

NOTAT

Dato 3. oktober 2013
J. nr.

Høringsnotat

Vedrørende forslag til Lov om anlæg af Holstebromotorvejen (L 27)

Udkast til forslag til lov om anlæg af Holstebromotorvejen fra Snejbjerg, syd-vest for Herning, til Holstebro nord har været i høring fra 28. juni 2013.

Lovforslaget har endvidere været offentliggjort på høringsportalen på www.borger.dk.

Lovforslaget er et led i udmøntningen af aftale af 21. marts 2013 mellem regeringen, Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti om "En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen, mv." samt af aftalen om "Linjeføring for Holstebromotorvejen" af 25. april 2013 mellem regeringen og Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti.

Følgende myndigheder og organisationer er blevet hørt: Holstebro Kommune, Herning Kommune, Region Midtjylland, Danmarks Naturfredningsforening, ITD, Dansk Erhverv, DI, Dansk Byggeri, Dansk Energi, Forenede Danske Motorejere (FDM), Det Økologiske Råd, Dansk Vejforening, Sikkertrafik, Dansk Cyklist Forbund, DSB, Midttrafik, Dansk Transport og Logistik (DTL).

1. høringssvar med bemærkninger

Transportministeriet har modtaget 8 høringssvar. De modtagne høringssvar er vedlagt som bilag til høringsnotatet.

I det følgende gennemgås og kommenteres høringssvarene i hovedtræk.

Herning Kommune

Kommunen ønsker at tilslutningsanlægget ved Snejbjerg/rute 15 udformes, sådan at der fortsat kan køre særtransporter gennem anlægget. Ligeledes ønskes tilslutningsanlægget gjort mere dynamisk i forhold til trafikken fra vest videre ad rute 15 øst. Desuden ønsker kommunen en stiunderføring umiddelbart vest for tilslutningsanlægget og en stiforbindelse videre mod øst til Nørretanderupvej, hvor der er en stikrydsning.



Kommunen ønsker præciseret, at tilslutningsanlægget ved Gødstrup omfatter vejføring helt frem til hospitalsgrunden

Side 2/7

Kommunen er villig til sammen med Vejdirektoratet at vurdere nærmere om Schæferivej, nord for Herning, kan lukkes, hvis der til gengæld findes alternative løsninger, der tilgodeser bilister og cyklister i området.

Kommunen ønsker tilslutningsanlægget i Sinding flyttet 20 – 40 m sydpå, og støtter hermed Sinding-Ørre Borgerforenings ønske om flytning af tilslutningsanlægget.

Bemærkninger

Tilslutningsanlægget ved Snejbjerg/rute 15 udformet som et såkaldt ”ruder-anlæg” hvor Albækvej/ Sinding Hovedgade føres over den nye vej. Der vil i den videre proces blive gennemført detaljerede modelberegninger, for at fastlægge trafikstrømmende i tilslutningsanlægget, og på den baggrund vil den konkrete udformning af tilslutningsanlægget blive fastlagt, herunder også om der er behov for en shunt fra rute 15 vest til rute 15 øst. Anlægget vil blive udformet sådan, at der fortsat vil være muligt at anvende strækningen til særligt omfangsrige transporter.

Vejdirektoratet er forsat indstillet på at etablere en niveaufri stikrydsning under Albækvej samt en stiforbindelse til Nørretanderupvej.

Ved Gødstrup omfatter projektet vejforbindelse fra motorvejen og frem til hjørnet af hospitalsområdet, hvor der planlægges etableret et signalanlæg.

Flere borgere har påpeget at en overføring af Schæferivej over motorvejen ikke vil være nødvendig, da ejendommene øst for vejen kan vejbetjenes ad andre veje. Vejdirektoratet vil i samarbejde med Herning kommune arbejde videre med en løsning. For så vidt angår den niveaufrie skæring ved Schæferivej har høringsfasen afdækket, at der er forskellige holdninger til behovet for en niveaufri skæring. Vejdirektoratet vil på den baggrund drøfte den konkrete løsning ved Schæferivej med Herning kommune.

Tilslutningsanlægget ved Sinding er placeret umiddelbart nord for et byudviklingsområde og en eksisterende ejendom. Der er ikke nogen teknisk problem ved at flytte tilslutningsanlægget tættere på byen. Fordelen ved en flytning er primært, at et fire boliger nord for tilslutningsanlægget får større afstand til vejen. En flytning vil kræve nedrivning af én ejendom samt at et antal af de udlagte byggegrunde i byudviklingsområdet skal inddrages. Desuden vil en flytning medføre at vejen kommer tilsvarende tættere på de eksisterende boliger på Ørrevænget, syd for tilslutningsanlægget. Vejdirektoratet har aftalt et møde med Sinding-Ørre Borgerforening, og på baggrund af konklusionerne fra dette møde og en vurdering af de økonomiske konsekvenser af en eventuel flyt-



ning, vil Vejdirektoratet i samarbejde med Herning Kommune aftale den konkrete placering af tilslutningsanlægget.

Side 3/7

Holstebro Kommune:

Kommunen ønsker, at broer og bygværker opstrøms Vandkraftsøen udføres sådan, at de er forberedte til kommende klimatilpasninger, herunder evt. opstuvning af vand.

Kommunen ønsker endvidere, at der etableres en niveaufri stikrydsning på Nordre Ringvej. Desuden ønskes et tværprofil med 7 m. kørebane og 2 m yderabat i begge sider af vejen.

Holstebro Kommune anmoder om at Morrevej føres over/under motorvejen, da Morrevej er adgangsvej for ca. 25 ejendomme, heraf én virksomhed der producere siloer.

Kommunen ønsker at tilslutningsanlægget ved Viborgvej udformes sådan, at der sikres areal til en cykelstiforbindelse langs Viborgvej. Såfremt Vejdirektoratet vælger enkeltrettede cykelstier langs Viborgvej, skal Holstebro kommune opfordre til, at der sikres en trafiksikker løsning af krydsningspunktet mellem den eksisterende dobbeltrettede cykelsti der slutter lige vest for Mejrup og de kommende enkeltrettede stier.

Kommunen ønsker at tilslutningsanlægget ved Skivevej udformes sådan, at der kan etableres en dobbeltrettet cykelsti langs nordsiden af Skivevej. Holstebro Kommune har besluttet at der skal etableres cykelsti langs Skivevej. Kommune vil etablere cykelstien i etaper og har afsat midler i budgettet hertil.

Kommunen ønsker at krydsningen ved Hjermvej og Struer Landevej føjes til listen med tilslutningsanlæg i bemærkningerne til lovtæksten, samt at de bløde trafikkanter sikres i begge kryds.

Bemærkninger

De broer og den del af vejanlægget øst for Holstebro, der kan blive berørt af den skitserede opstemning af vand, vurderes ikke at være sårbare i forhold til en eventuel opstemning af vand i ådalene som følge af en klimasikring af Holstebro by.

Vejdirektoratet har drøftet tværprofil for Nordre Ringvej med Holstebro Kommune, og der er nu enighed om at tværprofilet bliver 8 m. kørebane og 1,5 m rabat i hver side.



Vejdirektoratet vurderer, at der ikke med den forventede trafikbelastning på Nordre Ringvej (ca. 2.100 køretøjer på et hverdagsdøgn) vil være behov for en niveaufri stikrydsning ved Krunderupstien.

Vejdirektoratet tager Holstebro Kommunes ønske om opretholdelse af Morrevej til efterretning. Morrevej tilføjes listen over skærende veje i bemærkningerne til lovforslaget.

Den kommende motorvejs krydsninger med Viborgvej og Skivevej vil blive udformet således, at disse ikke hindre en eventuel senere etablering af cykelsti langs de to veje.

Den kommende vejs krydsninger med Hjernvej og Struer Landevej er teknisk set ikke at betragte som tilslutningsanlæg, da krydsningerne er i ét plan. I detailplanlægningen vil det blive fastlagt om de to kryds udformes som rundkørsler eller signalanlæg. Afhængig af valget af løsning vil forholdene for cyklister bliver udformet sådan, at cykeltrafikken kan afvikles sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Region Midtjylland

Regionsrådet støtter den valgte linjeføring, men beklager at motorvejen ikke kobles direkte på Herning-Vejle motorvejen, således at man, uanset om man kører øst eller vest om Herning, vil skulle køre et stykke på motortrafikvej.

Bemærkninger

Lovforslaget svare til den politiske aftale af 25. april 2013 om linjeføring for Holstebromotorvejen som er indgået i forligskredsen bag en grøn transportpolitik. Høringssvaret fra Region Midtjylland giver i øvrigt ikke anledning til bemærkninger.

Dansk Erhverv

Har ingen bemærkninger til forslaget men opfordrer til, at Vejdirektoratet fortsætter sit glimrende arbejde på tiltag, der minimerer generne for trafikken i byggeperioden.

Bemærkninger

Vejdirektoratet har fokus på at sikre en acceptabel trafikafvikling under anlægsarbejdet.



Dansk Industri (DI)

Af det udsendte forslag til lov om anlæg af Holstebromotorvejen fremgår ikke i hvilket omfang den nye vejforbindelse forberedes til kørsel med modulvogntog og det vil således være hensigtsmæssigt at dette præciseres i lovforslaget. Erhvervslivet har et klart ønske om, at mulighederne for at køre med modulvogntog skal være så gode som muligt, herunder at til- og frakørsler så vidt muligt dimensioneres til, at det bliver muligt at køre med modulvogntog.

DI vil også gerne understrege, at det bør sikres, at gener i anlægsfasen minimeres. Det gælder særligt i forbindelse med udbygningen af den eksisterende motortrafikvej på strækningen fra tilslutningsanlægget ved rute 18 (lige nord for Herning) til Aulum syd. Anlægsarbejderne bør således tilrettelægges, så udgangspunktet er de mindst mulige gener for trafikken, herunder ved at mest muligt arbejde gennemføres som natten og på andre tidspunkter, hvor den trafikale belastning er mindst.

Bemærkninger

Motorvejen og tilslutningsanlæg er dimensioneret til at håndtere modulvogntog.

Vejdirektoratet har fokus på at sikre en acceptabel trafikafvikling under anlægsarbejdet med udbygning af den eksisterende motortrafikvejstrækning til motorvej.

DSB

DSB forudsætter, at DSB holdes skadesløs for de driftstab, som anlæggelse af motorvejen måtte påføre virksomhederne gennem tabte indtægter, buskørsel og andre driftsomkostninger.

DSB forudsætter ligeledes, at der vælges udførelsesmetoder, som begrænser generne for jernbanen mest muligt de 4 steder, hvor motorvejen skal krydse jernbanen, samt at de 4 krydsninger etableres samtidigt.

Bemærkninger

Vejdirektoratet tilstræber at forstyrre togdriften mellem Herning og Struer mindst muligt, og der er allerede dialog omkring den konkrete håndtering af projektets gennemførelse, så de praktiske gener minimeres og eventuelle ændringer i driften kan planlægges.

Kompensation til DSB som følge af driftsforstyrrelser afhænger af de konkrete omstændigheder. Der er ingen tvivl om, at Vejdirektoratet er erstatningspligtig, hvis DSB grundet Vejdirektoratets ansvarspådragende handlinger pålægges



udgifter som følge af driftsforstyrrelser, der ikke har kunnet planlægges på forhånd, og hvor DSB ikke har kunnet foretage afværgeforanstaltninger.

Side 6/7

ITD

ITD har ingen bemærkninger til lovforslaget. ITD forventer dog, at der ved dimensioneringer af ramper, mv. er taget højde for evt. kommende udvidelser af modulvogntogsnettet. ITD noterer sig desuden, at der ikke indgår rastepladsanlæg på strækningen, og forventer at der er taget højde for erhvervstransportens krav til sådanne, således at udøverne bl.a. kan overholde køre- og hviletidsbestemmelserne.

Bemærkninger

Motorvejen og tilslutningsanlæg er dimensioneret til at håndtere modulvogntog.

Der er ikke på strækningen planlagt rasteanlæg. Der er i forvejen et rasteanlæg i Søby, syd for Herning. Etablering af et rasteanlæg skønnes at ville medføre en forøgelse af anlægsomkostningen med ca. 40 mio. kr. Vejdirektoratet vil overveje om en samkørselsplads ved Aulum kan indrettes med toiletfaciliteter og parkeringsmulighed for lastiler.

Sinding-Ørre Borgerforening

Foreningen ønsker en separat stiløsning, enten under motorvejen eller over sammen med den nye Ørrevej, men med en selvstændig cykel/gangsti.

Foreningen ønsker at tilslutningsanlægget flyttet lidt mod øst så den nye Ørrevej kan tilsluttes til Sinding Hovedgade overfor Hjortehøjen.

Desuden ønsker foreningen en bedre forbindelse for cyklister mellem Sinding og Tjørring. Ønsket er en selvstændig cykelsti, primært af hensyn til skoleeleven, men også til fordel for cykelmotionister og forventede fremtidige pendler til regionssygehuset i Gødstrup.

Bemærkninger

Der er i projektet forudsat en stiforbindelse på tværs af motorvejen. Vejdirektoratet arbejder videre med en løsning, hvor stiforbindelsen føres over motorvejen sammen med den forlagte Ørrevej.

En flytning af tilslutningsanlægget ca. 55 m tættere på Sinding by er teknisk mulig. Fordelen ved en flytning er primært at fire boliger nord for tilslutningsanlægget får større afstand til vejen. En flytning vil kræve nedrivning af én ejendom samt at et antal af de udlagte byggegrunde i byudviklingsområdet skal



inddrages. Desuden vil en flytning medføre at vejen kommer tilsvarende tættere på de eksisterende boliger på Ørrevænget, syd for tilslutnings-anlægget. Vejdirektoratet har aftalt et møde med Sinding-Ørre Borgerforening, og på baggrund af konklusionerne fra dette møde og en vurdering af de økonomiske konsekvenser af en eventuel flytning vil Vejdirektoratet i samarbejde med Herning Kommune aftale den konkrete placering af tilslutningsanlægget.

Trafikken på den eksisterende lokalvej fra Sinding til Tjørring og Herning forventes ikke at stige som følge af anlæg af motorvejen. På den baggrund planlægger vejdirektoratet ikke at gennemføre generelle forbedringer af den eksisterende kommunevej. Det vil i forbindelse med fastlæggelsen af den endelige udformning af rampekrydsene i tilslutningsanlægget ved rute 18/ Trehøjevej blive vurderet om der skal etableres sti eller der i udformningen af krydsene etableres særlige forhold for cykelister.

2. Ændringer i det fremsatte lovforslag i forhold til det lovudkast, som har været i høring

Bemærkningerne til lovforslaget giver ikke anledning til ændring af selve lovteksten.

I bemærkningerne til lovteksten pkt. 2.2 ændres ”Forlængelse af Nordre Ringvej i Holstebro anlægges som en 2-sporet vej på 9 m med 7,0 m. kørebane og 1,0 m ydrerabat i begge sider.” til ”Forlængelse af Nordre Ringvej i Holstebro anlægges som en 2-sporet vej på 11 m med 8,0 m. kørebane og 1,5 m ydrerabat i begge sider”.

I pkt. 2.5 tilføjes Morrevej på listen med over- eller underførte lokalveje. For så vidt angår den niveaufri underføring ved Romvigvej har Vejdirektoratets foreløbige detailprojektering vist, at der vil være betydelig risiko for, at en krydsning af motorvejen på dette sted vil være truet af oversvømmelse fra den nærliggende Løven Å. Vejdirektoratet vil undersøge mulighederne for en niveaufri skæring ved Romvigvej nærmere, herunder om der kan findes løsninger som er teknisk og økonomisk realistiske. Der vurderes at være en betydelig sandsynlighed for at projektet ikke kan realiseres.