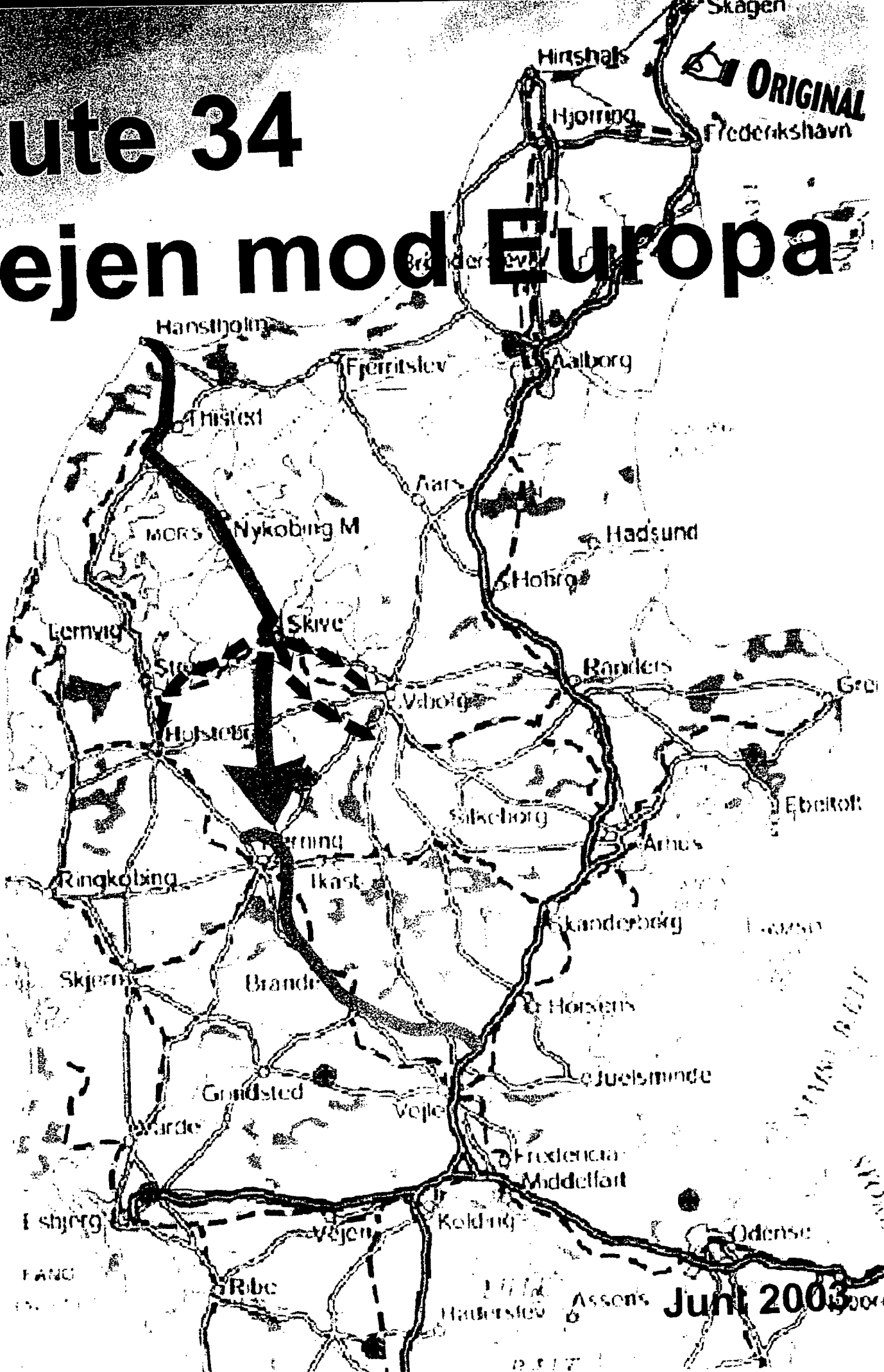


Rute 34

Vejen mod Europa

VESTERHAVET



Juni 2003

Redegørelse for behovet for udbygning af landevej rute 34

Juni 2003

Indhold

Sammenfatning og konklusion	3
1. Nuværende vejplaner	4
Rute 26	
Rute 34	
Rute 186	
2. Gennemgang af linieføringer	6
Rute 26	
Rute 34	
3. Trafiktal og nuværende rutevalg	8
Årsdøgntrafik	
Lastbiltrafikkens størrelse og rutevalg	
4. Fremtidig rutevalg	9
5. Vejudbygningens betydning for området	10
Bilag	11
Udtalelser fra transportører mv.	

Sammenfatning og konklusion

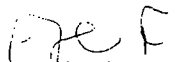
Efter Folketingets beslutning om, at hovedlandevej rute 18 skal udbygges til motorvej fra Herning med tilslutning til motorvej E 45 nord for Vejle, opstår et nyt fokuspunkt for den sydgående trafik fra den midterste og nordlige del af Viborg Amt. Undertegnede borgmestre ser frem til åbningen af den nye motorvej og har vurderet, hvilke konsekvenser det kan forventes at få for trafikmonstret i området.


En meget stor del af den sydgående godstrafik benytter i dag rute 186 fra Skive til Thorning og kører derfra mod syd via rute 13. Rute 186 har mange byggenemkørsler og er ikke egnet til den rolle den spiller som international forbindelse. Rute 26 mellem Hanstholm og Århus er omfattet af en projekteringslov, og indeholder bl.a. arealreservation til en ny linieføring mellem Skive og Viborg, syd om Stoholm. Denne forbindelse kan imidlertid ikke forventes at være attraktiv for den sydgående erhvervstrafik. Dels fordi den har retning mod rute 13, dels fordi det ville give en betydelig omvej, hvis den skulle benyttes som forbindelse til den nye motorvej.


Med åbning af motorvejen fra Herning mod Vejle kan det forventes, at den sydgående trafik fra området primært vil benytte rute 34 mellem Skive og Herning. Godstrafikken spiller her en særlig rolle, dels på grund af erhvervsstrukturen i området, dels fordi langt hovedparten af den eksportorienterede godstransport fra området kører mod syd. Vi har hermed udsigt til en stærk øget trafik, herunder en international orienteret godstrafik, bl.a. fra den stigende trafik vis Hanstholm Havn, på en meget smal vej, med de trafikale problemer det indebærer.


Ud fra hensynet til udvikling af erhvervslivet i den midterste og nordlige del af Viborg amt samt den nordlige del af Ringkøbing amt er det særdeles vigtigt, at den nødvendige udbygning af rute 34 bliver færdiggjort. Den nuværende fordeling af det overordnede vejnet mellem staten og amtskommunerne er foretaget flere år før beslutningen om udbygning af en del af rute 18 som motorvej. Borgmestrene lægger hermed op til, at der drages den logiske konsekvens af etablering af motorvejen fra Herning mod Vejle:


- *Opklassificering af rute 34 til hovedlandevej, så at den formelt får den status af international forbindelse, den vil have i praksis, når motorvejen er åbnet.*
- *udbygning af vejen, så den får en standard, der gør den egnet til at modtage den trafik, som kan forventes efter åbning af motorvejen.*

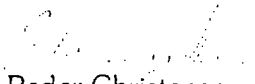

Ejner Frøkjær
Hanstholm Kommune



Per B. Jeppesen
Skive Kommune

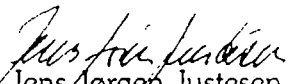

Erik Hove Olesen
Thisted Kommune



Højer Hedegaard
Vinderup Kommune

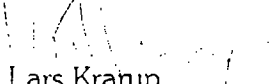

Egon Pleidrup Poulsen
Morsø Kommune

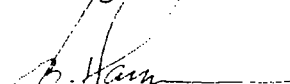

Peder Christensen
Spøttrup Kommune


Christen Dam Larsen
Aulum-Haderup Kommune


Jens Jørgen Justesen
Sallingsund Kommune


Flemming Eskildsen
Sundsøre Kommune


Lars Krarup
Herning Kommune


Bente Hansen
Viborg Amt

1.0 Nuværende vejplaner

1.1 Rute 26

Rute 26 er hovedlandevej/statsvej og forløber fra Hanstholm til Århus. Ruten er i regionplanen for Viborg Amt 2000-2012 klassificeret under A-veje: Internationale forbindelse og landsdelsforbindelser. Det fremgår af regionplanen, at udbygning af rute 26 til motortrafikvej i hele amtet samt udbygning af rute 13 og rute 34 til en højere standard prioriteres højest.

På rute 26 er der anlagt delstrækninger som motortrafikvej og der er etableret omfartsveje ved Mundelstrup, Rødkjærsbro, Viborg, Skive og Thisted. Vejdirektoratet forbereder anlæg af en omfartsvej som motortrafikvej ved Nors.

Viborg Amt har i februar 2003 offentliggjort en redegørelse, "Infrastrukturen i Viborg amt - rammer for erhvervsudviklingen." I afsnit 4. Indsatsområder – prioriteringer, oplyses, at Viborg Amt bl.a. vil iværksætte følgende aktiviteter:

- Fortsat påvirke staten til udbygning af rute 26 til en højklasset og hurtigere forbindelse fra hele Viborg amt til motorvejsnettet
- Planlægge Viborg amts tilslutning til Herning-Vejle motorvejen – ruterne 26, 13, 34 og 12 indgår i overvejelserne.

I rapporten står også at "En eventuel udbygning af rute 12 til en højklasset forbindelse vil sammen med en udbygget rute 26 via Stoholm være en attraktiv forbindelse syd på via rute 18 for næsten hele amtet."

1.2 Rute 34

Rute 34 er landevej/amtsvej og forløber fra Skive til Herning. Ruten er i regionplan for Viborg Amt 2000-2012 klassificeret under A-veje: Internationale forbindelse og landsdelsforbindelser. I regionplanen for Ringkøbing Amt 2001 er ruten angivet som landevej af regional betydning.

I Regionplan for Ringkøbing Amt 2001 er reserveret areal til en forlægning vest om Haderup og vest om Sunds.

Målt fra rundkørslen ved Ringvej Syd i Skive er der ca. 6,5 km til amtsgrænsen. Den øvrige del af strækningen frem til den kommende tilslutning til motorvejen ved Herning ligger i Ringkøbing Amt og forløber gennem Vinderup, Aulum-Haderup samt Herning kommuner.

På strækningen mellem rundkørslen ved Ringvej Syd/rute 26 og rute 16 (Holstebro-Viborg) har vejen en bredde på kun ca. 6,5 m. Det at vejen er så smal, vanskeliggør overhalinger af langsomt kørende køretøjer og medfører utryghed.

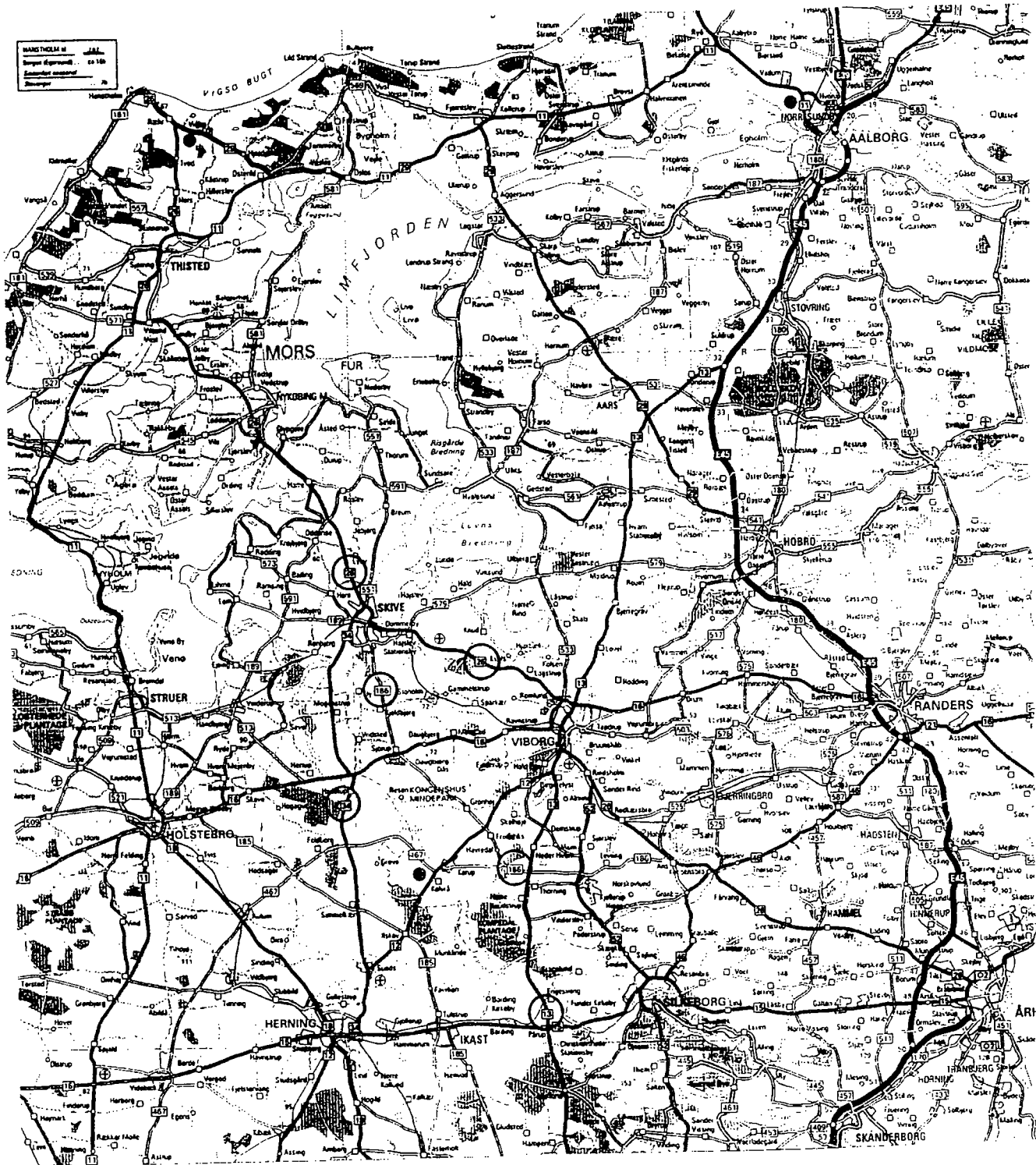
Fra rute 16 (Holstebro – Viborg) til Herning har vejen en bredde af 8 m nord for Haderup, 7,5 m mellem Haderup og Sunds og ligeledes 7,5 m syd for Sunds.

1.3 Rute 186

Rute 186 er landevej/amtsvej og forløber fra Skive via Thorning til Ans. Fra Skive og frem til rute 13 ved Thorning er der byggenemkørsler i Sjørup (med hastighedsbegrænsning), samt Frederiks, Havredal og Grønhøj, som alle har hastighedsbegrænsninger og hastighedsdæmpende chikaner/rundkørsler. Formålet med etablering af disse har bl.a. været at lede den gennemkørende lastbiltrafik over på de større veje, hvilket ikke er lykkedes. De gør det derimod vanskeligt for lastbil-

trafikken at passere og medfører utryghed for bløde trafikanter samt miljøgener og øget olieforbrug pga. flere accelerationer.

For godstrafikken benyttes rute 186 primært i kombination med rute 13 mod syd. På grund af bygennemkørsler og retning væk fra motorvejstilslutning er den ikke af interesse for tilrettelæggelse af den sydgående lastbiltrafik når motorvejen fra Herning er åbnet.



2.0 Gennemgang af linieføringer

2.1 Rute 26

Ifølge Vejdirektoratet er det planen på strækningen mellem Skive og Viborg at anlægge den nye vej som motortrafikvej med niveaufri kryds i en linieføring vest om Skive, syd om Stoholm og syd om Viborg. Den præcise linieføring fastlægges først i forbindelse med en VVM-undersøgelse, hvor der skal belyses flere forslag til linieføring. Der er ikke planer for hvornår dette i givet fald skal sættes i gang. I regionplanen er vist følgende linieføring:

Fra nord udgår den foreslåede nye vej fra den nuværende rute 26 midt mellem Vester og Øster Dølby. Herfra går den umiddelbart vest om de vestligste huse i Vinde, gennem Ove Arkil's vejmaterialefabrik ved Folmentoftvej og frem til den nuværende rundkørsel ved rute 34 (Herningvej/Ringvej Syd). Strækningen vil hovedsageligt gå gennem landbrugsområder. Der passerer særlige beskyttelsesområder ved Vinde Bæk og Krarup Møllebæk samt en mindre mose (§ 3-område) syd for Folmentoftvej.

Den nuværende tilslutning mellem rute 26 og rute 34 (Herningvej/Ringvej Syd) er udformet med henblik på at ombygges til et niveaufrit kryds. Fra Herningvej benyttes broen over Skive Ådal og umiddelbart på østsiden af broen etableres et ud-fletningsanlæg hvor den nye vej fortsætter gennem Skive Plantage, som i en årrække er drevet med vægt på rekreativ anvendelse og som indeholder et stort antal gravhøje. Linien gennemskærer Forsvarets arealer ved Skive Plantage og Tastum Plantage, som anvendes til øvelsesområde for Skive Kaserne. Der vil her skulle sikres eller flyttes en skydebane samt sikres adgang via over- eller underføringer.

Efter at have krydset rute 186 passerer en koncentration af gravhøje samt det sydvestlige hjørne af Tastum Sø. Herefter fortsættes linien umiddelbart nord om Tastum gennem landbrugsområder frem til syd for Tastum. Også på denne strækning er der et stort antal gravhøje.

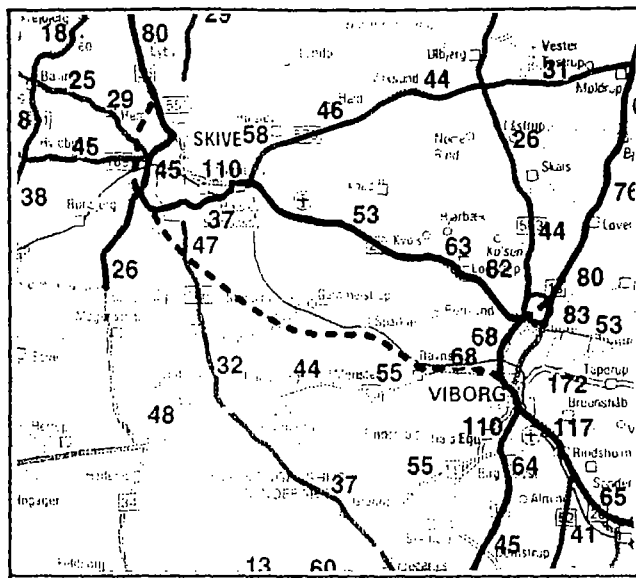
Linien passerer umiddelbart syd om Stoholm, hvor der i kommuneplanen for Fjends kommune er markeret byvækstinteresser i retningen mod vejreservationen. Videre mod øst går den gennem et særligt beskyttelsesområde omkring Jordbro Å og Mønsted Å. Herefter forløber den gennem landbrugsområder, umiddelbart syd om Sparkær, gennem den nordlige del af et fredet område omkring Fiskbæk Å og herfra gennem et særligt beskyttelsesområde nord for Ravnstrup. Øst for Ravnstrup er linien placeret mellem rute 16 og jernbanen.

Fra Ringvej Syd frem til tilslutning med det nuværende vejnet ved rute 16 ved Ravnstrup vil der være ca. 22 km. Denne strækning vil for at have effekt skulle bygges i én etape. Projektet anslås at ville koste 650-700 mill. kr.

Vejen vil på flere steder gå gennem arealer med rekreative og landskabelige interesser, og et enkelt sted et fredet område. Linien er begrænsende for byudviklingen ved Stoholm og der vil skulle tages støjmæssige hensyn ved bl.a. Vinde, Sparkær og Ravnstrup. I ådalene og ved passagen af et hjørne af Tastum Sø, kan der være vanskelige bundforhold.

2.2 Rute 34

Rute 34 foreslås udbygget til en 3-sporet hovedlandevej med 2 spor skiftevis i den vestlige og østlige side. Udbygningen vil hovedsageligt kunne ske ved udvidelse af



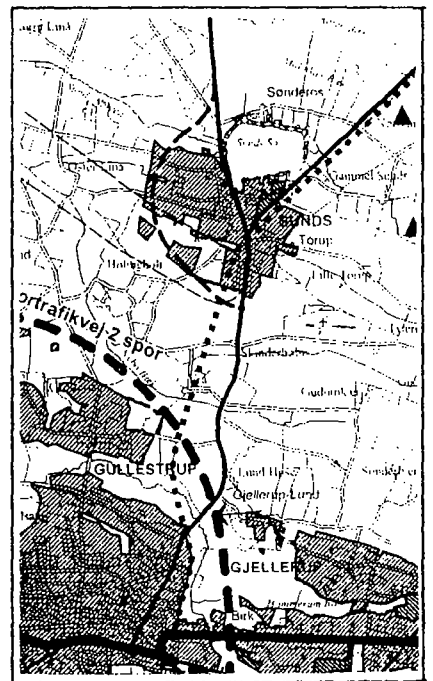
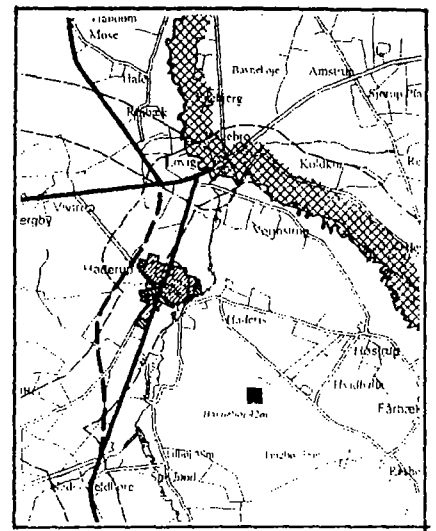
Arealreservation i Regionplan for Viborg Amt 2000-2012 til "Stoholm-linien"

den nuværende vej. Der er regnet med etablering af rundkørsler i de større kryds og omfartsveje ved Haderup og Sunds. Som led i en nærmere undersøgelse skal vurderes muligheder for at reducere antallet af sidevejstilslutninger, etablering af cykelruter mv. samt overvejes, om strækningen bør udbygges som motortrafikvej.

Efter rundkørslen ved Ringvej Syd passeres et fredet område ved Flyndersø og Hjelm Hede vest for vejen samt et særligt beskyttelsesområde øst for vejen. Herefter forløber vejen gennem landbrugsområder frem til rute 16 nord for Haderup. Syd for rute 16 er reserveret areal til en forlægning vest om Haderup. Syd for Haderup passeres områder, der i regionplanen for Ringkøbing Amt er markeret som hhv. Naturområde og Landbrugsområde med særlige landskabelige værdier (hovedsagelig arealer i landbrugsmæssig drift, som pga. beliggenheden er landskabeligt værdifulde).

Længere mod syd, frem til Simmelkær, er et område i regionplanen markeret som Spredningskorridor, som søges beskyttet mod byvækst og tekniske anlæg, der kan forringe biologisk mangfoldighed og spredningsmuligheder for planter og dyr.

Vejen afgrænser Simmelkær mod øst og fortsætter gennem landbrugsområder til Sunds, hvor den føres i en bue vest om byen. Forlægningen er sikret ved arealreservation i regionplan for Ringkøbing Amt og kommuneplan for Herning kommune. I regionplanen sker forlægningen gennem jordbrugsområder; i kommuneplanen er en del af området angivet som jordbrugsområde med friluft- eller naturinteresser. Syd for Sunds tilsluttes vejen på ny til rute 34 (12), der forløber gennem jordbrugsområder frem til tilslutningen til motorvejen øst for Gullestrup.



Arealreservation i Regionplan for Ringkøbing Amt 2001 til vejforlægninger ved Haderup og Sunds

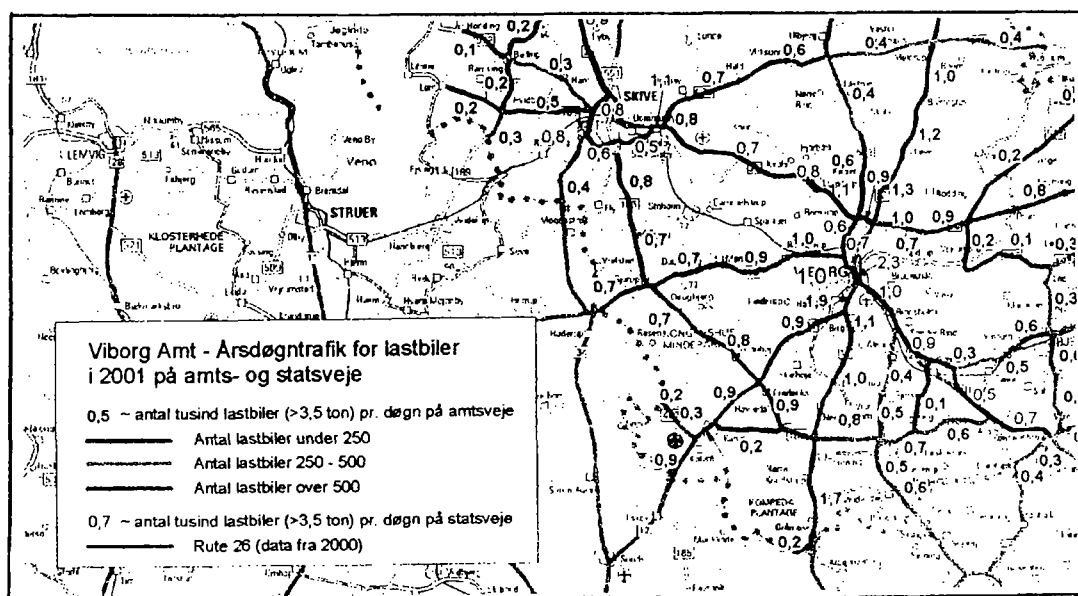
Projektet anslås at ville koste 250-300 mill. kr. I planerne om udbygning af rute 26 indgår en forlægning vest om Skive (vest om Vinde). Denne linieføring vil kunne opretholdes hvis der træffes beslutning om at udbygge rute 34 i stedet for rute 26 på strækningen fra Skive mod Viborg, og udbygges som en senere etape.

Idet der på hovedparten af strækningen er tale om udvidelse af en eksisterende vej, er indgrebene i naturområder små i forhold til en situation med anlæg af en ny vej. En stigning i trafikken kan give støjgener ved Simmelkær og der kan være behov støjhensyn i forhold til et planlagt boligområde i den vestlige del af Sunds.

3.0 Trafiktal og nuværende rutevalg

3.1 Årsdøgntrafik

Årsdøgntrafikken for 2001 på de omhandlende ruter syd for Skive er gengivet neden for. I forhold til årsdøgntrafikken i 1998 er antallet af lastbiler faldet på rute 34 og steget på de øvrige ruter, mest på rute 186. Flere transportører med sættevogne har oplyst, at de for øjeblikket foretrækker rute 186 fordi den er kortere og på grund af den smalle bredde på rute 34.



3.2 Lastbiltrafikkens størrelse og rutevalg

Der er indhentet oplysninger fra en række speditørfirmaer og vognmænd i området for at få oplysninger om erhvervstrafikkens rutevalg (se bilag). Der er langt vægt på at få oplysninger fra de største virksomheder/transportører. Ud over et stort antal transporttunge eksportvirksomheder i området skal fremhæves Hanstholm Havn, hvor der sker en udbygning af færgetrafikken og er en væsentlig vækst i omsætningen (jfr. også brev af 9. 4. 2003 fra Hanstholm Havn).

Forespørgslerne har resulteret i en opgørelse, som inkl. returkørsel omfatter ca. 140.000 lastvogntræk pr. år, der fra Skive har retning mod syd eller øst. Trafik på rute 579 fra Skive mod Hobro er ikke medregnet her. Det vurderes at opgørelsen er af en sådan størrelse, at den er repræsentativt for den trafik, der har mål uden for lokalområdet.

Udgangspunktet var en formodning om, at godstrafikken som har mål syd og øst for Skive fordelte sig med 75 % mod syd og 25 % mod øst. Ifølge de modtagne oplysninger er der i stedet tale om en fordeling med over 85 % mod syd og under 15 % mod øst. Med i billedet hører, at omtrent $\frac{3}{4}$ af trafikken mod Århus angiver at benytte rute 579 mod motorvejen ved Hobro. Der er ingen som har angivet valg af rute 26 til Viborg og herfra mod syd via rute 13.

Sammenholdes oplysninger om antallet af lastbiltræk med den transporterede godsmængde viser der sig at det gennemsnitlige antal tons pr. lastbiltræk er knap 20 t (inkl. returkørsel) i begge de nævnte hovedretninger.

Ses bort fra trafik med ophold eller endemål i Herning (og som derfor ikke kan have fordele ved et andet rutevalg) fordeler den registrerede sydgående godstrafik sig med ca. halvdelen på rute 34/rute 18 og den anden halvdel på rute 186/rute 13.

4.0 Fremtidig rutevalg

Når åbning af rute 18 som motorvej fra Herning mod Vejle er en kendsgerning vil det ændre trafikmønstret.

Den del af godstrafikken, som i dag benytter rute 186 og har mål syd for rute 15, kan herefter forventes at vælge rute 34. Miljømæssigt vil det være en fordel for beboerne i de byer, som rute 186 kører igennem. Den øgede lastbiltrafik, som hermed kan forventes på rute 34, harmonerer imidlertid ikke med vejens standard, herunder ringe bredde på den nordlige del af strækningen.

Rute 186 må som nævnt afvises som værende af interesse ved tilrettelæggelse af den sydgående lastbiltrafik.

Den korteste vej fra rundkørslen ved Hemingvej/Ringvej Syd (rute 26/34) til motorvejen ved Herning vil være via rute 34. Strækningen vil være ca. 17 km længere via en forlagt rute 26 syd om Stoholm til Ravnstrup og herfra via rute 12.

Det tidligere anførte citat fra Viborg Amts rapport om infrastrukturen kan ses som udtryk for en forventning om, at forbindelsen via rute 12 og 18 vil betragtes som mere attraktiv for den sydgående trafik, end rute 13. For trafikken fra Skive og området nord for Skive vil der imidlertid være tale om en omkørsel af en størrelse, som gør et sådant rutevalg urealistisk.

Via rute 34/rute 18 vil der fra Skive mod Vejle være ca. 95 km til sammenkoblingen af den kommende motorvej og rute 13 (som på den sidste del af strækningen også ombygges til motorvej). Med den ovenfor beskrevne udbygning af rute 34 vil de første ca. 45 km være en 3-sporet landevej og de sidste ca. 50 km vil være på motorvej.

Via en forlagt rute 26/rute 13 vil turen være ca. 5 km længere. De første ca. 30 km vil være på motortrafikvej, resten på en 2-sporet landevej. Selv hvis begge muligheder forelå er det tvivlsomt, at denne forbindelse ville blive valgt.

Det er derfor sandsynligt at den sydgående trafik vil vælge den rute, som giver den mest direkte forbindelse mod syd, nemlig rute 34.

5.0 Vejudbygningens betydning for området

Til støtte for vurdering af hvilken betydning den foreslåede udbygning af rute 34 vil have for den midterste og nordlige del af Viborg Amt vedlægges udtalelser fra en række speditjonsfirmaer og virksomheder.

Erhvervsmæssigt lægges i området vægt på udvikling af en videnbaseret traditionel industri med udgangspunkt i de virksomheder, der findes, herunder bl.a. møbelindustrien i Salling og på Mors, fiskeindustrien i Glyngøre og Hanstholm, møleindustrien på Fur og Mors og jern- og metalindustrien i Skive.

Området har forholdsvis mange industrivirksomheder. Fælles for dem alle er, at en stor del af produktionen eksporteres. Transporten af varer fra virksomhederne sker hovedsagelig med lastbiler mod syd.

På det Europæiske marked konkurrerer vore virksomheder i forhold til producenter fra fjernere egne med lavere lønomkostninger bl.a. på at kunne levere varer hurtigt. Herved kan nogle springe grossistledet over og/eller minimere forhandlerens behov for et stort lager.

Et effektivt transportsystem og hurtige vejforbindelser bliver i den sammenhæng vigtige for, hvor hurtigt varerne kan nå frem. Dermed vil det også være bestemmende for, hvor stort et marked, der kan nås med dag til dag levering, hvor mange der kan nås med levering på 2 dage osv.

Den hurtigst mulige forbindelse til Tyskland vil derfor gavne erhvervsudviklingen i området bedst.

Hvis der åbnes mulighed for modullastbiler på op mod 25,25 m længde, som for tiden overvejes i Trafikministeriet, vil det yderligere understrege behovet for bedre vejforbindelse for den sydgående trafik fra området og den stigende transittrafik fra Hanstholm.

Hvilken betydning den hurtigere og mere direkte adgang til motorvejsnettet vil have for virksomhedernes konkurrenceevne kan vanskeligt opgøres eksakt. En vigtig, men vanskelig målbar faktor er den psykologisk effekt:

En udbygning vil forstærke oplevelsen af sammenhæng med resten af landet, og af at regeringen lægger vægt på landsplanredegørelsens motto om Et Danmark i balance.

Bilag: Udtalelser fra transportører mv.

Skive Erhvervskontor
Vestergade 1 B
7800 Skive

Auktionsgade 39
DK 7730 Hanstholm Denmark
Tel +45 96 55 07 10 Fax +45 96 55 07 20
Info@portofhanstholm.dk www.portofhanstholm.dk
CVR-nr. DK 25 90 22 11

<i>Dato:</i>	<i>Journal nr.</i>	<i>Sagsbehandler</i>	<i>Direkte tlf. nr.</i>
8. april 2003		Hans Kjær	96 55 07 25

Vedr.: Udbygning af det overordnede Vejnet til/fra Hanstholm Havn.

Som bekendt blev de tidligere statshavne solgt til lokalsamfundene med virkning fra 1. januar 2001, og som en direkte følge heraf er der en stigende konkurrence mellem de solgte statshavne om at tiltrække dels fisk dels gods i al almindelighed.

I forbindelse med prisfastsættelsen for havnene blev der fra Trafikministeriet gjort et ihærdigt forsøg på, at ligestille havnen rent konkurrencemæssigt, således at alle havnene som udgangspunkt blev stillet på lige fod rent økonomisk. Imidlertid indgik eksterne forhold som vejnettet ikke i den overordnede prismodel, og derfor kan Hanstholm Havn notere sig, at både Frederikshavn og Hirtshals havne er betydeligt bedre stillet rent konkurrencemæssigt. Det gælder både vejtrafikken og banetrafikken, idet der til både Frederikshavn og Hirtshals er fremført motorveje, og endelig er der også jernbaneforbindelser til begge disse konkurrerende havne.

Hanstholm Havn har hverken motorvej eller jernbane, og derfor bør der rettes op på denne skævhed blandt de tidligere statshavne ved at vejnettet til/fra Hanstholm udbygges. Det gælder rute 24 fra Hanstholm til Skive og rute 34 fra Skive til Herning (Sunds), hvor der bliver mulighed for tilslutning til den af folketinget vedtagne nye motorvej fra Herning til Vejle.

Begrundelsen for at nævne både Frederikshavn og Hirtshals havne er, at netop disse havne er de største konkurrenter til Hanstholm Havn rent færgemæssigt, idet der fra alle havnene er færgeforbindelse til Norge. I april måned 2003 sker der en udbygning af færgetrafikken fra Hanstholm, idet både Fjord Line og Smyril Line indsætter nye og større færger, hvilket gør konkurrencesituationen endnu mere alvorlig, idet havnen har været tvunget til at investere store beløb for at kunne betjene de nye færger. Derfor bør vejnettet til/fra Hanstholm udbygges som skitseret ovenfor, minimum til en motortrafikvej for delvist at rette op på den skævhed rent konkurrencemæssigt, som Trafikministeriet har efterladt Hanstholm Havn med.

Anlæggelse af en motortrafikvej vil rent miljømæssigt give en stor gevinst, og samtidigt vil man opnå en større trafiksikkerhed. Siden Hanstholm Havns overgang fra statshavn til kommunal selvstyrehavn er der sket en meget positiv udvikling i omsætningen over havnen, specielt set i lyset af de store restriktioner fiskeriet har været underlagt i samme periode. Havnens omsætning er i perioden fra 2000 steget fra 25 mill. kr. i 2000 over 27,5 mill. i 2001 til nu næsten 33 mill. kr. 2002, og det gør udbygningen af vejnettet endnu mere påkrævet.

For at belyse behovet kan jeg oplyse følgende omsætningstal fra havnen:

I 2003 forventer havnen at skulle ekspedere 80.000 personbiler og 560.000 tons gods hvoraf hovedparten stammer fra færgetrafikken. Hertil kommer at Hanstholm havn som Danmarks største konsumhavn og en betydende havn for industrifisk generer meget tung trafik til og fra havnen. Det kan oplyses, at Hanstholm Havn i 2002 havde landinger på ca. 48.000 tons konsumfisk og ca. 130.000 ton industrifisk.

For både gods og fiskeriomsætningen gælder, at meget af denne trafik skal ned på kontinentet, og derfor er infrastrukturen af stor betydning for hele erhvervslivets konkurrenceevne.

Udover udbygningen af vejnettet er det afgørende for Hanstholm Havn, at der bliver åbnet mulighed for kørsel med modulvogntog specielt på rute 26/34 og endvidere på rute 29, idet udskibning af gods fra Norge til fjenøsten via Århus kunne blive en mulighed for havnen. Besparelsen ved modulvogntog er helt åbenbar, idet brændstofforbruget vil blive reduceret med 15 % pr. tons/km og endelig bliver 3 vogntog til 2.

Med venlig hilsen


Hans Kjær.

Skive Erhvervsråd
Skyttevej 13 C
DK-7800 Skive

Skive, den 25. November 2002
96148100

Vedr.: Infrastrukturen i Nordvestjylland.

Som ansvarlig for en af områdets største transportvirksomheder, og med daglig kontakt til områdets største eksportører skal undertegnede hermed bekræfte nødvendigheden af at der etableres en klar, strategi og handlingsplan for udbygningen af infrastrukturen dækkende hel området.

Nødvendigheden skal ses i det lys at området på sigt vil miste såvel de transport- som løn tunge erhvervsvirksomheder, idet disse i forvejen er stærkt presset af lavere omkostninger fra øst.

Dertil kommer at en forbedret trafiksikkerhed vil komme som en sidegevinst.

Da Danmark ligger som et yderområde i forhold til vort største hjemmemarked (EU) er det derfor en forudsætning at vi er bedre på en række områder for at kunne konkurrere på lige vilkår.

Det er ligeledes et faktum at området historisk og traditionelt i overvejende grad er kendetegnet af dynamiske men også transporttunge virksomheder som bl.a. hele fiskeindustri i Nordvestjylland, møbelindustrien i Salling området, samt ikke mindst møler industrien.

Undertegnede ser det derfor som et ultimativt krav til områdets politikere og andre interesseorganisationer at arbejde for en markant forbedring af vejnettet i området, der kan tilsikre området de bedste forbindelser til EU markedet.

En udbygning af såvel rute 26 fra Hanstholm til Skive, samt rute 34 fra Skive til Herning til minimum en motortrafikvej bør derfor have højeste prioritet. Dertil kommer at der fra Herning bør etableres en motorvejsforbindelse, der støder til E 45, ved enten Vejle eller Kolding.

Ved et almindeligt blik på et Danmarkskortet herefter, vil en sådan påkrævet løsning blot vise at regionen herefter vil være i nærheden af niveau med det resterende Danmark hvad angår en acceptabelt vejføring.

Såfremt der skulle være behov for uddybende kommentarer, står undertegnede til rådighed.

Med venlig hilsen
FREJA Transport & Logistics A/S

Jørgen J. Hansen
Adm. Direktør

Glyngøre, den 14. marts 2003

Vedr. udbygning af rute 26 fra Hanstholm til Skive samt rute 34 til Herning (Sunds)

En udbygning af rute 26: Hanstholm - Skive og af rute 34: Skive - Sunds til minimum en motortrafikvej vil betyde en bedre infrastruktur i Nordvestjylland. Denne del af regionen vil med mange transport- og løntunge virksomheder få en mulighed for at fastholde og gerne øge disse virksomheders konkurrenceevne overfor EU.

I forbindelse med den igangværende udbygning af motorvejsnettet i Jylland med vejføring fra Vejle til Herning (Sunds) betragter vi det som meget vigtigt, at rute 34 fra Skive til Herning (Sunds) bliver udbygget. Rute 34 vil opleve en væsentlig stigning i trafikbelastningen, da motorvejen ved Sunds bliver den nærmeste motorvej i vores region. Den største del af trafikken på rute 26 fra Hanstholm til Skiveegnen skal sydpå og vi søge mod nærmeste motorvej. Dette giver anledning til følgende betragtninger:

- Rute 34 vil i udbygget form sammen med den kommende motorvej være den hurtigste og korteste vej sydpå, hvor erfaringsmæssigt 75% af godstrafikken fra vores område køres. Det vil medføre mindre miljøbelastning og en bedre logistik
- En udbygning af rute 34 til den større trafikbelastning vil øge sikkerheden væsentligt, både for godstransportørerne og for de øvrige trafikanter.

Jens Pedersen

Direktor

INTERFJORD SPEDITION A/S



Skive Erhvervskontor
att. Lise Parkner
Vestergade 1 B. 1. tv.
7800 Skive

Skive:
Engvej 8, Boks 84 7800 Skive
Telefon: 97 52 49 88 Telefax: 97 52 42 :
Giro: 4 15 02 44 CVR: 14 24 72 70
E-mail: skive@danskefragtmand.dk

Viborg:
Katmosevej 16, Boks 58 8800 Viborg
Telefon: 87 25 64 00 Telefax: 87 25 64 :
Giro: 6 30 35 01 CVR: 14 24 72 70
E-mail: viborg@danskefragtmand.dk

På given foranledning, skal jeg her komme med vor udtalelse om A26/34.

I erkendelse af, at der desværre ikke i nær fremtid eller måske aldrig fremføres motorvej til området er det væsentlig for Danske Fragtmænds terminaler i Thisted, Nykøbing, Skive og Viborg at omtalte vejstrækninger bliver udvidet og opprioriteret som motor/trafik strækninger. A26 fra Hanstholm til Århus og A34 fra Skive til Herning med direkte adgang til den sydgående motorvejsstrækning fra Herning.

Hvis ikke vort overordnede vejnet moderniseres og tilpasses tiden, kan det på længere sigt blive vanskeligt at fastholde transportvirksomhedernes tilknytning til lokalområderne. Vi ser allerede i dag en tendens til centralisering i Trekantområdet samt udbygning af transportvirksomheder i Herningområdet. Disse tendenser er klare fare-signaler for hele erhvervslivet i vore områder, servicemæssigt som betjeningsmæssigt. Konsekvensen for arbejdskraften i området vil ganske givet blive meget alvorlige.

Derudover vil det blive svært at tiltrække nye virksomheder, såfremt områdes infrastruktur ikke moderniseres og tilpasses tiden.

Motortrafikveje vil desuden være en sikkerhedsmæssig gevinst. De nuværende A26 og A34 kan meget vanskeligt klare den tunge trafik og kombineret med bløde og langsom kørende trafikanter vil der også fremover opstå farlige situationer, nogle med uheld til følge. På A26 specielt mellem Viborg og Skive er der 2 myldretider, problemet er blot, at myldretiden nu er fra morgen til aften. Strækningen er ganske enkelt en katastrofe.

Ligeså vil der ved motortrafikveje være en miljøgevinst. Trafikken på en sådan vejtype vil glide mere jævnt og de store motorer vil derfor ikke have behov for, som nu, at skulle arbejde med konstante fartmæssige stop og start til fremover at kunne arbejde optimalt med meget mindre energiforbrug.

Dette en ganske kort betragtning, som vi jo kan tale i dagevis uden at gentage os selv. Skulle du ønske yderligere debat, står jeg gerne til den rådighed.

Skive, den 25.11.02

Med venlig hilsen


Niels Christian Madsen

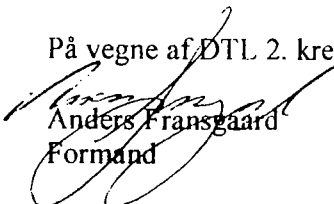
Vedr. udbygning af rute 26 fra Hanstholm til Skive samt rute 34 til Herning (Sunds)

En udbygning af rute 26: Hanstholm – Skive og af rute 34: Skive - Sunds til minimum en motortrafikvej vil betyde en bedre infrastruktur i Nordvestjylland. Denne del af DTL 2. kreds vil med mange transport- og løntunge virksomheder få en mulighed for at fastholde og gerne øge disse virksomheders konkurrenceevne overfor EU.

I forbindelse med den igangværende udbygning af motorvejsnettet i Jylland med vejføring fra Vejle til Herning (Sunds) betragter vi det som meget vigtigt, at rute 34 fra Skive til Herning (Sunds) bliver udbygget. Rute 34 vil opleve en væsentlig stigning i trafikbelastningen, da motorvejen ved Sunds bliver den nærmeste motorvej i vores region. Den største del af trafikken på rute 26 fra Hanstholm til Skiveegnen skal sydpå og vil søge mod nærmeste motorvej. Dette giver anledning til følgende betragtninger:

- Rute 34 vil i udbygget form sammen med den kommende motorvej være den hurtigste og korteste vej sydpå, hvor erfaringsmæssigt 75% af godstrafikken fra vores område køres. Det vil medføre mindre miljøbelastning og en bedre logistik
- En udbygning af rute 34 til den større trafikbelastning vil øge sikkerheden væsentligt, både for gods-transportørerne og for de øvrige trafikanter.

På vegne af DTL 2. kreds



Anders Frandsgaard
Formand

2. kreds omfatter følgende foreninger:

Thy Vognmandsforening, vognmand Egon Sørensen
Egon Sørensen Transport A/S
Industribuen 4-6 7730 Hanstholm

Thisted Vognmandsforening, vognmand Knud Riis Nielsen
Tingstrupvej 31
7700 Thisted

Skive Vognmandsforening, Poul Silkjær
Nørregade 26, Balling
7860 Spøttrup

Skive-Egnens Autovognmandsforening, vognmand Arne Christensen
Søndergårdsvej 59
7884 Fur

Viborg Amts Vognmandsforening, vognmand Anders Frandsgaard
Nørremarksvej 5
8800 Viborg

Morsø Vognmandsforening, vognmand Bent E. Nielsen
Degnestræde 8, Lødderup
7900 Nykøbing M



**Skive Erhvervskontor
Vestergade 1B - 1. tv.
7800 Skive
ATT.: Lise Parkner**

**Sendt via fax nr. 97 52 31 39
Denne side.**

ApS Reg.nr. 200.377
Leopardvej 26
Postboks 179
7700 Thisted

Thisted:
Telefon 97 92 16 22
Telefax 97 91 12 82

Nykøbing M:
Telefon 97 72 15 51
Telefax 97 72 55 45

Thisted, den 6. december 2002.

Emne - Det overordnede vejnet i Viborg Amt med tilslutninger - A26/34.

Det overordnede vejnet er af vital betydning for enhver region - ikke mindst når der er tale om et område som THY og MORS - hvor der er tale om en betydelig fremstillingsvirksomhed ikke mindst med eksport for øje.

A26/34 bør moderniseres - så der min. er tale om en motortrafikvej - med følgende fordele:

At områdets erhvervsliv kan fastholdes / udbygges - alternative vil blive indirekte afvikling.

At transporterne kan foretages mere sikkert.

At brændstofforbruget og miljøbelastningen ikke forøges i forhold til kørt km.

At der kan forventes mindre antal uheld pr. kørt km.

At infrastrukturen kan planlægges bedre - med dynamik og udvikling til følge.

Side 1 af 2.



Det kan siges så enkelt - nemlig er vi ikke i udvikling - er vi i afvikling, hvilket vi i Nordvestjylland ikke kan acceptere - da traditionerne taler for et stærkt lokal erhvervs-
liv.

Der kan naturligvis fremføres mange flere argumenter - udover de nævnte som har 1.
prioritet for os.

Jeg står gerne til rådighed med kommentarer og deltager gerne i den videre debat.

Med venlig hilsen
Danske Fragtmænd Thisted-Nykøbing M.


Johan Winter Rasmussen

Skive Erhvervskontor
Vestergade 1 B
7800 Skive

Skive, den 26. November 200

AHN/æ

Vedr.: Infrastrukturen til og fra Skive.

Til debatten om infrastrukturen i vort område, vil vi gerne bidrage med vort syn på vigtigheden af, at samtlige, der har mulighed for at påvirke en udbygning af det overordnede vejnet til og fra vort område, gør en aktiv indsats for en forbedring af forholdene.

Vore virksomheder, der hører til de meget transporttunge, med en godsmængde, der for Dipaks vedkommende udgør ikke mindre end ca. 75 trailere pr. måned og for Chr. Henriksen og Søns vedkommende ca. 160 trailere pr. måned, er det af afgørende betydning, at vi har let adgang til det overordnede vejnet.

Det er specielt vejforbindelserne syd- og østpå, der for os er væsentlige, stort set alle vore konkurrenter er geografisk placeret syd-og østpå med en nær tilknytning til motorvejsforbindelser! dette giver selvsagt en ikke ubetydelig konkurrencemæssig fordel, da transportomkostninger og ikke mindst tidsfaktoren for vor branche, er afgørende konkurrenceparametre.

En udbygning af vej 34 fra Skive til Herning ser vi som den vigtigste forbindelse for vore transportere, og vi vil stærkt anbefale Erhvervskontoret at tage aktion overfor politikere og andre beslutningstagere, for at gøre opmærksom på vigtigheden af, at virksomhederne her i Nordvestjylland ikke bliver glemt, når beslutninger tages.

Såfremt der skulle være spørgsmål til ovenstående, står undertegnede gerne til rådighed.

Med venlig hilsen


DIPAK A/S

Alex H. Nielsen
Adm. direktør