

Øget kapacitet på Rute 34 og 26 Haderup-Skive N

Høringsnotat - Indledende høring



Indhold

Indledning	3
Andre forslag	5
Resumé af indkomne idéer og forslag.....	5
<i>Ny omfartsvej vest om Skive og 0+ løsning.....</i>	<i>5</i>
<i>Tilslutning ved Kåstrup / Greenlab</i>	<i>6</i>
<i>Estvad.....</i>	<i>6</i>
<i>Rute 34 (Herningvej) og 0+ løsning.....</i>	<i>6</i>
<i>Motorvej.....</i>	<i>7</i>
<i>Furvej.....</i>	<i>8</i>
Vejdirektoratets bemærkninger.....	8
<i>Ny omfartsvej vest om Skive og 0+ løsning.....</i>	<i>8</i>
<i>Tilslutning ved Kåstrup / Greenlab</i>	<i>9</i>
<i>Estvad.....</i>	<i>9</i>
<i>Rute 34 (Herningvej) og 0+ løsning.....</i>	<i>9</i>
<i>Motorvej og Furvej.....</i>	<i>9</i>
Areal- og naboforhold	11
Resume af indkomne idéer og forslag.....	11
<i>Ekspropriation og faldende ejendomsværdi</i>	<i>11</i>
<i>Adgangsforhold</i>	<i>11</i>
Vejdirektoratets bemærkninger.....	12
<i>Ekspropriation og faldende ejendomsværdi</i>	<i>12</i>
<i>Adgangsforhold.....</i>	<i>13</i>
Natur, miljø og klima	15
Resumé af indkomne idéer og forslag.....	15
<i>Forslag om 0+ løsning på delstrækninger af Rute 34 med udgangspunkt i natur, miljø og rekreative forhold.....</i>	<i>15</i>
<i>Flyndersø.....</i>	<i>16</i>
Vejdirektoratets bemærkninger.....	16
Støj.....	18
Resumé af indkomne idéer og forslag.....	18
Vejdirektoratets bemærkninger.....	18
Trafikale forhold	20
Resumé af indkomne idéer og forslag.....	20
Vejdirektoratets bemærkninger.....	20
Øvrige	22
Resumé af indkomne idéer og forslag.....	22
Vejdirektoratets bemærkninger.....	22

Indledning

Den 28. juni 2021 blev der indgået et bredt politisk forlig om "Infrastrukturplan 2035", som omfatter statens investeringer og initiativer på transportområdet for perioden 2022-2035. Det fremgår af aftalen, at der skal udarbejdes en Miljøkonsekvensvurdering (MKV) for øget kapacitet på Rute 34 og 26 mellem Haderup og Skive N.

Miljøkonsekvensvurderingen omfatter en opgradering af den eksisterende strækning på cirka 15 km fra Haderup til Skive S (Rute 34) til en 2+1 vej samt forlægning af cirka 5 km af Rute 26 vest om Skive også til en 2+1 vej. Projektet omfatter også et 0+ alternativ, hvor en løsning baseret på udbygning af eksisterende veje og mindre nyanlæg belyses.



MKV-strækningen Rute 34 og 26 mellem Haderup og Skive N.

I forbindelse med MKV-processen er der afholdt en offentlig idé- og forslagsfase i perioden den 18. maj 2022 til den 15. juni 2022. I offentlighedsfasen blev der afholdt et borgermøde i Kulturcenter Skive den 30. maj 2022, hvor der var ca. 200 deltagere. På borgermødet var placering af omfartsvejen, nabo

og arealforhold samt vejtekniske forhold på eksisterende Rute 34 de primære emner. Andre emner var blandt andet støj, trafikale og miljømæssige forhold. Vejdirektoratet noterede sig de mange emner, der blev rejst på borgermødet, og opfordrede deltagerne på mødet til også at indsende høringsvar.

Indledende idéfase

Formålet med den indledende idé- og forslagsfase er at orientere om projektet og den overordnede proces samt at indhente idéer og synspunkter, som kan indgå i grundlaget for det videre arbejde med MKV-undersøgelsen. Vejdirektoratet har modtaget i alt 70 henvendelser i idé- og forslagsfasen. De omfatter 55 henvendelser fra borgere, 3 henvendelser fra offentlige myndigheder og 12 henvendelser fra virksomheder.

Høringssvarene er i det følgende opdelt i temaerne:

- Andre forslag
- Areal- og naboforhold
- Natur, miljø og klima
- Støj
- Trafikale forhold
- Øvrige

I de efterfølgende afsnit i nærværende er de indkomne forslag og idéer samlet i emneområder sammen med Vejdirektoratets bemærkninger. Bilag 1 viser en oversigt over de indkomne idéer og forslag, og de emneområder de hver især omhandler.

Når resultatet af Miljøkonsekvensvurderingen foreligger, forventeligt i foråret 2024, offentliggøres den i forbindelse med en afsluttende høring i minimum otte-ugers periode, hvor der også åbnes for muligheden for at indsende kommentarer og bemærkninger til projektet. Der vil også blive afholdt borgermøde i denne periode, hvor resultaterne af undersøgelsen vil blive præsenteret.

Efter høringen og opsamlingen fra den afsluttende høring indstilles projektet til transportministeren med henblik på politisk stillingtagen til projektets udformning. Efterfølgende, forventeligt på baggrund af en anlægslov, fortsætter den valgte løsning videre i detailprojektering og anlæg, forventeligt i perioden 2031-2035, jf. Infrastrukturaftalen 2035.

Andre forslag

Resumé af indkomne idéer og forslag

Der er indkommet ca. knap 60 henvendelser der omhandler forskellige forslag og idéer til hvordan projektet kan designes, indrettes og udføres i MKV-undersøgelsen for øget kapacitet på Rute 34 mellem Haderup og Skive Syd og forslag om en evt. ny omfartsvej vest om Skive (Rute 26).

Ca. 45 af de indkomne henvendelser vedrører forslag i forbindelse med en ny omfartsvej vest om Skive, heraf en henvendelse fra Skive Kommune, mens de resterende henvendelser vedrører Rute 34 (Herningvejen) og en 0+ løsning på den strækning. En 0+ løsning definerer Vejdirektoratet som mindre kapacitetsfremmende foranstaltninger fx etablering af en rundkørsel, signalanlæg, mindre udvidelse af 2-sporet vej, m.v. En enkelt henvendelse vedrører ønske om en motorvej mellem Sallingsund og Herning, mens enkelte andre borgere peger på behov for forlængning af Furvej nord for Skive.

Ny omfartsvej vest om Skive og 0+ løsning

Hovedparten af bemærkningerne vedrører grundlag og placering af en ny omfartsvej vest om Skive. Flere henvendelser påpeger, at forundersøgelserapporten fra 2012 er forældet og man ikke bør lægge forundersøgelsens konklusioner til grund for et projekt der først er færdigt i 2035, herunder som baggrund for placering af en ny omfartsvej, da behovet uden tvivl har ændret sig i mellemtiden.

Mange foreslår, at en ny omfartsvej flyttes længere mod vest, enten tættere på Hem eller endnu længere mod vest mellem Hem og Balling. De påpeger, at en placering indenfor det udlagte undersøgelsesområde, kan betyde, at udviklingen i Vinde ved Skive, som har været i vækst de senere år, afvikles og/eller standses, da en evt. ny omfartsvej tæt på boligområdet vil medføre trafik- og støjgener, som kan betyde, at flere fravælger at flytte til området. Flere peger på, at det er vigtigt, at der fortsat er plads til, at Vinde kan vækste og udvikle sig. I forlængelse heraf peger flere på, at det nye indkøbsområde City Vest også vil blive stoppet ved den påtænkte linjeføring.

Skive Kommune mener en ny omfartsvej er nødvendig, og ønsker ikke en 0+ løsning på eksisterende Rute 26. Kommunen påpeger, at tilslutningen af omfartsvejen til Rute 26 mod nord skal ske så langt mod nord som muligt med baggrund i erhvervsudviklingen i området ved Greenlab ved Kåstrup, der er planlagt udvidet fra 70 til 140 ha, og det nye erhvervsområde i Vester Lyby. Kommunen argumenterer for, at en tilslutning længere mod nord samtidig vil betyde større afstand til bebyggelsen i Vinde samt at det vil øge kommunens udviklingsmuligheder mod vest og nordvest. Skive Kommune anbefaler endvidere, at undersøgelsesområdet udvides mod vest, så der kan undersøges for en mere vestlig beliggende linjeføring. Samtidig, at Katrinevej ikke placeres indenfor undersøgelsesområdet. Kommunen argumenterer for, at en vestligere beliggende omfartsvej muligvis kan betyde, at projektet helt kan undgå støjafskærmning til boligområdet ved Katrinevej, så at der tages mest muligt hensyn til eksisterende bebyggelse i området.

En enkelt borger peger på, at placering af en ny omfartsvej tæt på et villakvarter i vækst ikke er fremtidssikret og bæredygtigt. En anden borger foreslår, at en evt. ny omfartsvej placeres tættest muligt på industriområdet ved Vester Lyby nord for Skive og øst for Greenlab.

En borger foreslår, at den eksisterende Rute 26 igennem byen opgraderes ved f.eks. at føre Dølbyvej ovenover Vestre Boulevard, fjerne rundkørslen ved Netto og føre Holstebrovej over eller under Herningvej. Borgeren foreslår også, at Frederiksdal Alle lukkes i den ene ende og at husene i området købes op for at gøre plads til en udbygning af Rute 26. Endelig, at rundkørslen ved Rute 26 (Vestenvinden) fjernes og der etableres til- og frakørsler i begge retninger i stedet for.

En enkelt borger ønsker, at der opsættes størekasser på Rute 26 igennem byen, da der køres alt for stærkt. Der ønskes også lydæmpende foranstaltninger på strækningen, da der er meget støj.

Tilslutning ved Kåstrup / Greenlab

Flere foreslår, at en eventuelt ny omfartsvej kobles på Rute 26 længere mod nord end ved Øster Dølby/Rudemøllevej-området fx ved Kåstrup af hensyn til erhvervsudviklingen i GreenLab og erhvervslivet i Salling, og den mængde tunge trafik der er i forbindelse med områderne.

Flere nævner, at det bør undersøges om omfartsvejen kan placeres i det område, som kommunen allerede har eksproprieret til placering af vindmøller, om der er plads til en vej ind gennem området. Endvidere foreslås det at koble omfartsvejen på ved Ejskærvej fremfor Rudemøllevej.

En enkelt borger peger på, at en linjeføring fra rundkørslen ved Kåstrup/Greenlab og syd på til rundkørslen ved Rute 26 er den mest direkte linjeføring, og foreslår, at linjeføringen for en ny omfartsvej med fordel føres tættere på Hem og føres under Ballingvej og Holstebrovej (nedgraves) for at minimere støjubredelsen.

Ved Holstebrovej foreslås den eksisterende vej igennem Folmentoft ved det gamle Gyro benyttet. Dette vurderes at være den mest direkte vej mellem rundkørslen ved Kåstrup og Herningvej.

Estvad

En borger foreslår følgende med udgangspunkt i Estvad: At en ny omfartsvej starter med en rundkørsel i Estvad, forløber videre vest om Højvangvej og på bro over Kisumvej. Rute 26 kobles på med et fjerde ben i rundkørslen ved Vestenvinden og mødes med den nye omfartsvej i et signalkryds eller en rundkørsel. En evt. ny omfartsvej foreslås derefter at fortsætte under jernbanen, videre i rundkørsel over Holstebrovej, under Ballingvej, videre vest om Vinde, evt. lukke Dølbyvej af eller lave en sammenhængende bro over Dølbyvej samt Rudemøllevej og videre ud på Rute 26 nord herfor.

Et andet meget konkret forslag er, at en evt. ny omfartsvej med fordel kan flette ind i Herningvej kort før Estvad. Det foreslås, at vejen forløber i en blød bue fra Estvad tæt ved Kisum, over de bare marker mellem Tolstrupvej og Hem og ud gennem området med vindmøller ved Ejskærvej og fletter ind til eksisterende Rute 26 tæt på Kåstrup og Greenlab.

En borger peger på, at til- og frakørselsforholdene er et problem for mange på strækningen Estvad til rundkørslen ved Rute 26, og at det derfor bør undersøges, om en evt. ny omfartsvej kan forlænges, så den starter sydligere (ved Estvad) end ellers planlagt.

Rute 34 (Herningvej) og 0+ løsning

Flere borgere har indsendt forslag og idéer til Rute 34.

Flere foreslår, at Rute 34 Herningvej udvides i bredden og med cykelsti, så det er muligt at passere hinanden, dvs. der peges på en 0+ løsning fremfor en opgradering til en 2+1 vej.

På den anden side peger en virksomhed på, at der er behov for udbygning af både Rute 26 og 34, da det er svært at overhale på strækningen. Der peges på, at hele strækningen fra Sallingsundbroen til Herning bør laves til 2+1 vej. Virksomheden undrer sig over, at der bruges penge på en omfartsvej ved Viborg og som motorvej, da trafiktætheden på Rute 13 er mindre end på Rute 26 mellem Skive og Nykøbing.

En borger foreslår, at der etableres vigepladser på Rute 34, så landbrugskøretøjer kan holde til siden, og at der etableres svingbaner i trafikerede kryds. Dette vurderes at give en mere sikker vej uden at belaste de omkringliggende ejendomme og områder. Borgeren imødeser større støjgener og alvorlige ulykker med påkørt råvildt med en 2+1 motortrafikvej med højere hastighed. Borgeren argumenterer for at Rute 34 er en god vej, hvor der sjældent er kø, der er god sigt og overhalingsmuligheder, hvis den da ikke var så smal, som den er i dag. Borgeren ønsker ikke Rute 34 udvidet til 2+1 for at komme hurtigere frem, men ønsker en udbygget 1+1 vej for at kunne køre mere sikkert. Det påpeges, at man har ventet 10 år siden sidste undersøgelse og at man nu skal vente yderligere 7-10 år på gennemførelse af projektet med bl.a. udbygning af Rute 34. Udbygningen ønsker igangsat snarest

muligt. Samlet set foreslås, at Rute 34 bibeholdes og udbygges til tung trafik samt at der etableres en 2+1 vej på Rute 26 langt uden om Skive.

Endelig er der en borger, der nævner, at der med fordel kan anlægges en ny vej øst for den eksisterende vej fra Mogenstrup til Bærs for bl.a. at beskytte et § 3 område.

Flere borgere har indsendt forslag og idéer specifikt til Rute 34 på strækningen mellem Bærs og rundkørslen ved Herningvej / Rute 26.

Mange høringsvar udtrykker bekymring omkring en 2+1 motortrafikvej på delstrækningen, da de mener det vil ødelægge lokalsamfundet, når vejen deler området op i to. Der er i dag meget lokal færdsel på tværs af Rute 34 qua lodsejere med jord på begge sider af vejen.

Borgere i og omkring Estvad tilslutter sig en 0+ løsning fra rundkørslen ved Herningvej/Rute 26 sydpå til Bærsholmvej. Der er mange ejendomme på strækningen og Estvad by er udnævnt til bevaringsværdig landsby med Estvadgård og mange små ejendomme omkring denne. Samtidig er der et Natura 2000-område på strækningen. Derfor siger de nej tak til et haneanlæg ved Flyndersøvej i Estvad og 2+1 på strækningen. Der opfordres til, at der ses på flere forhold, som beboerne i området, arbejdspladser, firmaer, natur og kulturhistoriske værdier i kombination med god infrastruktur. Herningvej foreslås udbygget med et bredere profil og med separat cykelsti til Estvad og Flyndersø, cykelsti fra Skive til området, Højvandvej og Flyndersøvej foreslås nedlagt, krydset Herningvej/Præstevejen foreslås forbedret med bedre oversigt og udkørselsmuligheder og cykelstien ved Flyndersøvej foreslås flettet ind til/fra området. Det vil hjælpe de lette trafikanter at komme til/fra Herningvej/Præstevejen. Indkørsel til Naturparken Flyndersø og heden bevares herved og tager trykket af især grusvejen Flyndersøvej.

Enkelte borgere påpeger, at der på strækningen fra rundkørslen ved Herningvej/Rute 26 er en del ejendomme, og der er meget lokal trafik og landbrugskørsel. I stedet for en ny bred vej med cykelsti foreslås det, at det undersøges, om det er muligt at forlænge den nye omfartsvej vest om Skive, så den starter i Estvad vest for den eksisterende vej. Den eksisterende vej kan så opretholdes som lokal vej til Rønbjerg, Estvad og Bærs. Denne løsning vurderes at ville tilgodese lokalområdet, der fortsat kan benytte eksisterende til- og frakørsler til ejendommene samtidig med, at den vil øge fremkommeligheden for tung trafik på Rute 34, der så ikke skal igennem rundkørslen ved Rute 26. Trafikken vurderes også at kunne blive afviklet på den eksisterende Herningvej i anlægsfasen.

En borger foreslår, at Rute 34/Herningvej ved Flyndersø føres igennem den nuværende bakke som en tunnelloøsning eller en lang faunapassage. Alternativt, at vejen forlægges mod vest, så kurven rettes op, hvilket dog vurderes at være et stort indgreb eller at bevare det eksisterende vejforløb.

En enkelt borger foreslår, at der skal tages hensyn til venstresving med svingbaner ved en to-sporet landevej, såfremt Rute 34 fastholdes, som den er i dag. Med en to-sporet landevej kan der opretholdes til/afkørsel til Flyndersø. Kan kombineres, så beboere på den østlige side af Herningvej inden Bærs kan kobles på der, da de ellers får lang omvejskørsel. Beboerne fra Bærs vil ved en 2+1 vej benytte Flyndersøvej som bliver mere belastet. Det er grusvej i dag. Beboerne langs Flyndersøvej bliver dobbeltramte med mer-gener både fra Herningvej og fra grusvejen forbi deres huse.

I øvrigt peges der på, at det er vigtigt, at der sikres sikre og gode cykelstiforhold via direkte cykelstier mellem Flyndersø og Skive by.

Motorvej

En borger foreslår, at der arbejdes med en ny motorvej fra Kåstrup i Salling, hvor der vil komme mange lastbiler fra Greenlab, ned forbi Vinderup, hvor den forbindes til motorvejen ved Mejrup Kirkeby, og peger på, at det er den mest rigtige løsning på lang sigt i forhold til logistikken i Nordvestjylland.

Furvej

Tre borgere påpeger Skive Kommunes ønske om en forlægning af Furvej til Rute 26 nord for Skive sådan at den tunge trafik til/fra Nord- og Østsalling og Fur kan ledes nord for boligområdet ved Resen via Rute 26. En sådan forlægning kan indtænkes i et kommende tilslutningsanlæg ved Rute 26. Det foreslås endvidere, at en forlægning af Furvej kan være en naturlig forlængelse af en kommende Rute 34 og dermed lade Rute 34 ende i Furvej. Det vil give bedre trafikal tilgængelighed for industrien i Nord- og Østsalling og Fur og bedre forhold for en kommende bydel omkring Marienlyst og Petunias ekspansion mod nord.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet har noteret sig de mange indkomne forslag og bemærkninger til vejtekniske og trafikale løsninger.

Ny omfartsvej vest om Skive og 0+ løsning

Enkelte har kommenteret, at forundersøgelsen fra 2012 er forældet. Udgangspunktet for MKV-undersøgelsen er forundersøgelsen, men ved igangsætning af MKV-undersøgelsen opdateres grundlaget, herunder plan-, miljø- og naturforhold, der udføres feltundersøgelser og opdaterede trafikberegninger, støjberegninger, samfundsøkonomi, anlægsoverslag, og der gennemføres offentlighedsfaser og indhentes idéer og forslag, der inddrages i undersøgelsen. MKV-undersøgelsen beskriver og vurderer således projektet på et opdateret grundlag og mere detaljeret niveau end forundersøgelsen.

Formålet med MKV-undersøgelsen er at undersøge mulighederne for at øge kapaciteten på strækningen mellem Haderup og Skive N og dermed forbedre fremkommeligheden på strækningen. I den forbindelse er det i kommissoriet for undersøgelsen fastlagt, at der skal ses på en forlægning af Rute 26 vest om Skive med etablering af en ny omfartsvej. Omfartsvejen skal være med til at lede trafikken udenom Skive, hvorved den eksisterende Rute 26 igennem Skive aflastes. Omfartsvejen er tidligere foreslået placeret mellem den vestlige del af Skive by og byen Hem således, at den aflaster Rute 26 igennem Skive by og fortsat opfattes som en del af Skive by. Placeres omfartsvejen meget længere mod vest mellem fx mellem Hem og Balling vil vejen ikke have samme nærhed til byen og dermed ikke have karakter af en omfartsvej.

Planlægningsmæssigt har Skive Kommune i deres kommuneplan 2020-2032, reserveret et areal til en kommende omfartsvej i området mellem Skive og Hem. Vejdirektoratets MKV-undersøgelse tager udgangspunkt i denne.

Vejdirektoratet er dog opmærksom på, at der er flere, der ønsker omfartsvejen etableret i større afstand til Katrinevej i Vinde af hensyn til støj og for at tilgodese en fremtidig udvikling i området. Vejdirektoratet forventer derfor på baggrund af de indkomne bemærkninger at undersøge mulighederne for en linjeføring længst muligt mod vest i undersøgelsesområdet.

Vejdirektoratets samlede vurdering af undersøgelsesområdets udbredelse er, at undersøgelsesområdet er i overensstemmelse med kommunens tidligere planlægning og nuværende Kommuneplan 2020-2032. Desuden er det Vejdirektoratets vurdering, at undersøgelsesområdet er placeret godt i forhold til at en ny omfartsvej skal aflaste den eksisterende Rute 26 gennem Skive, og samtidig fortsat opfattes om en del af byen, hvilket en mere vestlig placering udenfor undersøgelsesområdet ikke vil imødekomme. De fremkomne bemærkninger om støj og nærhed til lokalsamfund i nærområdet vil Vejdirektoratet undersøge og inddrage i det videre arbejde, bl.a. vil der – som nævnt – blive set på linjeføring længst muligt mod vest i undersøgelsesområdet så der kan tages bedst muligt hensyn til bl.a. Katrinevej i Vinde.

Valg af linjeføring og længdeprofil for en ny omfartsvej sker som en iterativ proces, hvor fordele og ulemper ved forskellige forslag undersøges og vurderes. De konkrete forslag fra høringsfasen vedr. omfartsvejen og tilslutning af eksisterende veje vil blive taget med videre i denne proces.

I MKV-undersøgelsen indgår undersøgelse af en 0+ løsning for den eksisterende Rute 26 igennem Skive, dvs. undersøgelse for mindre kapacitetsfremmende foranstaltninger på strækningen. Vejdirektoratet har noteret sig de indkomne bemærkninger til en 0+ løsning.

For så vidt angår bemærkninger om undersøgelser af støj henvises til afsnit om støj og vibrationer.

Tilslutning ved Kåstrup / Greenlab

I kommissoriet for MKV-undersøgelsen fremgår, at en ny omfartsvej tilsluttes Rute 26 nord for Skive i området ved Øster Dølby. Dette ligger også til grund for den økonomi der er afsat til gennemførelse af projektet i 2031-2035, jf. Infrastrukturplan 2035. Vejdirektoratet har noteret sig forslagene om en tilslutning længere mod nord. Nord for Øster Dølby og Rudemøllevej opfører Greenlab 12 nye vindmøller og mellem Ejskærvej og Kåstrupvej er der allerede opført 8 vindmøller, der står på en lige linje i dag. Forslagene om at koble en evt. ny omfartsvej på Rute 26 tættere på Kåstrupvej og Greenlab længere mod nord eller på ved Ejskærvej besværliggøres på grund af vindmøllerne og deres beliggenhed. I henhold til gældende "Vejledning om planlægning for og tilladelse til opstilling af vindmøller" fra 2022 skal mindsteafstanden mellem vindmøller og overordnede statslige veje være 1 gange møllehøjden. En nordligere tilslutning af omfartsvejen er ikke mulig på grund af vindmøllerne i området, og pga. lokalplan nr. 276, er det samlet set ikke teknisk muligt at føre en omfartsvej nordligere end i området ved Øster Dølby.

Estvad

I kommissoriet for MKV-undersøgelsen fremgår, at en forlægning af Rute 26 vest om Skive skal undersøges med udgangspunkt i Rute 26, der i dag forløber fra Viborg mod øst, syd om Skive (Ringvej Syd) og videre til Mors, Thisted og Hanstholm. Ved rundkørslen Vestenvinden mødes Rute 26 og 34 i dag. En ny omfartsvej med udgangspunkt i Rute 26 er således udgangspunktet, da det vil være en fortsættelse af det eksisterende ringvejs-system ved Skive.

Vejdirektoratet vil i det videre arbejde med design af projektet undersøge og vurdere til- og frakørselsforholdene på strækningen Estvad til rundkørslen ved Rute 26.

Rute 34 (Herningvej) og 0+ løsning

MKV-undersøgelsen for opgradering af strækningen mellem Haderup og Skive S (Rute 34) til en 2+1 vej forudsættes at ske som en udbygning af den eksisterende landevej, hvorfor der ikke forventes undersøgt alternative linjeføringsforslag. Undersøgelsen vil dog også omfatte en 0+ løsning, hvor der ses på mindre kapacitetsfremmende foranstaltninger, som f.eks. mindre nyanlæg på strækningen.

Vejdirektoratet er opmærksom på, at Rute 34 (Herningvej) i dag har et meget smalt profil. I MKV-undersøgelsen indgår undersøgelser af forskellige mulige udbygningsløsninger for Herningvej, som sammenholdes med trafikmængder, landbrugskørsel, omkringliggende ejendomme, omvejskørsel, landskab, miljø, natur, rekreative forhold, lavbundsprojekter, m.m. I disse undersøgelser indgår, om hele strækningen udbygges til en 2+1 vej med 90 eller 100 km/t og/eller om dele af strækningen fastholdes som en to-sporet landevej, f.eks. fra Bærs til rundkørslen ved Rute 26, med et bredere tværprofil end i dag.

Som en del af MKV-undersøgelsen undersøges der også for sammenhængende cykelstiruter.

Vejdirektoratet er opmærksom på landskab, natur, rekreative forhold m.v. i området ved Flyndersø.

Motorvej og Furvej

Vejdirektoratet bemærker, at forslag om etablering af ny motorvej fra Salling til Holstebro ligger uden for rammerne af det politisk vedtagne kommissorie for MKV-undersøgelsen "Øget kapacitet på Rute 34 og 26 mellem Haderup og Skive N".

Vejdirektoratet er opmærksom på ønskerne om forlægning af Furvej med forbindelse til rute 26 nord for Skive. Af forundersøgelsen fremgår det, at der skal ses nærmere på mulige tilkoblinger af

Rudemøllevej til Rute 26. Den udbygning, der eventuelt kommer ved Furvej, vil også i følge Skive Kommunes Kommuneplan 2020-2032 betyde, at Furvej skal tilkobles her. Vejdirektoratet vil som en del af miljøkonsekvensvurderingen undersøge, om Furvej på sigt bedst tilkobles ved Rudemøllevej eller om erhvervsudviklingen i området langs Furvej sker tættere på Skive by, hvorfor en tilslutning til rute 26 enten skal ske ved den eksisterende rundkørsel ved Nørre Boulevard eller ved et evt. nyt hankænlæg ved Rute 34/26.

Areal- og naboforhold

Resume af indkomne idéer og forslag

Der er indkommet 15 hørings svar, der omhandler areal- og naboforhold.

Hørings svarene fordeler sig på 2 offentlige myndigheder (Holstebro Kommune og Skive Kommune), 3 virksomheder (2 virksomheder har afgivet fælles svar sammen), 10 borgere og beboere i området til projektet.

Ekspropriation og faldende ejendomsværdi

Flere borgere skriver, at de er bekymrede og forventer faldende værdi af deres boliger samt at blive stavnsbundet. Endvidere er de bekymrede for, om de kan sælge deres ejendomme og til hvilken værdi med en ny omfartsvej i baghaven. De nævner desuden, at folk flytter på landet for at slippe for larm, støj og trafik. En borger nævner, at en ejendomsmægler ikke mener, det er muligt at sælge ejendomme i området, før der er en afklaring på, om den nye omfartsvej bliver en realitet.

Yderligere nævner en borger, at salg af deres ejendom blev sat i bero, da køber læste om den nye mulige omfartsvej, som muligvis kommer til passere meget tæt på deres ejendom. En anden nævner, at de på købstidspunktet ikke kendte til lokalplanerne, og der ikke stod noget på kommunens hjemmeside under aktuelle høringer, så de er bekymrede for, at de er bundet til et hus, som de måske ikke ønsker at bo i. En tredje borger føler sig taget som gidsel i en lang og udmattende beslutningsproces, og ved ikke om de er købt, solgt eller stavnsbundet. De ser derfor helst, at den nye omfartsvej går direkte gennem deres hus, og de ønsker ikke selv den øgede trafik og larmen.

De håber alle, at de berørte borgere tidligt i forløbet får en afklaring af, hvad der skal ske med deres ejendomme og mener ikke, at det er rimeligt, at der kan gå op til to år, inden de får en afklaring.

Skive Kommune gør opmærksom på, at det er ønskeligt, at jordfordeling og ekspropriation samt opkøb af ejendomme fremrykkes så meget som muligt for at undgå, at ejendomme bliver stavnsbundet og lukkes inde med væsentlig dårligere adgang til det opgraderede vejnet.

Skive Stenhuggeri og Skive Savværk nævner, at hvis ekspropriation kommer på tale, har de som virksomhedsejer behov for en hurtig afklaring med henblik på tilrettelæggelse af virksomhedernes fremtid.

En borger påpeger i sin henvendelse, at forslaget vil bevirke at 7-9 næsten nyrenoverede ejendomme vil skulle jævnes med jorden, og at den nye omfartsvej kommer til at ligge tæt på et boligområde, hvor 15-20 parcelhuse må forventes jævnet med jorden.

Adgangsforhold

Flere nævner, at de hilser en udbygning af Rute 34 velkommen, men de gør opmærksom på, at flere landbrugsejendomme på den nordlige del af strækningen samt mellem Mogenstrup og Bærs har direkte udkørsel til Herningvej (Rute 34) og jord på begge sider af vejen. Derfor vil disse ejendomme blive udfordret med hensyn til at kunne krydse vejen med kreaturer, når de skal på græs, kørsel med traktorer og andre landbrugskøretøjer, herunder lastbiler til (kvæg)gårde, og vil få adskillige kilometers omkørsel med en ny motortrafikvej.

Der gøres opmærksom på, at en opgradering af Rute 34 til en 2+1 vej vil kræve en større jordfordeling, da flere landbrugsejendomme har jord på begge sider af Herningvej. Fordelen ved

jordfordeling er, at jordene samles på den samme side som gården, og ikke som i dag, hvor jordene ligger spredt på begge sider af Rute 34. En borger nævner, at trods jordfordeling, vil der stadig være meget kørsel med landbrugsmaskiner, på de omkringliggende veje, og mange må køre lange omveje for at komme til deres marker.

Flere nævner, at der er behov for afklaring af, hvordan de fremtidige til- og afkørselsforhold bliver.

I stedet for en udbygning til 2+1 vej på den nordlige del af Rute 34 foreslås en vej tilsvarende strækningen fra Haderup til Sunds.

Flere borgere peger desuden på, at en 2+1 vej også vil give en række udfordringer for alle ejendomme øst for Herningvejen og Flyndersø, der bliver afskåret fra det rekreative område ved Flyndersø og heden, og derfor siger de ja tak til en 0+ løsning med cykelsti ved Flyndersø. Der peges på, at den afskårne adgang kan blive en dyr løsning med tunneler/broer og parallelveje. Endvidere er der bekymring for omvejskørsel på mere end 10 km, hvoraf noget på grusvej, for at komme ind til Skive, og det nævnes, at det vil være dobbelt så langt som i dag. Der peges på udfordringer med buskørsel og især for børn, der skal med skolebussen, for folk der arbejder i Skive, renovation, post og pakkeomdeling, og at en ny 2+1 vej vil give anledning til mere kørsel, ekstra brændstof, slitage på biler og veje, større CO2 aftryk m.m.

En borger nævner, der skal findes alternative udkørsler til 9 nuværende udkørsler (svarende til 18 ejendomme og gårde) imellem Bærs og Mogenstrup, hvis der laves en ny 2+1 vej på strækningen. Disse nye udkørsler vil komme til at ligge lige op ad et stort fredet hedeområde ved Flyndersø og derved være med til at påvirke et rigt fugle- og dyreliv.

Holstebro Kommune skriver, at de gerne indgår i et samarbejdet med Vejdirektoratet om at vurdere, hvordan enkeltejendomme og trafikafviklingen langs Rute 34 bedst håndteres i kommunens område.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet har noteret sig de indkomne forslag og bemærkninger.

Ekspropriation og faldende ejendomsværdi

Vejdirektoratet har noteret sig de indkomne synspunkter og har stor forståelse for, at man som nabo og ejer af fast ejendom langs strækningen bliver sat i en svær situation på grund af projektet.

Formålet med MKV-undersøgelsen er bl.a. at skabe øget kapacitet på Rute 34 og 26 mellem Haderup og Skive N. Mere specifikt omfatter projektet undersøgelse af en opgradering af den eksisterende strækning på ca. 15 km fra Haderup til Skive S (Rute 34) til 2+1 vej kombineret med forlægning af ca. 5 km af Rute 26 vest om Skive til 2+1 vej. Det kan således ikke undgås, at naboer til vejene vil blive påvirket. Vejdirektoratet vil derfor bestræbe sig på at undersøge og skitsere løsninger, der har så få negative konsekvenser for naboerne som muligt.

Der er således stor fokus på at begrænse arealbehovet både under anlægsarbejdet og i forhold til arealbehovet til de færdige veje, herunder midlertidige og permanente ekspropriationer samt totalekspropriationer. På nuværende tidspunkt kendes arealbehovet ikke, da projektet er i den indledende fase, hvor projektet ikke er så konkret endnu.

Ekspropriation er dermed ikke en del af miljøkonsekvensvurderingen, idet ekspropriationsforretninger først kan gennemføres, efter der er truffet en politisk beslutning om projektets nærmere udformning.

Når arealerhvervelsen sker i en senere fase, bliver det gennem ekspropriation ved Ekspropriationskommissionen, der er en uvildig instans.

I forhold til ekspropriation og værditab vil Ekspropriationskommissionen foretage en konkret vurdering for hver enkelt ejendom, der berøres af projektet. Det er på den måde kommissionen, som tager stilling til og beslutter, hvorvidt og eventuelt hvilken erstatning der skal gives til de enkelte lodsejere

Ud over direkte berørte ejendomme, så kan Ekspropriationskommissionen også vurdere, at en ejendom på andre måder bliver så væsentligt berørt af projektet, at den skal eksproprieres i sin helhed. Kommissionen foretager en samlet vurdering ud fra følgende forhold:

- Afstand mellem beboelsen/haven og vejen
- Støjniveauet ved beboelsen
- Hvor stort et areal der skal erhverves til selve vejen
- Hvor dominerende vejanlægget vil blive i forhold til ejendommen
- Ejendommens anvendelse
- Ændrede adgangsforhold, også internt på grunden

Ud fra en konkret vurdering af forholdene på stedet og efter at have lyttet til ejerne, så kan Ekspropriationskommissionen således nå frem til, at hele ejendommen bør overtages af staten, uden at den er direkte berørt af anlægsprojektet. Modsat kan Ekspropriationskommissionen også på baggrund af en vurdering af forholdene nå frem til, at det ikke er relevant at overtage hele ejendommen. Der findes med andre ord ikke præcist fastsatte kriterier for, hvornår en ejendom kan forventes eksproprieret i sin helhed.

En ejendom, der ikke kan afhændes på normale vilkår på grund af anlægsprojektet, kan i særlige tilfælde erhverves af staten, inden de almindelige ekspropriationer finder sted. Det forudsætter, at ministeren giver mulighed for tidlig erhvervelse. Det sker typisk, når projektet har en sådan fast karakter, at anmodninger om fremrykket ekspropriation kan realitetsbehandles.

Desuden skal følgende forhold som minimum være til stede:

- Ejendommen skal være usælgelig
- Ejendommen skal være berørt af det projekterede på en sådan måde, at der er risiko for at ejendommen alligevel vil blive eksproprieret på et senere tidspunkt
- Der skal være en begrundelse for, at erhvervelsen ikke kan vente til de almindelige ekspropriationer sker. Det kan for eksempel være alder, sygdom, arbejde, skilsmisse, familieførøgelse m.m.

Ansøgning om fremrykket ekspropriation kan - når der på baggrund af den gennemførte MKV er truffet politisk beslutning om projektets udformning - sendes til Vejdirektoratet, som står for behandling af sagen.

Adgangsforhold

Med den politiske aftale "Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021" er det besluttet at igangsætte anlæg af projektet "Øget kapacitet på Rute 34 mellem Haderup og Skive N" i år 2031. Vejdirektoratet vil så tidligt som muligt herefter indkalde berørte lodsejere til et informationsmøde. Her vil der blive orienteret nærmere om den konkrete udformning af projektet, samt om forhold vedrørende ekspropriation, adgangsforhold og jordfordeling.

Jordfordeling betyder i korte træk, at marker bliver byttet mellem landbrugsejendommene, så de kommer til at ligge bedre for landbrugsdriften, når anlægsarbejdet er færdigt. Jordfordeling igangsættes først i forbindelse med detailprojekteringen, dvs. fra 2031. Det er Vejdirektoratets ønske at have en god dialog med lodsejere, hvorfor Vejdirektoratet gerne tager en konkret dialog om adgangsforhold, jordfordeling, projektet, ekspropriationsprocessen mv. med dem, der må ønske det.

Som en del af MKV-undersøgelsen skal det undersøges om Rute 34 skal opgraderes til en 2+1 vej", og i den forbindelse er det ikke hensigtsmæssigt med overkørsler på vejen. Det handler både om trafikafvikling og trafiksikkerhed. For at f.eks. overhalingsstrækninger kan få en passende længde, kan

det således være nødvendigt at nedlægge overkørsler og benytte bagvedliggende adgangsveje. Det vil være en del af MKV-undersøgelsen at se på, hvordan de eksisterende adgange kan saneres. Det vil typisk være relevant at samle eksisterende adgange i færre kryds og lave nye, alternative adgangsveje.

Ejendommene langs Rute 34 er allerede i dag pålagt servitut om adgangsbegrænsning. Det betyder, at alle adgange fra Rute 34 til de tilgrænsende ejendomme er registreret i en fortegnelse (et adgangsregister), hvor adgangens beliggenhed (kilometrering) og anvendelse (f.eks. markoverkørsel eller adgang til enfamiliehus) er noteret. Den eksisterende tinglyste adgangsbegrænsning på strækningen opretholdes.

Det vil i forbindelse med detailprojektering i en senere fase af projektet blive vurderet, hvilke konkrete adgange der skal etableres, nedlægges eller opretholdes/retableres. Der forventes at være behov for at omlægge en stor del af de nuværende adgange til primært private ejendomme i færre kryds. Det vil betyde, at nogle kan få omvejskørsel. Det er en del af undersøgelsen at skitsere nogle fornuftige løsninger herpå.

Natur, miljø og klima

Resumé af indkomne idéer og forslag

Der er indkommet 12 hørings svar, som omhandler natur, miljø eller rekreative forhold. Hørings svarene fordeler sig på 2 kommuner (Skive og Holstebro), 1 forening (Naturparkgruppen) samt 9 borgere og beboere i området til projektet.

Skive Kommune, Teknik, Miljø og Udvikling, har gennemgået vejstrækningen / mulige vejstrækninger startende fra kommunegrænsen mod syd og gør i sit hørings svar opmærksom på en række relevante punkter og lokale forhold, herunder at projektet berører eller kommer i nærheden af en række § 3 beskyttede naturområder, Natura 2000-områder, beskyttelseslinjer, beskyttede diger, planer om etablering af cykelsti på diget på østsiden af Koholm Å, udpegninger til Grønt Danmarkskort, planlagte vådområder, krydsende vandløb og rekreative stier (herunder Vestsallingstien, som er tidligere jernbanestrækning som kan være forurenet) samt planlagt hævnings af Koholm Å i forbindelse med et vådområdeprojekt.

Tilsvarende gør Holstebro Kommune opmærksom på en række relevante punkter og lokale forhold, som Vejdirektoratet bør være opmærksomme på i det videre arbejde med projektet, herunder at undersøgelsesområdet passerer arealer, der er omfattet af 17 retningslinjeområder i kommuneplanen (bl.a. lavbundsareal, økologiske forbindelser, værdifulde landbrugsområder, skovrejsningsområde, naturbeskyttelsesområde, værdifuldt kulturmiljø, geologi og en bevaringsværdi bygning). Endvidere gør kommunen opmærksom på, at projektet vil krydse eller komme i nærheden af en række § 3 beskyttede naturområder og nævner projektet vil kræve dispensation fra Naturbeskyttelseslovens § 3, og at kommunen i en senere fase af projektet vil tage stilling til evt. krav om anlæg af erstatningsnatur for de § 3 områder som bliver berørt/fjernet i forbindelse med projektet.

Holstebro Kommune gør også opmærksom på nærliggende Natura 2000-områder og at der er kendskab til forekomst af Bilag IV-arterne stor vandsalamander og spidssnudet frø i ca. 500-700 m afstand fra den eksisterende vej.

Tillige, gøres opmærksom på behov for udlednings- og nedsivningstilladelser efter miljøbeskyttelseslovens §§ 28 og 19, og hvilke forhold der er gældende ved tilladelser til bassinanlæg. Tilsvarende gøres opmærksom på en række grundvandsforhold langs strækningen, og at der er flere ejendomme, der har egen vandforsyning langs Rute 34.

Endelig oplyser kommunen, at de ved en screening af undersøgelsesområdet har fundet tre kortlagte forurenede lokaliteter som Vejdirektoratet skal være opmærksomme på i det videre arbejde.

Forslag om 0+ løsning på delstrækninger af Rute 34 med udgangspunkt i natur, miljø og rekreative forhold

Borgere i området mellem Flyndersø og Bærs peger på den unikke og fredede natur, som årsag til at de har boet i området i mange år, og nævner de ønsker en 0+ løsning med cykelsti ved Flyndersø.

I et fælles hørings svar fra 24 husstande i og omkring Estvad, samt Estvad-Rønbjerg Menighedsråd gøres opmærksom på, at der på strækningen fra rundkørslen Vestenvinden, videre sydpå ad Rute 34 til og med Bærholmvej-krydset er store natur- og kulturhistoriske værdier, som værdsættes højt og besøges af mange mennesker året igennem. Estvad by, er udnævnt til en bevaringsværdig landsby; Estvadgård og mange små ejendomme omkring denne; Natura 2000-områderne hhv. Karup Ådal og området omkring Koholm Å (Habitatområde H40) og Flyndersøområdet (Habitatområde H41), som der arbejdes på at gøre til "Naturpark Flyndersø - Sdr. Lem Vig". De 24 husstande i og omkring Estvad samt Estvad-Rønbjerg Menighedsråd tilslutter sig en 0+ løsning på delstrækningen.

En borger peger på, at der skal findes alternative udkørsler til 9 nuværende udkørsler - 18 ejendomme og gårde - imellem Bærs og Mogenstrup, hvis der laves en 2+1 løsning, og at nye udkørsler vil komme til at ligge op ad et stort fredet hedeområde ved Flyndersø og derved være med til at påvirke et rigt fugle- og dyreliv.

Andre nævner, at en 2+1 sporet vej, vil forurene mere med CO₂ og støj, i forhold til en 0+ løsning, da der proportionelt støjes og udledes mere CO₂ pr. km, ved højere fart. Dertil peges der på, at en 2+1 løsning vil give anledning til omvejskørsel for mange for at komme omkring motortrafikvejen, og at dette også giver anledning til øget CO₂-udledning.

En borger gør også opmærksom på en motortrafikvejs indvirkning på dyrelivet og henviser til Haderup Omfartsvej, hvor der er sat hegn op langs vejen, og peger på der vil komme en lang strækning, hvor dyrelivet ikke kan passere medmindre der laves faunaovergange, og at dette vil være en ekstra omkostning i forhold til en almindelig hovedvej uden hegn.

Flyndersø

Flere peger i deres høringssvar på at området ved Flyndersø er unikt og har fredet natur, og at der er særlige forhold, som man ønsker projektet, tager højde for i det videre arbejde.

En borger gør opmærksom på, at engene langs Herningvej er § 3-områder, og at der i vandhullerne og småsøerne er et rigt dyre- og fugleliv, herunder gøres opmærksom på den store vandsalamander, som er sjældnen i Vestjylland og beskyttet iflg. EU-Habitatdirektivet.

En borger og en forening gør opmærksom på, at Skive Kommune er inde i en afsluttende proces med at få certificeret en pilotnaturpark Flyndersø - Sdr. Lem Vig i regi af Fritidsrådet, som en officiel Naturpark. Der indgår Natura 2000-områder i områdeudpegningen, som udgøres af Habitatområde nr. H41 og Fuglebeskyttelsesområde nr. F29. Det forventes, at den kommende Naturpark får områder både øst og vest for Rute 34, bl.a. Flyndersø og engområderne i Skive Ådal ind til Egeris og Bilstrup boligkvarterne i Skive by.

Det oplyses, at der allerede i regi af pilotnaturparken er etableret stiforbindelser på hele strækningen gennem Skive Ådal og ud til Flyndersø Mølle, hvor Rute 34 krydses, og at disse stier giver anledning til en del trafik af MTB-motionister, ryttere, gående og cyklende mellem østsiden og vestsiden af Rute 34 ved Flyndersø Mølle, og at det derfor er vigtigt at bibeholde flere tilkørsler til Flyndersø Camping, søens parkeringsområder og vandreruter, samt mulighed for at krydse Rute 34, så adgangen til shelterplads, Karup Å-området og Skive Plantage bevares.

Der gøres også opmærksomhed på, at Flyndersøvej er en del af den gamle Adelsvej mellem Skive og Holstebro med bevaringsværdige milesten af Ole Rømer, samt at dele af grusvejen er med i optegningerne til Natura 2000-området. Ved at lukke tilkørselsveje og derved få øget trafik på den nordlige del af Flyndersøvej, vil der komme øget belastning på miljø og dyreliv i området.

På den baggrund vurderes en opgraderet landevej fra Bærs til Skive med opretholdelse af eksisterende tilkørsler at være mest hensigtsmæssig, således at miljø, natur og rekreative forhold i området bibeholdes i videst mulig udstrækning.

En anden borger anbefaler, at Rute 34 graves ned i landskabet i Flyndersø-området og foreslår konkret at strækningen nord og vest for Bærs nedgraves i bakken og det forholdsvis trafikfarlige sving ved bakken udjævnes i en ny vejføring øst for det nuværende sving og fortsætter afskærmet (eller gerne som tunnel her) over/under moseområdet øst for den nuværende vejføring ved selve Flyndersø og derefter igen nedgraves i landskabet/bakkerne nord for dette moseområde (øst for campingpladsen). Derved afskærmes naturen lydmæssigt mest muligt.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet har noteret sig de indkomne forslag og bemærkninger.

I MKV-undersøgelsen vil der blive foretaget en kortlægning af eksisterende plan-, natur- og miljøforhold. På baggrund af kortlægningen og efterfølgende miljøkonsekvensvurderinger vil det i MKV-undersøgelsen blive afklaret, hvor det vil være hensigtsmæssigt bl.a. at etablere faunapassager, hegn, aflede overfladevand, m.m.

Projektet vil i muligt omfang blive tilpasset de lokale naturmæssige og landskabelige forhold.

I MKV-undersøgelsen indgår beregninger på forventede CO₂-udledninger i både anlægs- og driftsfasen for de forskellige løsningsforslag.

Desuden vurderes de rekreative forhold for mennesker i undersøgelsesområdet. Eksisterende stiforbindelser forventes opretholdt, og Vejdirektoratet vil i samarbejde med kommunerne vurdere, hvordan de kommunale planer for de rekreative interesser kan sikres i forbindelse med projektet.

Støj

Resumé af indkomne idéer og forslag

Der er indkommet 24 bemærkninger, der omhandler støjgener generelt i forhold til trafikstøj og tung trafik, samt bekymringer for de fremtidige forhold på strækningen i forhold til øget kapacitet. Hørings svarene fordeler sig på 1 offentlige myndighed (Skive Kommune), 2 virksomheder, 20 borgere samt en fælles bemærkning fra 24 husstande og et menighedsråd.

For så vidt angår opfordringer til undersøgelser af støj kan Vejdirektoratet oplyse, at undersøgelser for støj og støjafskærmning indgår i MKV-undersøgelsen.

Fælles for alle bemærkninger er bekymringer for øgede støjgener i forbindelse med projektet. Højere hastighed og mere trafik påpeges at give stigende støjgener, ringere sikkerhed samt mere CO₂ og forurening samt generel en større sundhedsrisiko og mindre attraktive boligområder med faldende huspriser. Der stilles spørgsmål til om støjgrænserne overholdes og om der tages hensyn til den stigende trafik og særligt tung trafik.

En borger bemærker, at de forstår grundene til at der skal etableres en omfartsvej, men at de bosatte sig på landet i et roligt ugeneret naturområde, og hvis/når en omfartsvej etableres, ser de gerne, at den går direkte gennem deres hus, da de ikke ønsker at vælge larmen og den øgede trafik til.

Generelt langs strækningen er der flere bemærkninger som omhandler behov for støjdæmpende indsatser:

- Opsætning af støjafskærmning ved støjfølsomme steder
- Udlægning af støjreducerende vejbelægning
- Nedgravning af vejen
- Hastighedsnedsættelse

Generelt er der bekymring til omfartsvejens forventede linjeføring og der foreslås en placering længere mod vest. Enkelte foretrækker 0+ løsningen. En enkelt bemærkning beskriver støj der kastes tilbage fra store vinduer.

Af specifikke lokaliteter, der er bekymringer for i forhold til støj, er bl.a. Flyndersø Camping, Vinde, Resen, Estvad, Katrinevej og Vester Fælledvej.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet har noteret sig de indkomne forslag og bemærkninger.

Formålet med MKV-undersøgelsen for projektet øget kapacitet på Rute 34 og 26 mellem Haderup og Skive N er, at udarbejde et skitseprojekt for projektet med henblik på at skabe bedre fremkommelighed. I undersøgelsen vil der blive gennemført grundige støjberegninger for hele strækningen og de berørte boligområder - både dagens situation og ud fra den trafikale situation, der forventes i fremtiden med en udbygget vej.

Støjberegningerne udføres efter en anerkendt metode (Nord2000) som anvendes til at analysere de støjmæssige konsekvenser af at udbygge vejen, herunder behov for støjdæmpende foranstaltninger. I forbindelse med konsekvensvurderingerne vil der blive foretaget undersøgelser af mulighederne for at reducere støj for boliger der belastes over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 58 dB. I praksis er det dog langt fra alle boliger, hvor det er økonomisk realistisk at reducere støjen. I hvert tilfælde foretages en konkret vurdering af lokaliteten, herunder vurdering af effekten og pris af et givent tiltag. I hvilket omfang støjskærme kommer til at indgå i den endelige miljøkonsekvensrapport beror således på konkrete vurderinger.

I undersøgelsen vil beskyttelsesniveauet for støjskærme eller -volde blive fastlagt, det vil sige placering og længde/højde fastlægges på skitseniveau. Det vil først være i en senere fase (detailprojektering), at skærme og volde bliver udformet i detaljer.

Normalt anvendes støjreducerende foranstaltninger som støjskærme, støjvolde, støjreducerende belægnings og tilskud til støjisolering af boliger. Det gælder for disse og andre metoder at de ikke kan fjerne støjen, men kun dæmpe den. Enkeltliggende boliger, der er belastet med støj over 63 dB efter åbning af vejen, får normalt tilbudt tilskud til støjisolering. Det kan være boliger, hvor det ikke er muligt at opsætte støjafskærmning, eller boliger hvor en støjskærm/vold ikke har en tilstrækkelig effekt.

De mange bemærkninger til støjgener og forslag og ideer til støj dæmpning, som er modtaget, vil indgå i de videre overvejelser, hvor Vejdirektoratet vil vurdere, hvor det vil være hensigtsmæssigt i forhold til effektivitet.

Trafikale forhold

Resumé af indkomne idéer og forslag

Der er indkommet 17 hørings svar, som omhandler trafikale forhold omkring projektet. Hørings svarene fordeler sig på 2 kommuner (Skive og Holstebro), 1 forening (Naturparkgruppen), 2 virksomheder samt 12 borgere og beboere i området til projektet.

En borger udtrykker bekymring for at Rudemøllevej tilsluttes Rute 26, og den deraf øgede trafikmængde.

To hørings svar påpeger, at der allerede i dag opstår farlige situationer, når man kører fra Vinde og ud på Rute 26, og at man bør sænke hastigheden på denne del af Rute 26.

En borger bemærker, at placeringen af omfartsvejen inden for undersøgelsesområdet, udover at begrænse byens mulighed for at vokse og give støj i Vinde, vil skabe nye flaskehalse i eksisterende rundkørsler.

To hørings svar nævner trafikale problemer ved tilslutningen til Herningmotorvejen, og forslag til forbedringer af fremkommeligheden.

De øvrige hørings svar vedrører alle udbygningen af Rute 34.

Flere hørings svar beskriver, at en motortrafikvej vil give øget trafik på lokalvejene, der alle er smalle og ikke dimensionerede til de trafikmængder der vil komme. Det påpeges også at en motortrafikvej vil flytte den tunge lokale trafik ud på parallelvejene.

Det foreslås af flere, at man udvider kørebanebredden på den eksisterende Rute 34, så den lever op til dagens vejstandard, og man ikke går videre med motortrafikvejsløsningen.

Holstebro og Skive Kommune tilslutter sig behovet for en udvidelse af Rute 34 og peger på, at man frem til anlægsstart (2031) bør se på en udvidelse af vejbredden på den eksisterende vej bl.a. af hensyn til trafiksikkerheden på strækningen.

En borger peger på, at strækningen fra Haderup Omfartsvej til rundkørslen ved Rute 26 bør have første prioritet, fordi vejen i dag er meget smal og farlig at køre på, og at Rute 34 bør prioriteres før en eventuel ny omfartsvej vest om Skive.

Holstebro Kommune skriver i deres hørings svar, at man som minimum skal have tilslutning ved Mogenstrup og Trævældevej, og at man skal vurdere hvordan trafikken igennem Mogenstrup skal håndteres. Enkelte borgere påpeger også behovet for vejkrydsning ved Tingvej, Rønnemosevej og Sebstrupvej og generelt behov for at sikre gode adgangsforhold for virksomheder.

Naturgruppen foreslår, at der etableres passage for bløde trafikanter nord for Bærs Bakke, da der er naturområder på begge sider af Rute 34.

En enkelt borger foreslår, at man udformer tilslutningsanlægget imellem Rute 26 og Rute 34 med naturlig ind- og udfletning for at undgå vigepligter.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet har noteret sig de indkomne forslag og bemærkninger.

Omfartsvejen tilsluttes som udgangspunkt kun større krydsende veje, og Rudemøllevej forventes ikke at blive tilsluttet omfartsvejen.

Vejdirektoratet er i dialog med Skive Kommune omkring problematikken ved Vinde. En eventuel ny omfartsvej vil reducere trafikken på den eksisterende Rute 26, og derved afhjælpe problemet ved

Vinde og også reducere trafikken i de eksisterende rundkørsler. Det er derfor Vejdirektoratets vurdering at der ikke vil opstå nye flaskehalse i rundkørslerne som følge af projektet.

De trafikale problemer omkring tilslutningen til Herningmotorvejen, der nævnes i enkelte høringssvar, er ikke en del af dette projekt. Det kan dog nævntes, at der i Infrastrukturplan 2035 er afsat 0,4 mia. kr. til udbygning af Herningmotorvejen mellem Rute 34 og frem til Holstebromotorvejen.

Vejdirektoratet og Holstebro Kommune har gennemført en række trafiktællinger på sidevejene til Rute 34, for at belyse omfanget af trafik på parallelvejene. Dette vil også indgå i den samlede vurdering af vejforbindelser og tilslutninger til Rute 34.

Eksisterende stiforbindelser forventes opretholdt, og Vejdirektoratet vil i samarbejde med kommunerne vurdere, hvordan passage for bløde trafikanter kan sikres i forbindelse med projektet. Tilslutningen mellem Rute 26 og Rute 34 vil blive udformet således at trafikafviklingen optimeres, men hvor parametre som økonomi og trafiksikkerhed også indgår i overvejelserne.

Øvrige

Resumé af indkomne idéer og forslag

Der er indkommet ét høringssvar fra Banedanmark, der nævner, at de ingen bemærkninger har til høringen vedr. indkaldelse af idéer og forslag til miljøkonsekvensvurderingen for øget kapacitet på Rute 34 og 26 mellem Haderup og Skive N.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet har noteret sig Banedanmarks bemærkning.