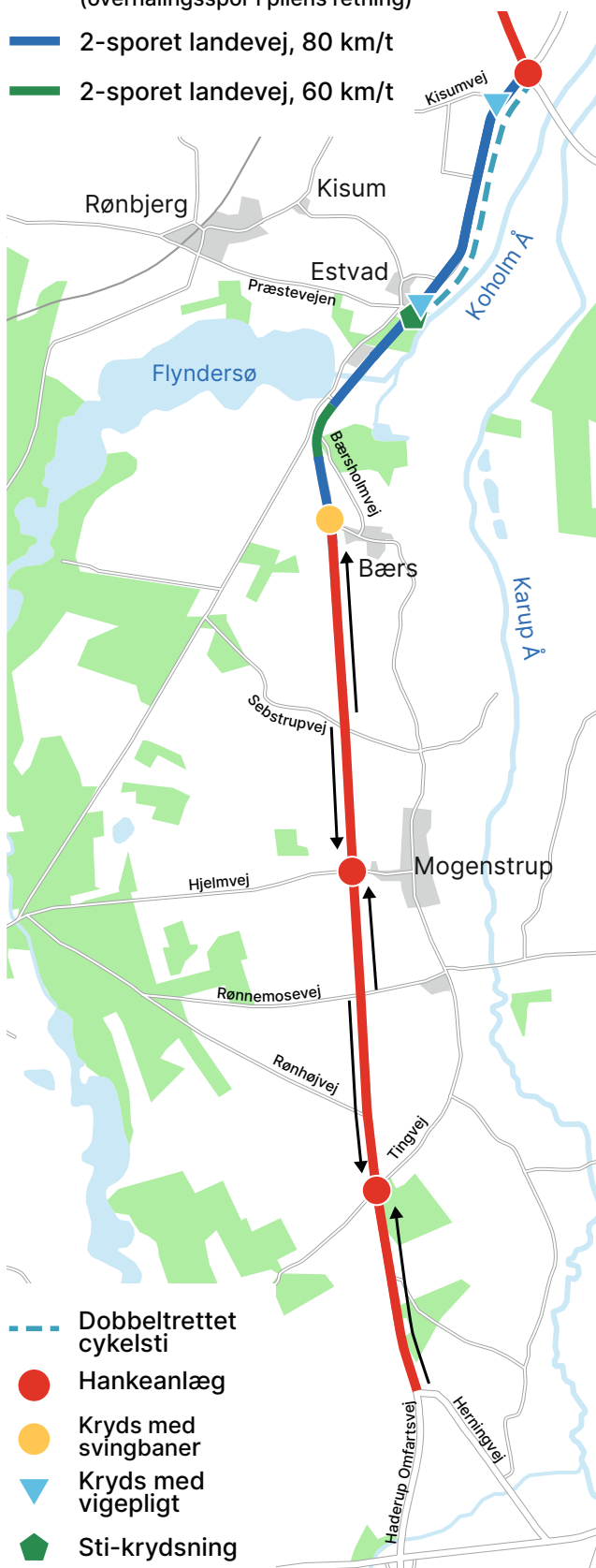
Ved hankeanlæggene og ved anlægget ved Bærs vil det være muligt for cyklister at krydse Rute 34.

Opgradering af Rute 34 til en motortrafikvej medfører, at eksisterende sideveje og private adgange på strækningen lukkes. Det betyder, at der vil være omvejskørsel for naboerne til Rute 34. Der etableres nye adgangsveje som parallelveje langs Rute 34, som giver adgang til de to nye hankeanlæg og anlægget ved Bærs. [Forslag til nye adgangsveje kan ses af projekttegningerne på hjemmesiden.](#)

Motortrafikvejen planlægges at ophøre ved Bærs. Det vil sige, at den eksisterende landevej opretholdes herfra frem til rundkørslen Vestenvinden ved Skive S. Denne strækning udbygges og opgraderes til et mere tidssvarende tosporet vejprofil med en kørebane-

Rute 34 (øget kapacitet) Haderup - Skive S

- 2+1 motortrafikvej, 90 km/t
(overhalingsspor i pilens retning)
- 2-sporet landevej, 80 km/t
- 2-sporet landevej, 60 km/t



bredde på 8 m og en hastighed på 80 km/t. Strækningen forbliver dermed en tosporet vej som i dag.

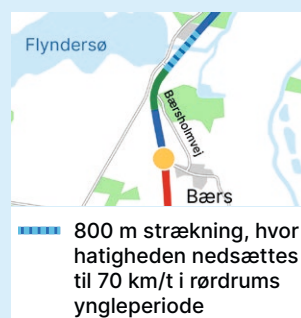
På strækningen er der en række begrænsninger i forhold til udbygning til 2+1 bl.a. tætliggende Natura 2000-område, som omfatter ét habitatområde og ét fuglebeskyttelsesområde, §3 natur, flere ejendomme med direkte ud- og indkørsel til Rute 34, lang omvejskørsel for flere, høringssvar i den indledende høringssfase, støj, herunder fuglen rørdrum, mv.

De eksisterende adgange langs denne del af Rute 34 opretholdes i størst muligt omfang. Kurven ved Estvad og Kisumvej udrettes og ved Kisumvej etableres der også en venstresvingsbane.

Fra Estvad til Skive S etableres der en dobbeltrettet cykelsti øst for Rute 34. Der etableres krydsningsmuligheder for cyklister ved etablering af en ny stitunnel ved Præstevejen.



Svinget ved Flyndersø var tidligere i projektforløbet planlagt udrettet mod vest, så der på denne strækning også kunne køres 80 km/t i fremtiden. I forbindelse med konsekvensvurderingerne blev det konstateret, at området omkring Flyndersø er ynglested for fuglen rørdrum, som er på fuglebeskyttelsesområdets udpegningsgrundlag. Rørdrum er støjfølsom, hvorfor der på den udbyggede vej i fire måneder i sommerhalvåret skal skiltes ned til 70 km/t på en ca. 800 m strækning.



Grundet dette, men i lige så høj grad pga. projektets samlede økonomi er kurveudretningen af

svinget ved Flyndersø og en ny stibro taget ud af projektet. Det eksisterende sving bevares og strækningen udbygges med et tidssvarende tværprofil. Hastigheden i svinget forbliver derfor fortsat 60 km/t.

Rute 26

Ny omfartsvej vest om Skive

— 2+1 motortrafikvej, 90 km/t
(overhalingsspor i pilens retning)

● Hankeanlæg

● Fly-under

◆ Sti- og vejekrydsning



Ny vestlig omfartsvej omkring Skive

Hvor Rute 34 og 26 mødes etableres et nyt hankeanlæg til udveksling af trafikken. Der etableres en ny 2+1 motortrafikvej med 90 km/t i åbent land vest om Skive; i alt ca. 9 km lang. Omfartsvejen etableres som en forlængelse af den eksisterende Rute 26, Ringvej Syd, og slutter ved tilslutning til den eksisterende Rute 26 ved Nørre Boulevard nord for Skive. I området for placering af en ny omfartsvej har der vist sig flere vanskelige forhold bl.a. en grusgrav, jernbane (Langa-Struer banen), vådområdeprojekt ved Krarup Møllebæk, højt beliggende grundvand, hensyn til støj ved Katrinevej, bakket terræn, jordbalance, landskabsforhold, mv.

Omfartsvejen føres mod nord på tværs af Folmentoftvej, der afskæres på begge sider, under jernbanen for at minimere påvirkningen på landskabet og på tværs af Lundhedevej, der ligeledes afskæres for trafik, og derefter videre over Krarup Møllebæk. Ved Holstebrovej etableres der et hankeanlæg, så trafi-

kanterne kan komme til og fra Skive. Ved Katrinevej føres omfartsvejen så langt mod vest som muligt af hensyn til boligområdet.

Omfartsvejen føres under Ballingvej og Dølbyvej. Tolstrupvej og Rudemøllevej afskæres på begge sider. Mod nord afsluttes omfartsvejen med en fly-under (se visualisering og kort på næste side), hvor trafik fra nord mod Skive ledes under omfartsvejen i et separat spor, mens trafik fra syd fortsætter uhindret via indfletning videre nordpå.

Cyklister vil i fremtiden kunne passere uhindret på tværs af den nye omfartsvej ved Holstebrovej, hvor den eksisterende cykelsti langs med vejen bevares og føres med over omfartsvejen i det nye hankeanlæg. Ligeledes kan cyklister komme på tværs via Ballingvej og Dølbyvej. Vestsallingstiens forløb ved Dølbyvej omlægges, så den sammen med Dølbyvej føres over omfartsvejen.



Eksisterende vej:
Nørre Boulevard

Skive

Fly-under

Ny omfartsvej
vest om Skive

Nyt sydgående
spor



Visualisering: Den nye omfartsvej mødes med den eksisterende Rute 26 nord for Skive. Der etableres en "fly-under" for trafik, der vil forsatte på den gamle vej mod Skive. Billedet er set fra nord mod syd.

0+ alternativet

Projektet indeholder også et 0+ alternativ. 0+ alternativet i dette projekt skal ses som en mulig overgangsløsning til hurtig afhjælpning af de udfordringer, der er forbundet med det smalle vejprofil på Rute 34 i dag. 0+ alternativet indeholder således en række mindre tiltag på Rute 34, som kan tilvælges og etableres, inden det endelige projekt etableres og går i drift i 2035.

I 0+ alternativet indgår følgende tiltag:

- 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 projektforslaget).
- Mindre udretning af vejforløb ved Estvad (som i projektforslaget).



Sådan udbygges vejen

Af Infrastrukturplan 2035 fremgår, at projektet skal gennemføres i perioden 2031-2035

Forud for anlægsarbejdet skal der bruges ca. 2 år på udbud, geotekniske borer, detailprojektering, besigtigelse, ekspropriation mv. og ca. 3 år på selve anlægsarbejdet, hvor hastigheden vil være nedsat på de strækninger, hvor der arbejdes.

Rute 34

Når Rute 34 skal udbygges til 2+1 vej og med et bredere vejprofil, bliver arbejdet i udgangspunktet tilrettelagt, så det generer naboer, miljø og trafikanter så lidt som muligt.

Inden arbejdet går i gang, foretages en grundig planlægning af, hvordan trafikken skal afvikles, mens anlægsarbejderne er i gang. Disse planer bliver koordineret med kommuner, politi og beredskab.

Den nuværende kapacitet på vejen med ét spor i hver retning vil blive opretholdt under hele anlægsperioden. Dog vil der blive skiltet ned til 50 km/t forbi igangværende arbejdsområder. Der vil også være behov for at indsnævre kørebanen lokalt. Arbejdet forventes at blive opdelt i forskellige faser som anført nedenfor.

Udbygning til 2+1 vej (Haderup-Flyndersø)

- **Fase 1:** Rydning, omlægning og etablering af nye lokalveje, regnvandsbassiner og grøfter.
- **Fase 2:** Udbygning af vejen, afgravning af jord, forlængelse af rørunderføringer, etablering af sideudvidelse, asfalt.
- **Fase 3:** Belægning mellem ny vej og eksisterende vej.
- **Fase 4:** Opretning og forstærkning af den eksisterende kørebane.
- **Fase 5:** Udlægning af slidlag, kan delvist evt. udføres som natarbejde.

Udbygning af tosporet landevej og ny cykelsti (Flyndersø-Skive S)

- **Fase 1:** Etablering af ny dobbeltrettet cykelsti øst for Rute 34, nye regnvandsbassiner og grøfter.
- **Fase 2:** Belægning på cykelsti og mellem den nye og eksisterende vej.
- **Fase 3:** Ny belægning i området mellem den oprindelige belægning og den nye asfaltbelægning.
- **Fase 4:** Opretning og forstærkning af den eksisterende kørebane.
- **Fase 5:** Udlægning af slidlag.

Den nye omfartsvej Rute 26

Den nye omfartsvej vest om Skive etableres som nyanlæg på bar mark i åbent land og derfor kan anlægsarbejdet foregå uden at genere trafikken. Der skal dog tages hensyn til trafikken på de eksisterende veje, som fremover kommer til at krydse den nye omfartsvej. Dette gøres ved, at der etableres interimsveje (midlertidige veje) forbi arbejdsområderne, hvor der arbejdes med at føre de krydsende veje enten over eller under den nye omfartsvej. Alternativt, kan der foretages midlertidige vejspærringer og omkørsel, mens over- eller underføringerne etableres.

Vælges løsningen med omkørsel etableres der interimsveje forbi arbejdsområderne for cyklister og gående. Alternativt kan der foretages midlertidige vejspærringer og omkørsel mens over- eller underføringerne etableres.

Der er følgende tværgående veje i området for en ny omfartsvej:

- Folmentoftvej (afskæres)
- Lundhedevej (afskæres)
- Holstebrovej
- Ballingvej
- Tolstrupvej (afskæres)
- Dølbyvej
- Rudemøllevej (afskæres)

Udbygning tæt på Natura 2000-området ved Flyndersø

På strækningen omkring Flyndersø kan der være behov for at lukke vejen i en kort periode for at begrænse behovet for arbejdsarealer og dermed påvirkningen af de nærliggende Natura 2000-områder. Hvis vejen lukkes, etableres der omvejskørsel. Personbiler omdirigeres til en kortere omvejskørsel via lokalveje, mens tung trafik får en længere omkørsel via Rute 186. Omvejskørsel kan være nødvendig i en periode på 3-4 måneder.

Området omkring Flyndersø er præget af mange natur- og miljøforhold, som skal respekteres. Den eksisterende vej grænser bl.a. op til Natura 2000-områder på begge sider af vejen. På den vestlige side er desuden et fredet område samt et §3 engområde, og på den østlige side et §3 mose- og engområde.

Omkring Flyndersøvej skal der opsættes en spuns-væg og et autoværn langs vejens vestlige side som alternativ til et almindeligt skråningsanlæg for at undgå berøring med Natura 2000-området.

Visualisering: Den nye omfartsvej føres over Krarup Møllebæk på en bro. Set fra Lundhedevej mod vest.

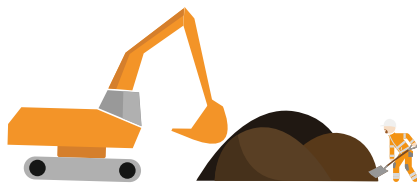
Figur 1 Opbygning af en ny vej – princip

Vejsens opbygning

Jorden klargøres

Først skal jorden gøres klar til anlægget ved enten at grave jord væk eller tilføre jord.

Samtidig bliver der etableret afvandings-system med dræn og afvandings-ledninger, så regnvandet kan ledes væk fra vejen.



Stabilgrus

Ovenpå bundsikringslaget lægges et lag stabilgrus, som består af grus, sand og sten.

For at der ikke skal opstå hulrum, bruger man sten af varierende størrelse.

Det stabile gruslag er omkring 20 cm tykt og er med til at fordele trykket på vejen.



Slidlaget

Det øverste lag asfalt er slidlaget, som normalt fremstilles af sten, sand og bitumen. Det er vejens tyndeste lag på 3-4 cm.

Slidlaget skal have en vis ruhed, så bilerne står fast på vejen. Det skal også være jævnt for at sikre en god kørekørfort og mindske støjen.

Endelig forsegler slidlaget vej-kassen, så lagene under ikke nedbrydes.



Bundsikring

Herefter lægges et lag sand og fint grus til bundsikring. Laget er 35-75 cm tykt afhængigt af jorden.

Bundsikringslaget forhindrer at der suges vand op fra den underliggende jord, som kan give vandskader og ødelægge vejen.



Bærelag

Herefter kommer bærelaget, der består af sten, grus og et olieprodukt (bitumen), som binder de tørre materialer sammen.

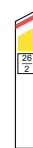
Bærelagene er med til at sikre, at vejen kan holde til den tunge trafik.



Detaljer

Sidst sørger forskellige entreprenører for:

- afstribning på vejen
- kantpæle
- autoværn og skilte langs vejen
- evt. støjskærme
- evt. belysning
- beplantning og græs på skråningerne.



Støj

Udbygning af vejen vil betyde, at støjpåvirkningen langs med Rute 34 og den nye omfartsvej vil ændre sig i forhold til i dag

En betydelig del af trafikken på den eksisterende Rute 26 gennem Skive by flyttes til et nyt fritliggende vejforløb vest for byen i større afstande til boligområder. Udbygningen af Rute 34 forventes modsat 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. Dog vurderes det, at den øgede vejstøj ikke nødvendigvis vil være hørbar.

I MKV-undersøgelsen er der beregnet støj for tre forskellige situationer:

- dagens situation (2023)
- referencesituationen, som svarer til den fremtidige situation år 2045, hvor vejen ikke bliver udbygget, men hvor trafikken er steget
- den fremtidige situation med udbygningsforslaget i 2045.

Der er foretaget støjberegninger for udbygningsforslaget. Resultatet af støjberegningerne kan ses i tabel 1. Antallet af støjbelastede boliger og støjbelastningstal (SBT) i driftsfasen fremgår af tabellen, herunder er antallet af støjbelastede boliger opgjort i 5 dB intervaller.

Projektet medfører samlet set et fald i det samlede antal af støjbelastede boliger (dvs. boliger med støj over 58 dB), når der sammenlignes med en fremtidig situation. Se tabel 1.

Projektet vil ikke omfatte etablering af støjskærme. Det hænger sammen med, at der er et for lavt antal boliger som kan få tilstrækkelig gavn af en eller flere støjskærme. Se mere i faktaboksen nedenfor.

På vejdirektoratet.dk/MKV-Haderup-Skive N kan du læse mere om støjberegningerne og de støjmæssige konsekvenser. Her findes også et digitalt kort, hvor du kan zoome ind på din ejendom og få information om støjforholdene.

Vejdirektoratets indsats mod vejstøj

Vejdirektoratet anser det som vigtigt at sikre et rimeligt beskyttelsesniveau, når vejen udbygges. I praksis er det dog langt fra alle boliger, hvor det er teknisk eller økonomisk muligt at reducere støjen. Der er foretaget en konkret vurdering af de boligområder, hvor støjen er over 58 dB. Der skal være sammenhængende bebyggelse med mere end 5 boliger, og effekten af afskærmningen skal som udgangspunkt være mindst 3 dB.

Det kan være boliger, hvor det ikke er muligt at opsætte støjafskærmning eller hvor en støjskærm/støjvold ikke har en tilstrækkelig effekt ift. prisen for opsætning af støjafskærmningen. De boliger, der belastet med støj over 63 dB efter vejen er udbygget, vil normalt få tilbudt tilskud til støjisolering. Støjisolering omfatter typisk udskiftning af vinduer og forbedring af facaden for at reducere det indendørs støjniveau. Ved lydisolering bør det indendørs støjniveau reduceres til 33 dB.

Antal boliger med støjniveau på facaden, L_{den}	58-63 dB	63-68 dB	68-73 dB	over 73 dB	Støjbelastede boliger i alt	SBT
Eksisterende forhold, 2023	157	89	4	2	252	38
Referencescenariet, 2045	172	108	38	2	320	56
Udbygningsforslag, 2045	113	125	14	2	254	47

Tabel 1 Resultatet af støjberegningerne

Støj for Rørdrum

Ved Flyndersø er der i Natura-2000-området kortlagt et levested for fuglearten rørdrum, som er fredet i Danmark. Der er ikke fastlagte støjgrænser eller retningslinjer for støj i forhold til ynglefugle på udpegningsgrundlaget i Natura 2000-områder i Danmark.

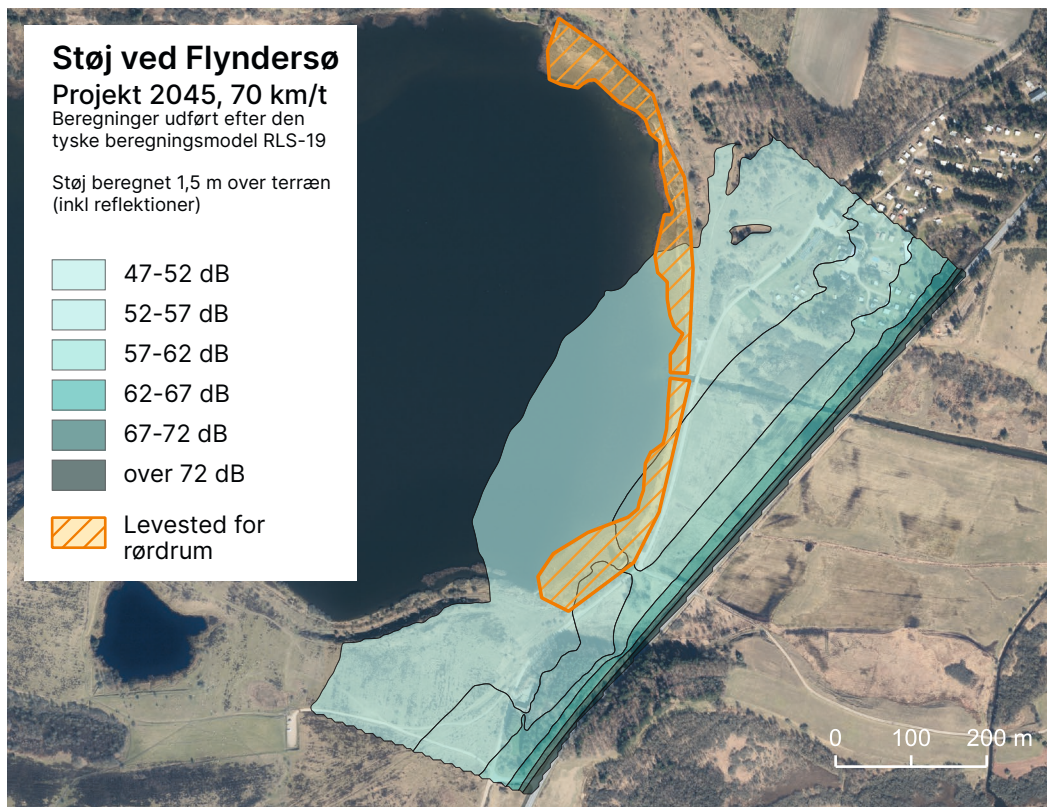
Der er derfor anvendt en tysk vejledning og en tysk støjregningsmetode i forhold til støjregningerne for at undersøge påvirkningen af støj for rørdrummen.

Det har resulteret i, at hastigheden på vejen bør sænkes til 70 km/t i yngleperioden over en strækning på 800 m for at beskytte rørdrummernes ynglesucces. Dette tiltag vil bidrage til at skabe et mere gunstigt miljø for disse fugle under deres yngleperiode.



Rørdrum i flugt.
Foto: mrstaggerlee (www.inaturalist.org)

Figur 2 Beregnet støjudbredelse med hastighed på 70 km/t nær levested for rørdrum ved Flyndersø



Miljø

Udbygning af vejen mellem Haderup og Skive vil medføre påvirkninger på miljøet. En række af disse påvirkninger er afværget som led i projektet

Generelt er miljøpåvirkningerne begrænsede langs Rute 34, da der i forvejen er en vej, som påvirker omgivelserne og udgør en barriere i området. Væsentlige påvirkninger såsom fx øget støj og påvirkning af beskyttet natur og arter søges her afværget ved hastighedsnedsættelse og erstatningsnatur.

Miljøpåvirkninger i forbindelse med den nye omfartsvej er søgt begrænset mest muligt ved projektilpasninger, og hvor den nye vej skaber en barriere i landskabet, er der afværget ved fx anlæg af fauna-passager.

Nogle af afværgetiltagene i forbindelse med projektet vurderes generelt at have en positiv påvirkning på natur og miljø. Det drejer sig om etablering af faunapassager og et nyt opsamlingsystem til vejvand for at forhindre nedsivning til grundvandet og beskytte vandløb og søer.

Mennesker og landskab

Den planlagte udbygning af Rute 34 passerer forbi flere mindre byer og landsbysamfund på strækningen mellem Haderup og Skive. På strækningen ved Skive, Rute 26, ligger byen flere steder med erhvervs- og boligområder ud til området for den nye omfartsvej.

Landskabet i området er præget af åbne landbrugsområder og mindre skovområder, der skaber en varieret visuel oplevelse langs ruten. Især området omkring Flyndersø er kendetegnet ved et bevaringsværdigt landskab med søer og plantageområder.

En udbygning af Rute 34 vil påvirke landskabet og de visuelle forhold. Selvom projektet hovedsageligt

”kun” indebærer en udbygning af den eksisterende vej, vurderes det at der vil være væsentlige påvirkninger i anlægsfasen, hvor der skal fjernes en del beplantning langs vejen. Denne påvirkning er dog midlertidig, indtil nye buske og træer vokser op langs vejen. Derudover vil den nye omfartsvej, Rute 26, omkring Skive kunne ses som et nyt element i landskabet. Men placeringen er nøje planlagt for at mindske påvirkningen. Bl.a. går den planlagte vej under jernbanen og der er taget hensyn til jordballancen så der skal køres med så lidt jord som muligt.

Langs den planlagte vejudbygning er der kortlagt flere kulturhistoriske levn, som kan blive påvirket ved en udbygning af Rute 34. Projektet berører flere beskyttede sten- og jorddiger samt områder med arkæologiske interesser. Langs Rute 26 berøres enkelte sten- og jorddiger, men ingen områder af arkæologisk interesse.

Med hensyn til påvirkninger af rekreative områder og friluftsliv i forbindelse med udbygning af Rute 34 og etablering af en ny omfartsvej vurderes påvirkningerne som omlægning af stiforbindelser eller midlertidig lukning af stier i anlægsperioden at være midlertidig, dvs. kortvarig.

Generelt er de arealer, der inddrages til udbygningen af Rute 34, relativt små og smalle, beliggende langs den eksisterende vej. Det medfører kun mindre permanente påvirkninger af rekreative områder og friluftslivinteresser. Efter udbygningen og etablering af en ny omfartsvej vil rekreative stier blive genetableret, og der vil fortsat i fremtiden være passage mellem de forskellige naturområder og skove, såsom stisystemerne ved Flyndersø, plantagerne omkring Haderup og Skive, Vestsallingstien, m.fl.

Natur

Rute 34 og det nye forløb for Rute 26 rundt om Skive by er beliggende i det åbne land med spredte naturområder og skov. Området omkring Rute 34 og Rute 26 rummer bl.a. beskyttet natur, jf. naturbeskyttelseslovens § 3, fredskov, kommunalt udpegede økologiske forbindelseslinjer og en række bilag IV-arter, der er internationalt beskyttede arter.

Projektet med udbygning af Rute 34 og etablering af en ny omfartsvej påvirker levesteder for paddearter som lille og stor vandsalamander, spidssnudet frø og butsnudet frø. For at afbøde dette, etableres nye og større levesteder for padderne, og der opsættes midlertidige paddehegn. Permanente grundvandssænkninger langs den nye omfartsvej vurderes også at påvirke paddelevesteder, men der anlægges nye og større vandhuller som kompensation, hvorved arternes levevilkår opretholdes.

Flagermus, odder, bæver og andre nataktive dyr forventes ikke at blive væsentligt påvirket, da anlægsarbejder foregår om dagen, og der skal tages hensyn til dyrenes yngleperioder.

Større pattedyr vil opleve udbygningen af Rute 34 og den nye omfartsvej som en øget barriere i landskabet. Vejen vil påvirke dyrenes bevægelighed negativt, og for at kompensere for dette etableres der seks faunapassager.

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.

Desuden opsættes vildthege for at reducere påkørsler af dyr, og det vurderes derved sammen med faunapassagerne, at projektet ikke vil hindre kommunernes planer om økologiske forbindelser og naturbeskyttelsesområder.

Beskyttet natur og fredskov vurderes også at blive påvirket, men der kompenseres ved at udlægge



Flagermus

dobbelt så store arealer med ny natur og skov. For at beskytte eksempelvis orkidéen maj-gøgeurt markeres dens voksesteder, så de ikke påvirkes.

Der tages også højde for at håndtere jord med invasive plantearter i anlægsfasen for at forhindre spredning af disse planter.

Endelig, er der taget højde for kommunens planer om etablering af nye vådområder ved Krarup Møllebæk og Skive Å/Karup Å, således at disse fortsat kan gennemføres.

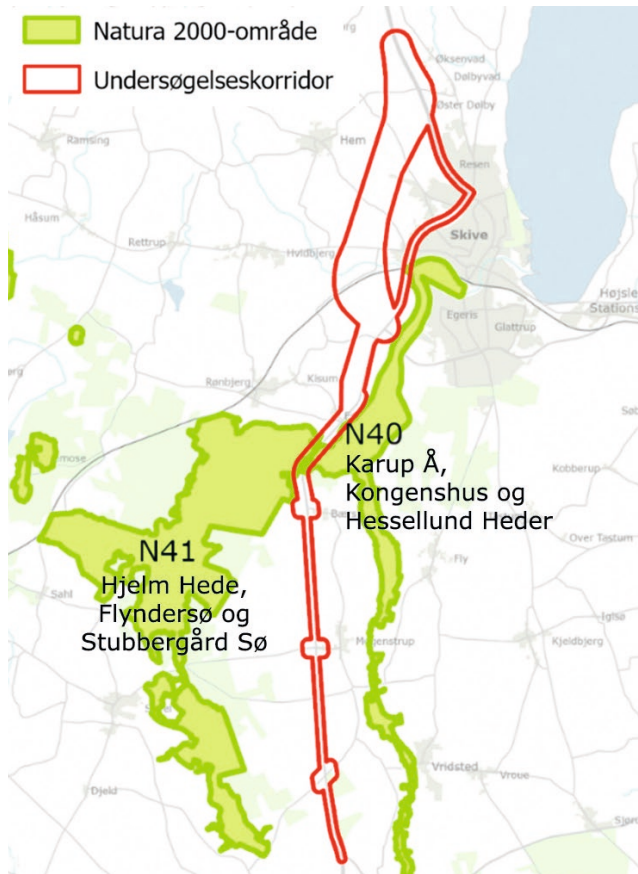
Flyndersø

I MKV-undersøgelsen har Flyndersø haft et særligt fokus.

Flyndersø er et enestående naturområde, der byder på rige rekreative muligheder og en høj biodiversitet. Søen og dens omgivelser er kendt for sin naturskønhed og er ideel til aktiviteter som fx vandreture og fuglekigge. Området er præget af varieret natur med både skove, heder og vådområder.

Flyndersø er fredet og indgår i et større fredet område, som har til formål at bevare landskabet, som blandt andet rummer store kulturhistoriske værdier. De kulturhistoriske værdier udgør blandt andet kæmpehøje mv., som skal bevares. De fredede arealer må ikke bebygges med nye bygninger, stier eller veje.

Flyndersø er desuden en del af et europæiske Natura 2000-netværk, hvilket betyder, at området er



Figur 3 Natura 2000-områder nær projektstrækningen

beskyttet for at bevare særlige naturtyper og dyre- og plantearter. Området huser flere sjældne og truede dyre- og plantearter og bl.a. fuglen rørdrum er på udpegningsgrundlaget sammen med fx fiskeørn, grøn kølleguldsmed, flere arter af lampretter, damflagermus, stor vandsalamander og odder. Arter på udpegningsgrundlaget skal der tages særlige hensyn til.

Rørdrum lever i rørskoven i søens østlige ende ud mod Rute 34. Den sjældne ynglefugl er støjfølsom og påvirkes af trafikstøj.



Rørdrum. Foto Tatyana Zarubo (www.inaturalist.org)

Ved Flyndersø passerer Rute 34 midt mellem to Natura 2000-områder, hhv. benævnt N40 og N41, og den eksisterende vej ligger således tæt på såkaldte habitatnaturtyper som surt overdrev, tidvis våd eng, hængesæk og skovbevokset tørvemose. Naturtyper på udpegningsgrundlaget skal der tages særlige hensyn til.

Desuden krydser Rute 34 Koholm Å, som leder vand fra Flyndersø mod vest til Karup Å.

Af hensyn til bl.a. Natura 2000-områderne udbygges Rute 34 minimalt på strækningen forbi Flyndersø. og i det hele taget er indgrebene i det værdifulde område søgt minimeret mest muligt.

Broen over Koholm Å udvides kun med en mindre nødvendig sideudvidelse. Kampestensbanketterne som sikrer odder passage under broen i dag forlænges i begge sider, så odder fortsat kan passere uhindret. Hvor Rute 34 forløber tættest på Flyndersø ligger den eksisterende vej på en dæmning. Her planlægges vejen sideudvidet både mod øst- og vest, bl.a. af hensyn til en række særlige naturtyper, som herved ikke påvirkes af projektet.

Projektet inkluderer specifikke tiltag for at beskytte fuglen rørdrums levested, herunder overvågning og støjreduktionstiltag der reducerer hastighedsgrænsen til 70 km/t i rørdrummens yngleperiode. Overvågning gør det muligt at justere afværgetiltaget på sigt, så rørdrum fortsat kan trives ved Flyndersø.

Samlet set, er projektet tilpasset så hverken habitatnaturtyper eller særlige arter i området påvirkes negativt.

Vand og jord

Udbygningen af Rute 34 og etablering af en ny omfartsvej indebærer vigtige miljøhensyn for vand og jord.

Projektet krydser flere vandløb og kræver etablering af 19 nye regnvandsbassiner (se figur 4) og nedslivningsgrøfter for at sikre, at vand fra vejen renses, før det ledes videre til vandløb eller siver ned i jorden. Disse tiltag reducerer risikoen for forurening.



Flyndersø ved udløbet til Koholm Å

I området hvor en ny omfartsvej planlægges placeret står grundvandet generelt højt. Det er derfor vurderet, at der vil være behov for permanente grundvandssænkninger, da den nye omfartsvej er søgt tilpasset omgivelserne bedst muligt, og i det bakkede område ligger lidt under nuværende terræn. Grundvandssænkninger, både midlertidige i anlægsfasen

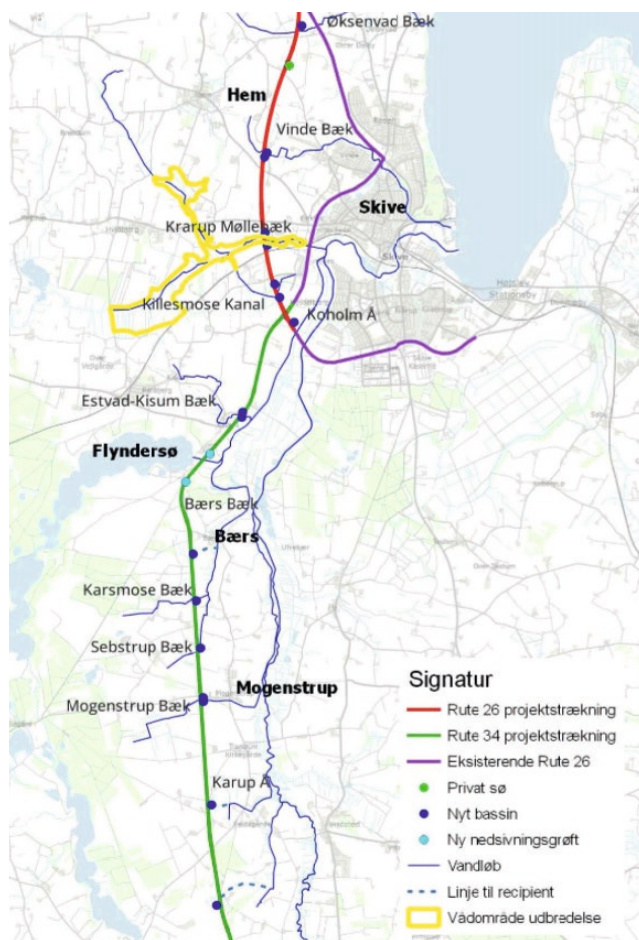
og permanente sænkninger i driftsfasen, vil blive håndteret i overensstemmelse med gældende lovgivning og vandområdeplaner. Generelt er grundvandsmagasinerne i området godt beskyttede mod overfladeaktiviteter af naturlige lerlag i undergrunden.

I anlægsfasen kan spild og uheld påvirke grundvandet, men korrekt håndtering, jf. gældende lovgivning, vil begrænse konsekvenser. I driftsfasen vil de nye regnvandsbassiner og nedsivningsgrøfter mindske mængden af vejvand, der nedsiver direkte, og dermed også potentialet for forurening. Projektet forventes ikke at forringe tilstanden eller hindre målopfyldelse i berørte vandforekomster. I driftsfasen renses regnvandsbassinerne regelmæssigt for at fjerne sediment med potentielle forurenende stoffer.

Der udestår nogle vurderinger omkring koncentrationen af forurenende stoffer i vejvand. Fyldestgørende vurderinger for de berørte vandforekomster vil blive udarbejdet forud for anlægsarbejderne, som er planlagt i perioden 2031-2035.

Langs strækningen er der registreret forurenede jord i tre områder. Håndteringen af denne jord i projektet vil følge gældende lovgivning, og således forhindre evt. spredning af forureningen.

Den nye omfartsvej vest om Skive passerer et råstofgraveområde ved Folmentoft. Indvindingen af råstoffer i dette område forventes at være afsluttet senest i 2029 og dermed før vejprojektet planlægges anlagt.



Figur 4 Vandløb og regnvandsbassiner nær projektstrækningen

Trafikken i dag og i fremtiden

Trafikken i dag

Trafikken på strækningen var i 2022 mellem 6.000 køretøjer pr. døgn ved Flyndersø, ca. 9.000 køretøjer ved Lundbro i Skive by og ca. 8.000 køretøjer ved Vestre Boulevard nord for Holstebrovej.

Mængden af trafik på Rute 34 og den eksisterende Rute 26 igennem Skive har været stigende gennem årene siden 2012. Målinger ved den faste tællestation ved Flyndersø viser, at der har været en gennemsnitlig årlig vækst på ca. 3,8 %.

Hastigheden på Rute 34 er i dag 80 km/t med lokale hastighedsnedsættelser på 60 km/t ved Flyndersø og Kisumvej. På Rute 26 igennem Skive er hastigheden på strækningen mellem 50-80 km/t afhængig af lokale forhold.

Målinger viser, at hastighedsniveauet generelt er meget højt på strækningen, se Tabel 2.

På Rute 34 udgør den tunge trafik ca. 10 % af det samlede antal køretøjer. Ud af de 10 % tunge køretøjer, som typisk er lastbiler, er der i 2022 registreret ca. 160 køretøjer, som ikke er klassificeret som lastbil, varebil eller personbil ved tællestationen ved Flyndersø. Disse tilskrives at relaterer sig til landbruget.

Ved tællestationerne på Rute 26 nord og syd for Holstebrovej udgør lastbiltrafikken ca. 20 % af det samlede antal køretøjer.

Da Rute 34 i dag har et meget smalt vejprofil og der færdes forholdsvis mange lastbiler og landbrugskøretøjer på strækningen, kan det af mange trafikanter føles som, at fremkommeligheden er dårlig.

Der er ikke registreret kapacitetsmæssige udfordringer i nogle kryds på strækningen.

På Rute 26 ind igennem Skive by er der om morgenen problemer med at afvikle trafikken på Holstebrovej, idet trafik fra vest ikke kan komme ind i rundkørslen ved Rute 26. Dette medfører tilbagestuvning igennem rundkørslen ved Ballingvej og videre mod vest. Om eftermiddagen er der problemer med at afvikle trafikken fra øst, som ikke kan komme ind i rundkørslen ved Rute 26.



Lokalitet	Skiltet hastighed	Målt gennemsnits-hastighed	Målt 85 %-hastighedsfraktil
Svinget ved Flyndersø	60 km/t	71,3 km/t	79,6 km/t
Rute 26 ved Lundbro, syd for Holstebrovej	50 km/t	53,9 km/t	62,5 km/t
Vestre Boulevard, nord for Holstebrovej	80 km/t	78,3 km/t	86,2 km/t

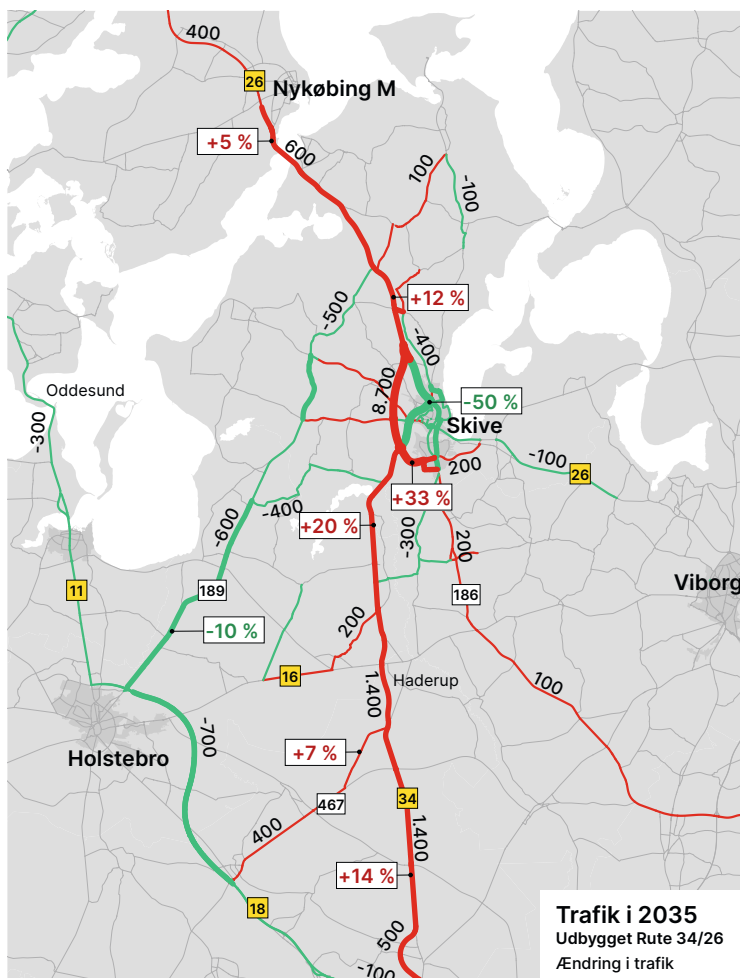
Tabel 2. Hastighed på strækningen. Målt 85 % hastighedsfraktil er den hastighed, som 85 % af trafikanterne holder sig under.

Trafikken i fremtiden

Der er udført beregninger af de trafikale effekter af udbygningsforslaget, når det er færdigt og åbner i 2035 – se tabel 3 og figur 5.

Som følge af en udbygning af Rute 34 forventes trafikken at stige med op til 20 % på strækningen, mens den nye omfartsvej vest om Skive forventes at blive benyttet af i underkanten af ca. 9.000 køretøjer pr. døgn.

Som følge af den øgede trafik på den udbyggede Rute 34 og den nye omfartsvej vil trafikken syd for Haderup på Rute 34 også stige.



Figur 5 Oversigtskort, der viser hvilke veje der får mindre (grøn) eller mere (rød) trafik med projektet.

	Basis 2035	Projekt 2035	Relativ differens
Rute 34 - Sundsvej ved Herning N	24.300	24.800	+2 %
Rute 34 - Haderup Omfartsvej	9.800	11.100	+14 %
Rute 34 ved Flyndersø	9.200	11.000	+20 %
Rute 26 - Ringvej Syd	6.400	8.500	+33 %
Ny omfartsvej vest om Skive (Rute 26)	0	8.700	-
Rute 26 nord for Holstebrovej	12.600	7.000	-45 %
Rute 26 - Nørre Boulevard	13.200	6.400	-51 %
Rute 26 - Brovej	10.200	11.400	+12 %
Rute 26 - Sallingsundbroen	13.500	14.200	+5 %
Rute 189 ved Ejsing	6.800	6.200	-9 %
Holstebromotorvejen	33.100	32.400	-2 %
Rute 11 ved Oddeund	7.500	7.200	-4 %

Tabel 3 Ændring i trafik

En udbygning af Rute 34 til 2+1 mellem Haderup og Bærs vil bevirke at fremkommeligheden øges på strækningen. På strækningen fra Bærs til Skive S bevares flere af sidevejene, eksisterende kryds og adgange, og vejen vil fortsat kunne benyttes af langsomme landbrugskøretøjer. En udbygning af vejprofilen til 8 m vurderes dog at have en positiv virkning på den oplevede fremkommelighed på denne del af strækningen.

Tilsvarende forventes en udbygning af Rute 34 at medføre en reduktion i antal og alvorlighed af trafikulykker på strækningen fordi:

- Det bliver mere sikkert at overhale
- Vejadgange lukkes og de resterende vejkrøds gøres mere trafiksikre
- Ved at bygge haneanlæg forbedres trafiksikkerheden

heden, fordi de alvorligste konflikter undgås, når skærende trafik ikke mødes

På den eksisterende Rute 26 gennem Skive reduceres trafikken med op til 50%, da al gennemkørende trafik nu ledes udenom Skive på den nye omfartsvej.

Udbygningsforslaget for Rute 26 vil således aflaste den eksisterende Rute 26 igennem Skive by og flytte den gennemkørende trafik væk fra byen, hvormed fremkommeligheden øges begge steder.

På Rute 26 nord for Skive forventes trafikken at stige med 12%, mens den endnu længere mod nord ved Sallingsundbroen forventes at stige med 5 %. Se tabel 3 og figur 5.

Antallet af ulykker på den eksisterende Rute 26 gennem Skive forventes, at blive reduceret som følge af, at en stor del af trafikken flyttes ud på den nye omfartsvej.



Rute 34: Strækning hvor vejprofilen skal udbygges til 8 meter

Arealforhold

Arealbehov til udbygning af Rute 34 og den nye omfartsvej

En udbygning af Rute 34 og etablering af en ny omfartsvej kræver mere areal. Nogle arealer skal anvendes til permanente anlæg til ny vej, regnvandsbassiner og nye adgangsveje og parallelveje. Andre arealer skal kun anvendes midlertidigt i forbindelse med anlægsarbejdet.

Disse arbejdsarealer leveres tilbage til ejeren, når anlægsarbejdet er færdigt. Arbejdsarealer langs vejstrækningen er normalt 10 m bredt. Desuden kan der være behov for arbejdsarealer til forskellige faciliteter, arbejdspladser, oplag af materiel, m.v. Arealer til permanent udbygning/ny vej og retten til at anvende arbejdsarealer erhverves gennem ekspropriation.

Ekspropriation

Arealer, der skal bruges til udbygning af Rute 34/ny omfartsvej erhverves af staten ved ekspropriation. Ekspropriation kan først gennemføres efter der er taget politisk beslutning om at realisere projektet.

Der er i denne fase af projektet udarbejdet et skitseprojekt. Det betyder, at de nødvendige permanente og midlertidige arealer for de enkelte ejendomme ikke kan opgøres præcist på nuværende tidspunkt. Opgørelserne er omtrentlige. Der kan komme æn-

dringer, når en mere detaljeret projektering udføres i en senere fase, ligesom ekspropriationskommissionen har mulighed for at ændre på omfanget af ekspropriationer.

Ekspropriationerne foretages af en kommission, der er uvildig og uafhængig af staten.

Adgange

I dag ligger flere ejendomme helt ud til Rute 34 og i de fleste tilfælde med adgang direkte til vejen. Udbygning af strækningen fra Haderup til Bærs indeholder lukning af en række adgange til ejendomme langs med vejen. Disse ejendomme vil få en ny og ændret adgangsvej og der vil blive inddraget areal til alternativ adgang for de berørte ejendomme på denne del af Rute 34.

Alle ændringer af adgangsforhold bliver ikke endeligt fastlagt i denne fase af projektet, men gennem en senere detailprojektering.

Udbygningen af Rute 34 mellem Haderup og Bærs omfatter desuden, at antallet af sideveje og kryds reduceres af hensyn til en øget fremkommelighed og trafiksikkerhed. Det medfører omvejskørsel for beboere og trafikanter i nærområdet, ligesom de landbrugsejendomme, der har marker på begge sider af vejen, også kan få længere til deres arealer.

På vejdirektoratet.dk/MKV-Haderup-Skive N findes et zoombart kort som viser arealbehov til henholdsvis udbygningen og til de midlertidige arbejdsarealer. På kortet er det muligt at søge på en adresse.

Udklip fra hjemmesiden af det zoombare kort der viser arealforhold



Økonomi

Der er beregnet anlægsoverslag og udført samfundsøkonomiske beregninger for udbygningsprojektet

I forbindelse med Infrastrukturplanen (IP2035) er der afsat 1.144 mio. kr. (indekseret til 1.450 mio. kr. i FL-indeks 2024) til at udbygge Rute 34 og 26 i perioden 2031-2035.

Et projekt inden for denne ramme kan anlægges.

Anlægsøkonomi

Der er gennemført anlægsøkonomiske beregninger i henhold til statens retningslinjer i "Ny Anlægsbudgettering", og der er på baggrund af de beregnede anlægsoverslag gennemført en granskning af anlægsoverslaget og en risikovurdering samt en beregning af de samfundsøkonomiske effekter ved udbygningsforslaget og 0+ alternativet.

Alle enhedspriser og km-priser er gennemgået kritisk, og der er foretaget en sammenligning med nyligt gennemførte projekter.

Et udbygningsprojekt med udgangspunkt i løsninger skitseret i forundersøgelsen "Opdatering af vejforbindelsen Herning-Hanstholm" fra 2012 overstiger bevillingen i IP2035, hvorfor det har været nødvendigt at identificere tiltag til reduktion af projektets samlede omkostninger. Tiltagene er inddelt i to kategorier:

- Projektelelementer, der udgår af projektet
- Besparelsesforslag

Projektelelementer, der udgår af projektet

Der er identificeret en række tekniske tiltag, der udgår af projektet. Rent fysisk er der to tiltag, der ændres i forhold til det fremlagte udbygningsprojekt:

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

Besparelsesforslag

Forslagene 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 Hjelmsvej kan erstattes med et kryds med forskudte sideveje

C. Fly-under ved Skive N kan erstattes af et kryds med højttænder eller en rundkørsel

Sammenlagt resulterer dette i et udbygningsprojekt, der holder sig inden for den afsatte bevilling.

Udbygningsforslag	IP2035 bevilling	Forskel
1.443,5 mio. kr.	1.450 mio. kr.	-6,5 mio. kr.

Tabel 4 Samlet anlægsoverslag for udbygningsforslag inkl. tiltag og besparelsesforslag (FL-indeks 2024: 143,35)

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

Samlet anlægsoverslag for 0+ alternativet inkl. tiltag er 250 mio. kr. (2024-prisniveau).



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

Samfundsøkonomi

Inden der tages en beslutning om at anlægge en ny vej eller udbygge en eksisterende landevej gennemføres der en samfundsøkonomisk analyse af det foreslåede projekt.

Et projekt vurderes som rentabelt, hvis det har en positiv nettonutidsværdi og en intern rente, der er højere end den såkaldte diskonteringsrente på ca. 3,3 %.

I den samfundsøkonomiske analyse opgøres så mange omkostninger og effekter knyttet til projektet som muligt – i kroner og øre. De store poster i analysen er anlægsomkostninger og brugereffekter i form af rejsetidsgevinster. Desuden værdisættes gener i anlægsperioden samt eksterne effekter i form af uheld, støj, luftforurening og klima, på baggrund af ændringer i kørsel som følge af projektet.

For udbygningsforslaget overstiger de samlede anlægsomkostninger de positive brugereffekter, der er ved projektet, og da der samtidig medregnes en negativ gevinst som følge af trafikantgener i anlægsperioden er projektet ikke samfundsøkonomisk rentabelt i 2035. Udbygningsprojektet har således en negativ samfundsøkonomi, se tabel 5.

Der er foretaget en række følsomhedsberegninger i bl.a. ændrede trafikanteffekter og tidsgevinster. I begge disse følsomhedsberegninger bliver udbygningsforslaget inkl. tiltag og besparelsesmuligheder samfundsøkonomisk rentabelt, og ligger dermed lige på grænsen mellem at være samfundsøkonomisk rentabelt og ikke at være, da små ændringer i forudsætninger også ændrer den overordnede konklusion.

Udbygningsforslag	
Anlægsomkostninger	-1.083
Drifts- og vedligeholdelseeffekter	-76
Brugereffekter	806
Gener i anlægsperioden	-35
Eksterne effekter	90
Øvrige konsekvenser	171
I alt nettonutidsværdi (NNV)	-128
Intern rente	2,8%

Tabel 5 Samfundsøkonomi. Nettonutidsværdi, år 2024 i prisniveau 2024 i mio. kr.

Det videre forløb

Resultaterne af MKV-undersøgelsen kan læses på vejdirektoratet.dk/MKV-Haderup-Skive N. Her er der adgang til miljøkonsekvensrapporten, miljørapporter og tekniske baggrundsrapporter. Her findes også forskellige kort, som viser f.eks. arealinddragelse og støjpåvirkninger.

Med offentliggørelsen af MKV-undersøgelsen indledes den afsluttende offentlige høring af projektet.

Høringsperioden løber fra den 20. august til den 20. oktober 2024.

I offentlighedsperioden vil der blive afholdt et borgermøde, hvor der er mulighed for at høre mere om projektet samt stille spørgsmål til Vejdirektoratets fagfolk.

Mødet afholdes tirsdag den 24. september kl. 17-19.

KulturCenter Skive
Sundsøre-salen
Skyttevej 12-14
Skive

Efter høringsperioden bliver alle hørings svar behandlet og der vil efterfølgende blive offentliggjort et samlet høringsnotat.

Selve anlægget igangsættes først i 2031, jf. Infrastrukturplanen, og Vejdirektoratet forventer at være færdige med anlægsprojektet i 2035. Først skal der bruges ca. to år til udbud, detailprojektering, besigtigelse, ekspropriation m.m. Herefter følger ca. tre år med anlægsarbejder på strækningen.

Forår 2022

Indledende idé-fase:

- Borgermøde
- Indkaldelse af forslag og idéer
- Indledende undersøgelser
- Feltundersøgelser for natur og miljø.

Medio 2022 - medio 2024

Undersøgelser, skitseprojektering, miljøkonsekvensvurderinger, projektilpasninger, anlægsoverslag mv.

Sommer 2024

Offentliggørelse af undersøgelsens resultat.

Afsluttende høringsperiode med:

- Borgermøde
- Mulighed for at indsende hørings svar

Efterår - ultimo 2024

Vejdirektoratets høringsnotat og indstilling (anbefaling) fremsendes til transportministeren.

Efterfølgende politisk beslutning om projektet

2031 - 2035

Den valgte løsning igangsættes.

- Detailprojektering
- Arealerhvervelse
- Udbud for entreprenører
- Anlægsarbejder på strækningen.

Yderligere oplysninger

Yderligere information om projektet kan findes på vores hjemmeside www.vd.dk/haderup-skive eller ved henvendelse til Vejdirektoratets projektleder Elisabeth Krog på tlf. 7244 3538 eller e-mail elk@vd.dk



Læs mere online

På [vejdirektoratet.dk/MKV-Haderup-Skive N](http://vejdirektoratet.dk/MKV-Haderup-Skive_N) kan du læse mere om projektet og MKV-undersøgelsen.

Her finder du mere detaljerede kort med bl.a. støjdbredelsen fra Rute 34 og 26, undersøgte miljøforhold, arealbehov og trafikale konsekvenser.

På hjemmesiden har du også mulighed for at sende dine bemærkninger og kommentarer til undersøgelsen i høringsperioden.



Vejdirektoratet
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Telefon 7244 3333
vd@vd.dk
vejdirektoratet.dk

Vejdirektoratet har kontorer i
Aalborg, Fløng, Middelfart,
Næstved, Skanderborg
og København

Find mere information på
vejdirektoratet.dk

Vejdirektoratet er en styrelse under Transportministeriet

