

Øget kapacitet på Rute 26 Sallingsund – Hanstholm

Resumé af miljøkonsekvensvurdering



TITEL

Øget kapacitet på rute 26
Sallingsund – Hanstholm,
Resumé af
miljøkonsekvensvurdering

DATO

November 2023

ISBN (trykt version)

978-87-7595-076-8

ISBN (digital version)

978-87-7595-077-5

COPYRIGHT

Vejdirektoratet, 2023



Den politiske aftale

Det fremgår af den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035, at der skal ske en udbygning af strækningen, og at anlægsarbejdet forventes igangsat i 2024.

Første skridt frem mod realiseringen af anlægsprojektet er at gennemføre en miljøkonsekvensvurdering (MKV) i 2022-2023 samt indhente miljøgodkendelse hos Trafikstyrelsen. Kommissoriet for miljøkonsekvensvurderingen kan læses på vd.dk/sallingsundhanstholm.

Denne rapport sammenfatter Vejdirektoratets forslag til at øge kapaciteten på rute 26, samt miljøkonsekvensvurderingen og de forskellige beregninger og vurderinger, der ligger til grund herfor.



Øget kapacitet mellem Sallingsund og Hanstholm

Vejdirektoratet har nu afsluttet miljøkonsekvensvurderingen for at øge kapaciteten på rute 26 mellem Sallingsund og Hanstholm.

I denne folder kan du læse et kort resumé af undersøgelsen. Vil du vide mere, kan hele miljøkonsekvensvurderingen læses på vd.dk/mkv-sallingsund-hanstholm. Her er miljøkonsekvensvurderingen og vejprojektet gennemgået mere detaljeret, og her findes også baggrundsrapporter for projektet.

På hjemmesiden er det bl.a. muligt at finde detaljerede zoombare kort med forventet støjdbredelse,

arealbehov samt kort om miljøforhold. Det er også muligt at læse nærmere om de trafikale konsekvenser af udbygningen.

Du har mulighed for at indsende bemærkninger til miljøkonsekvensvurderingen i høringsperioden, som løber frem til 28. januar 2024.

Hvad er en miljøkonsekvensvurdering

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

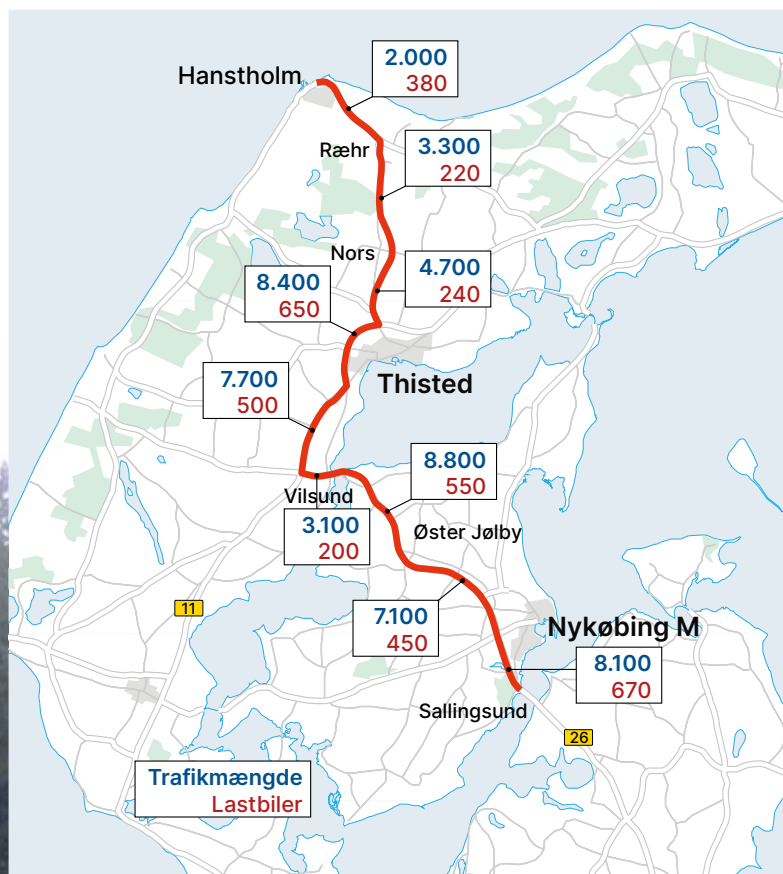
Miljøkonsekvensvurderingen skal desuden sikre, at vejprojektet bliver bedst muligt tilpasset omgivelserne, og at miljøet ikke påvirkes unødvendigt.

Vejen i dag

Rute 26 mellem Sallingsund og Hanstholm er en ca. 55 km lang landevej, og strækningen er for det meste en tosporet landevej. På store dele af strækningen er hastighedsgrænsen 90 km/t. Tre delstrækninger på i alt ca. 24 km er motortrafikvej. Trafikmængderne på strækningen varierer på hverdage fra ca. 2.000 køretøjer på den nordligste del af strækningen til ca. 9.000 på Thisted Omfartsvej og på Vilsundvej mellem Sundby og Solbjerg. På store dele af den øvrige strækning kører der mellem 7.000 og 8.000 køretøjer dagligt.

Strækningen passerer en række bysamfund, og ved byerne og andre steder på strækningen er der en række vigepligtsregulerede kryds. Omkring flere af de større kryds er hastigheden reduceret til 70 km/t. Strækningen gennem Vilsund er den eneste strækning i byzone. Sammen med strækningen over Vilsundbroen er det den eneste strækning med en hastighedsgrænse på 50 km/t.

Der er meget erhvervstransport på strækningen herunder bl.a. landbrugsmaskiner.



Udbygningen af vejen

I fastlæggelsen af projektet for udbygningen har der primært været fokus på at forbedre fremkommeligheden samt at minimere variationen i rejsetiden fra dag til dag.

Projektstrækning

Der er i alt foreslået 23 projekter til at forbedre forholdene langs rute 26. Tilsammen vil de koste mere end de 760 mio. kr., der er afsat i Infrastrukturplanen. Der er derfor foreslået to bud på, hvordan man kan realisere projekter indenfor den økonomiske ramme. De præsenterede bud på pakker er udelukkende forslag, og kan blive prioriteret anderledes i forbindelse med den endelige behandling af projektet.

I det ene scenarie vil der fortrinsvis være fokus på krydsombygninger, og i det andet er der mere fokus på forbedrede overhalingsmuligheder.

Der er en række projekter, som er inkluderet i begge scenarier. Disse projekter er beskrevet nærmere i afsnittet basis, og det er de projekter, der giver de største forbedringer af rejsetiden på rute 26. Projekterne omfatter f.eks. ombygning af krydsene ved de mest trafikerede sideveje i form af vejlukninger, svingbaner eller etablering af toplanskryds, hvor sidevejen føres over rute 26 på en bro, og der etableres ramper som tilslutning til rute 26.

Ved at gennemføre krydsombygningerne inkluderet i basis vil der blive en bedre fremkommelighed og trafiksikkerhed. Det skyldes, at når sideveje lukkes, og kryds ombygges til mere sikre kryds, vil det være muligt at hæve hastighedsgrænsen ved krydsene til gavn for fremkommeligheden. Derudover vil lukning af kryds samt etablering af svingbaner i de tilbageværende kryds på strækningen betyde, at der ikke længere vil være holdende venstresvingende på rute 26 i de kryds, hvorved både fremkommeligheden og trafiksikkerheden her forbedres. Tilsvarende inkluderer basis også en overhalingsstrækning på Thisted Omfartsvej. Dette projekt medfører udover en bedre fremkommelighed også en reduktion i variationen i

rejsetiden fra dag til dag, hvilket vil gøre planlægningen af rejsetiden på strækningen mere sikker.

I basis er også inkluderet projekter for cykelstier. Der er i alt tre stiprojekter på de delstrækninger, hvor der ikke findes alternative ruter langs kommunevejene. Fremadrettet vil der derfor ikke være cyklistere på kørebanen på strækningen. Udover at det er en fordel for cyklisterne med en cykelsti, vil det også være en fordel for den øvrige trafik, som nu ikke skal overhale bløde trafikanter.

I basis er også inkluderet de projekter, der sikrer at miljøpåvirkningen af projektet minimeres (f.eks. støjskærm ved Ræhr og faunapassage ved Krudals Å).

Hvis projekterne i scenariet med krydsombygninger vælges, vil der være yderligere seks lokaliteter, hvor der foretages en række krydsombygninger. Dermed vil der være flere steder på strækningen, hvor der bliver saneret i antal sideveje og etableret svingbaner i kryds. Det betyder, at der vil være et begrænset antal steder langs strækningen, hvor der vil være holdende venstresvingende på kørebanen. Det vil have en yderligere positiv effekt på fremkommelighed og trafiksikkerhed.

Hvis projekterne i scenariet med bedre overhalingsmuligheder vælges, vil der blive etableret yderligere tre overhalingsstrækninger. Det betyder, at der vil være flere trafiksikre muligheder for at overhale øvrig trafik på strækningen. Det vil både medføre en reduktion i rejsetiden og mindre variation i rejsetiden fra dag til dag.

I det følgende præsenteres de projekter, der indgår i **basis** samt de projekter, der indgår i scenariet med **krydsombygninger** og bedre **overhalingsmuligheder**.

Basis

Der er 14 delprojekter med i basis. Projekterne dækker over krydsombygninger, cykelstier og en enkelt overhalingsstrækning. Der er i basis også inkluderet et forslag til ombygning af krydsningen mellem rute 11 og 26 vest for Vilsund.

De 14 projekter er vist på kortet nedenfor.

1. Støjskærm ved Ræhr

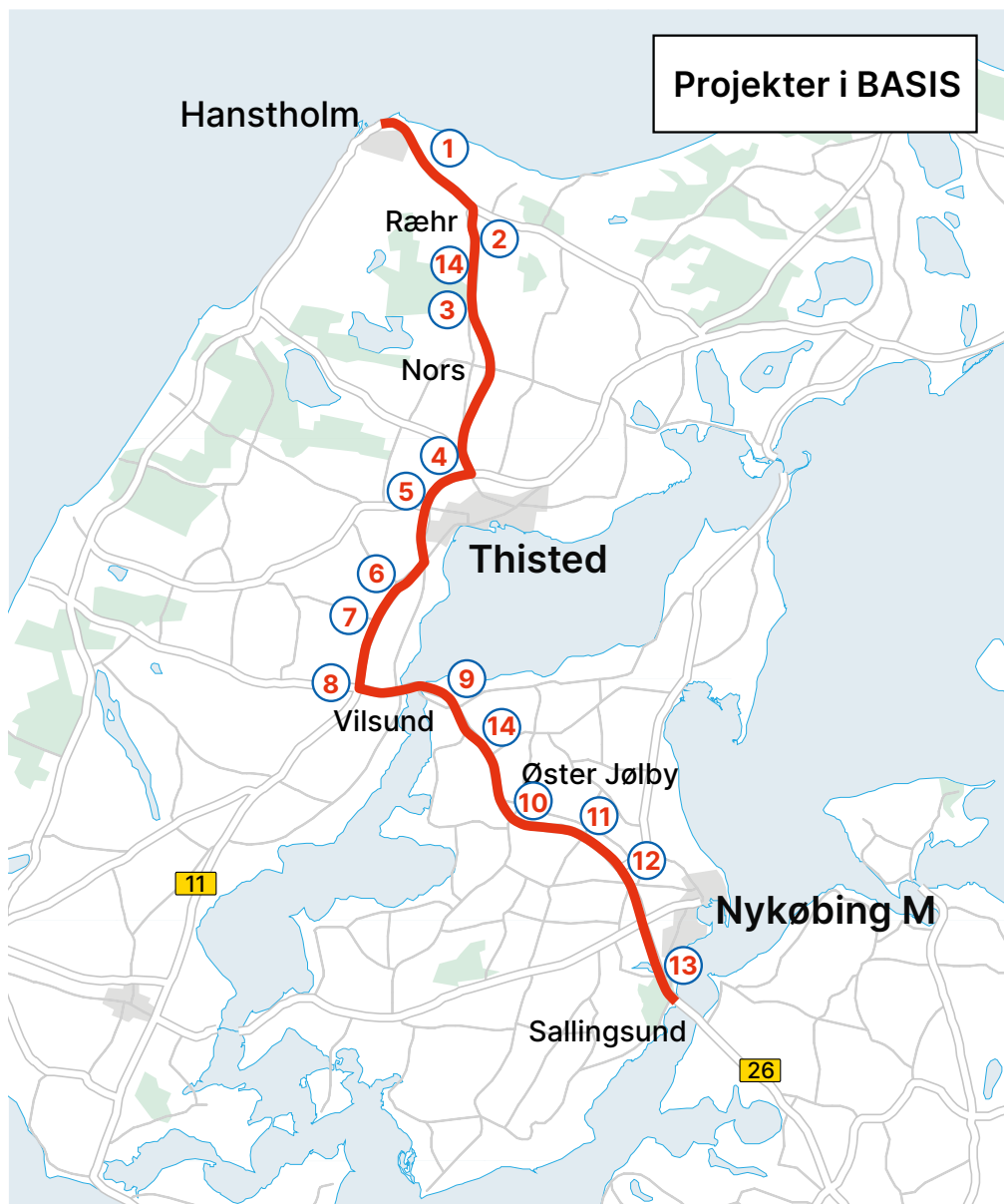
Der etableres ca. 500 m støjskærm ved Ræhr.

2. Cykelsti mellem Ræhr og Tved

Der etableres en dobbeltrettet cykelsti på vejens østlige side mellem Ræhr og Tved, samt krydsningsheller for cyklisterne ved rundkørslen ved Hanstholmvej.

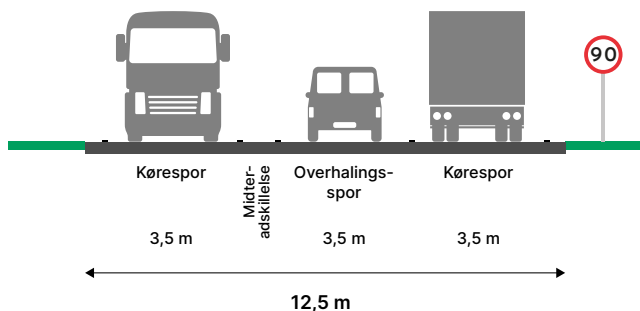
3. Cykelsti mellem Tved og Nors

Der etableres en dobbeltrettet cykelsti mellem Tved og krydset Vorringvej/Ballerumvej.



4. Overhalingsspor Thisted Omfartsvej

Der etableres en overhalingsstrækning i begge retninger mellem rundkørslen ved Hanstholtvej og frem til broen, hvor Thorstedvej krydser over rute 26.



Tværsnit for 2+1 vej.

5. Forbedret kryds ved Malervej

Krydset er meget belastet trafikalt i dag. Derfor lukkes for venstresving i krydset. I stedet etableres en forbindelse mellem rute 26 og Vorupørvej for trafik i sydgående retning. Trafik i nordgående retning skal benytte eksisterende adgang ved . Dermed vil det stadig være muligt at køre i alle retninger i krydset.

Visualisering af hankanlæg ved Malervej.

6. Cykelsti mellem Thisted og Skjoldborg

Der etableres enkeltrettede cykelstier på strækningen fra den eksisterende stitunnel syd for Thisted og frem til Skjoldborg.

7. Sammenhængende 90 km/t mellem Thisted og Sundby

For at sikre mere sammenhængende 90 km/t på strækningen lukkes sidevejene ved Stakkedal, Østergårdsvej, Langebeksvej (Nord) og Møgelvej samt en række adgange til enkeltejendomme. Ved Kallerupvej etableres en tunnel til de bløde trafikanter. Vejadgangen ved Kallerupvej opretholdes, så der fremadrettet vil være et T-kryds. Alle veje, der lukkes, tilsluttes andre kryds for adgang til rute 26. Der etableres variable hastighedstavler i krydset. Tiltaget betyder, at der fremadrettet udelukkende vil være behov for at sænke hastighedsgrænsen permanent til 70 km/t ved krydset Beerstedvej og Langebeksvej (syd).

8. Forbedret krydsning Rute 11/26

Kommunevejen Åsvej benyttes i dag som forbindelse fra Mors og videre ad rute 11/26 mod nord. Forbindelsen mellem rute 11 og 26 er i dag udformet, så der skal foretages to venstresving for at komme fra Vilsund mod nord. Derfor etableres en shunt fra Vilsundvej til Oddesundvej mod nord. Shunten udformes til 70 km/t.



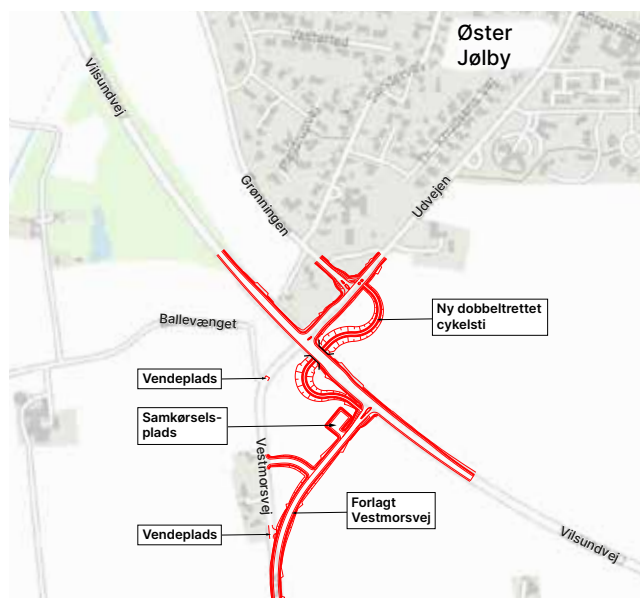
9. Ændrede adgangsforhold Sundby (Mors)

Smedevej lukkes for at kunne opretholde 90 km/t på hele den firsporede del af rute 26 ved Sundby. Lukning af Smedevej vil betyde mere trafik i de øvrige kryds til Sundby. Derfor ombygges krydset ved Vilsundbroen til en rundkørsel. Rundkørslen skal gøre det mere trafik sikkert at svinge ind og ud fra Sundby og medvirke til at bringe hastigheden ned på rute 26 inden passage af Vilsundbroen. I østenden af Sundby forlægges Sundbyvej og Langtoften til et nyt samlet kryds med højre- og venstresvingsbaner. Der etableres stitunnel til de bløde trafikanter.

10. Krydsombygning ved Øster Jølby

Der etableres cykelsti og stitunnel under rute 26. Det eksisterende firbenede kryds ombygges, så det ikke længere er muligt at køre lige over i krydset. Vestmorsvej rykkes mod sydøst, og der etableres to T-kryds. De variable hastighedstavler i krydset genetableres.

Der etableres samkørselsplads ved den forlagte Vestmorsvej.



11. Vejlukning Lyngbro Syd

Den sydlige sidevej i krydset lukkes, hvorved det firbenede kryds på strækningen fjernes. Svingspor mod den lukkede del af Lyngbro fjernes. Vejadgangen til Morsø Foodpark opretholdes.

12. Forbedret kryds ved Nørrebro

Krydset ombygges til et hankeanlæg, hvor der ikke længere er vigepligt for at svinge ud på rute 26. I stedet laves indfletning med den gennemkørende trafik. Det vil betyde, at trafikafviklingen bliver bedre i krydset. Det ombyggede kryds vil også være mere trafik sikkert, hvorfor hastighedsgrænsen kan hæves til 90 km/t på rute 26.

13. Lukning af rasteplass Legindbjerge øst

Rasteplassen på østsiden af rute 26 har vejadgang i indersiden af en kurve. På strækningen er to kørespor i vestlig retning, og dette giver oversigtsproblemer for udkørende samt udfordringer med bremsende trafik i det ene kørespor. Derfor lukkes rasteplassen.

I stedet vil den eksisterende raste-/samkørselsplads ved frakørslen til Sallingsundvej blive opgraderet med toilet, autocamper- og ladefaciliteter.

14. Vigelommer langs strækningen (ikke vist på kortet)

For at forbedre mulighederne for at passere langsomt kørende landbrugsmaskiner og andre langsomme køretøjer etableres vigelommer, som de langsomme køretøjer kan trække ind på. Vigelommerne placeres primært på strækningen mellem Ræhr og Tved samt mellem Sundby (Mors) og Solbjerg. Der etableres to vigelommer per lokalitet.

Krydsombygninger

Projekterne for krydsombygninger har fokus på yderligere krydsombygninger i form af vejlukninger, hvor flere kryds samles i et kryds, og hvor der sker en reduktion i antallet af private overkørsler langs strækningen. Der er i alt seks projektforslag, som er indeholdt i krydsombygninger. Projektforslagene er markeret med nummer 15-20 på nedenstående kort.

Reduktion i antal kryds og opgradering af de eksisterende kryds på strækningen vil resultere i en bedre trafiksikkerhed på strækningen som helhed.

Lukning af sideveje og etablering af svingspor i de tilbageværende kryds vil også medvirke til, at minimere risikoen for at skulle holde bag en ventende venstresvingende bil på strækningen. Det vil betyde færre stop og dermed en reduktion i rejsetiden på strækningen samt mindre variation i rejsetiden fra dag til dag.

Oversigtskortet viser placeringen af krydsombygningerne. Projekterne 1-14 er fra basis.





Visualisering af krydsombygning ved Tved.

15. Krydsombygninger ved Hanstholm

Det nordlige ben i krydset ved Molevej lukkes, hvorved det firbenede kryds på strækningen fjernes. Der opretholdes mulighed for at cyklister kan krydse. Derudover etableres der højresvingskanalisering ved Industrivangen, som benyttes som adgang til bygge- marked og genbrugsplads.

16. Krydsombygninger ved Ræhr

Der etableres venstresvingsspor i krydset ved Fyrvej og vejene ved Præstebakken og Smedebakken lukkes. Desuden reduceres antal adgange til enkeltejendomme på nordsiden af vejen. I stedet etableres en grusvej nord for ejendommene, der sikrer adgang til Febberstedvej, hvorfra der er adgang til rute 26.

17. Krydsombygninger ved Tved

Der etableres højre- og venstresvingsbaner i krydset ved Troldborgvej. Ved den midterste adgang til Tved etableres venstresvingsbane mod Tved Kirke og den kommende naturnationalpark. Der etableres buslommer ved stoppestederne på stedet så det sikres, at busserne ikke skal standse på kørebanen. I krydset indføres svingforbud ind mod Tved, så det

udelukkende er muligt at passere lige ud i krydset til og fra Tved.

Den sydlige adgang til Tved lukkes i forbindelse med anlæg af cykelsti.

18. Svingbaner ved Skinnerup Skråvej

Der etableres venstresvingsbane i krydset ved Skinnerup Skråvej. Dermed kan venstresvingende holde og vente uden at genere den øvrige trafik.

19. Vejlukning i Vilsund

Vejen Skråningen i Vilsund lukkes. Vejen er en boligvej, og området kan betjenes af Parkvej.

20. Krydsombygninger ved Solbjerg

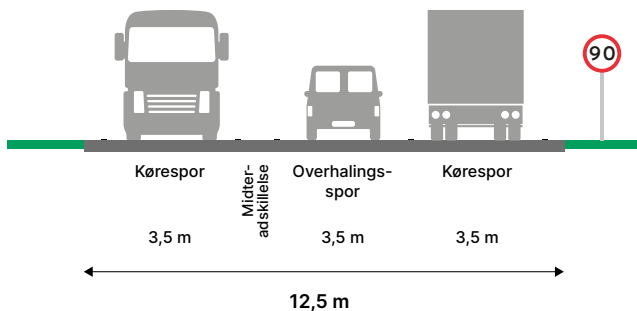
Vejene Fårtoftvej og Nørrebyen på østsiden af vejen lukkes. Fårtoftvej forlægges, og tilsluttes Nordmorsvej i nyt prioriteret T-kryds. Ved Solbjerg lukkes Solbjergkær og Rebslagervej. Derudover lukkes den direkte adgang til en række ejendomme. Vejadgange via Nordmorsvej og Kirkebyen opretholdes på begge sider af rute 26. Der etableres højre- og venstresvingsspor i krydset ved Kirkebyen.

Bedre overhalingsmuligheder

Delprojekterne for bedre overhalingsmuligheder har fokus på at gøre det lettere at foretage overhaling på delstrækninger, hvor der er meget trafik og forringede overhalingsmuligheder. Der er i alt tre delstrækninger inkluderet.

Oversigtskortet viser placeringen af delstrækningerne. Projekterne 1-14 er fra basis.





Tværsprofil for 2+1 vej

21. Overhalingsspor mellem Sundby og Solbjerg
Der etableres 1,3 km overhalingsspor mellem Langtoften og Nordmorsvej, så der bliver to kørespor mod nordvest. Udbygningen udføres symmetrisk og inden for det eksisterende vejareal ved at inddra-

ge de eksisterende cykelstier. Som erstatning for cykelstierne etableres en dobbeltrettet cykelsti på nordøstsiden af vejen. Stien forløber fra ny stitunnel ved Sundbyvej til forlagt Fårtoftvej.

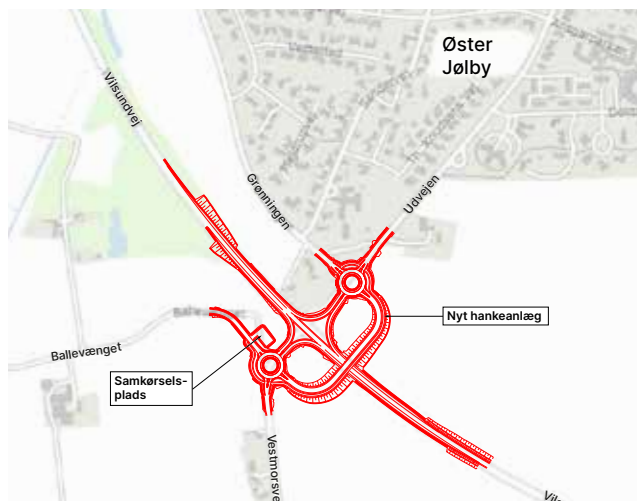
22. Overhalingsspor mellem Øster Jølby og Lyngbro
Der etableres 1,9 km overhalingsspor, så der bliver to kørespor i østgående retning. Udbygningen udføres ensidigt i vejens nordlige side. Overhalingssporet starter umiddelbart efter det nye kryds ved Øster Jølby, og slutter kort inden underføringen af Paradisvej.

23. Overhalingsspor mellem Nørrebro og Næssundvej
Der etableres 1,2 km overhalingsspor, så der bliver to kørespor mod nordvest. Udbygningen udføres ensidigt i vejens nordlige side. Overhalingssporet starter umiddelbart efter overføringen af Elsøvej, og slutter vest for tilslutningsanlægget ved Næssundvej.



Andre løsninger

I stedet for den foreslåede løsning ved Øster Jølby er der også undersøgt en løsning, hvor de to veje føres hen over rute 26 på en bro, og hvor der i stedet bliver ramper for trafikken, som skal køre til og fra statsvejen. Denne løsning giver en lidt bedre trafikafvikling for sidevejene samt mulighed for at opretholde 90 km/t igennem krydset på rute 26. Løsningen er undersøgt på samme niveau som de andre løsninger i projektet, og vil kunne vælges hvis det ønskes.



I den foreslåede løsning er alle lokale veje opretholdt. Det betyder, at der er to rundkørsler i projektet. Hvis denne løsning vælges, vil der i forbindelse med de mere detaljerede undersøgelser i næste fase af projektet blive undersøgt, om det er muligt at optimere i projektet. Det kan f.eks. indebære en lukning af Grønningen for at optimere forløbet for Udvejen/Vestmorvej. Dette vil ske i dialog med Morsø Kommune.

Der etableres en dobbeltrettet cykelsti, så cyklister kan køre på den nye bro over rute 26, og der etableres en samkørselsplads på sydsiden af rute 26.

Tilvalget kan gennemføres for 21 mio. kr. mere end den anden krydsombygning ved Øster Jølby.



Hvordan udbygges vejen

Projektet forventes at kunne etableres på seks år. Opstart af anlægsprojektet vil være i 2024, og de sidste anlægsarbejder forventes afsluttet i 2029. Forud for anlægsarbejdet skal der bruges ca. to år på udbud, geotekniske undersøgelser, detailprojektering, besigtigelse og ekspropriation mv. Selve anlægsarbejderne vil kunne gennemføres på fire år.

Da projektet består af flere mindre projekter, vil der ikke være anlægsarbejder samtidig på hele strækningen. Hvert projektforslag forventes at kunne afsluttes på kortere tid, og der vil ikke være fire års samlet anlægstid på den enkelte lokalitet. Den endelige rækkefølge og varighed for projekternes gennemførelse vil først blive fastlagt i næste fase af projektet.

Der vil som udgangspunkt være åbent for trafik på strækningen i hele anlægsperioden. For at sikre det, vil der være behov for at etablere midlertidige vejanlæg i forbindelse med etablering af overha-

lingsspor og ved de større krydsombygninger. Det kan være nødvendigt med kortvarige spærringer og hastighedsnedsættelser på rute 26 i forbindelse med bro- og tunnelarbejder.

Ved etablering af faunapassagen ved Krudals Å vil det være nødvendigt med en totalspærring af rute 26. Arbejdet vil i den periode foregå med udvidede arbejdstider. Ved at gøre dette forventes bygværket at kunne etableres på ca. to uger. I den periode vil der være behov for omkørsel, som primært vil foregå af Åsvej. Foreløbige kapacitetsberegninger viser, at trafikken vil kunne afvikles uden markante forsinkelser. Det må dog forventes, at der i perioder kan opstå øget rejsetid igennem rundkørslen Vilsundvej/Åsvej.

Sideveje og adgange til ejendomme lukkes kun kortvarigt ved udlægning af asfalt eller afstribning. Hvis der er behov for lukning i længere perioder, etableres der nye eller midlertidige adgangsveje inden vejen lukkes.



Trafikale effekter

Udbygningerne på strækningen vil betyde, at variationen i rejsetiden reduceres. Der er flere mindre kryds, som lukkes, og adgangen til sidevejene samles i større kryds med venstresvingsbaner. Det betyder, at der vil være færre steder, hvor man kan komme til at holde bag en ventende venstresvingende på vejen. Ombygningerne vil også medføre, at der kan afvikles mere trafik, og kapacitetsproblemerne i spidsbelastningsperioder i enkelte kryds vil blive reduceret. Tilsvarende etableres der på udvalgte lokaliteter vigezoner for langsom trafik, så disse kan trække ind og give den øvrige trafik mulighed for at overhale.

Før ombygning vil kørsel gennem hele strækningen tage ca. 43 minutter. Med ovenstående effekter forventes en samlet rejsetidsbesparelse på ca. 1 minut per trafikant i pakken med **bedre overhalingsmuligheder** og lidt mere end 1 minut i pakken med **krydsombygninger**.

Der forventes ikke at ske en stigning i trafikken som følge af udbygningen af vejen. Trafiksikkerheden vil blive forbedret, og antallet af uheld især i krydsene vil blive reduceret som følge af projektet.

Samarbejde med erhvervslivet

Der har i forbindelse med de indledende overvejelser i projektet været afholdt et møde med repræsentanter fra det lokale erhvervsliv. Repræsentanterne er udvalgt af Thy Erhvervsforum og Morsø Erhvervsråd. På mødet har repræsentanterne haft lejlighed til at fremsætte deres ønsker til projektet.

Tilsvarende er der i forbindelse med afslutning af projektet foretaget en erhvervsanalyse med fokus på, hvilket behov erhvervslivet i området har i forhold til rute 26. I begge tilfælde blev det påpeget, at rute 26 er en vigtig forbindelse igennem området. Samtidig blev det påpeget, at der ønskes en mindre variation i rejsetiden på strækningen. Desuden er der et ønske om bedre overhalingsmuligheder især på Mors.



Miljøforhold

Som grundlag for miljøkonsekvensvurderingen er alle relevante plan- og miljøforhold i korridoren langs rute 26 blevet kortlagt ud fra oplysninger, som allerede er tilgængelige i databaser m.v., suppleret med konkrete miljø- og feltregistreringer langs strækningen. Hvad angår feltregistreringerne, så har der været særlig fokus på beskyttede arter som f.eks. birkemus, der er kendt i området.

Generelt vil miljøpåvirkningerne være begrænsede, da der i forvejen er en vej, som påvirker omgivelserne, og som udgør en eksisterende barriere.

Væsentlige påvirkninger såsom påvirkning af beskyttet natur og de nærmeste boliger søges afværget ved at etablere støjafskærmning og erstatningsnatur.

Nogle ændringer vurderes at have en positiv påvirkning. Det gælder f.eks. etableringen af en ny faunapassage ved Krudals Å, som skaber forbindelse på tværs af vejen for oddere, birkemus og andre dyr, samt stitunneler der skaber en sikker forbindelse på tværs af vejen for de bløde trafikanter, og understøtter de rekreative funktioner i området.

Miljøundersøgelser

Der er foretaget en miljøkortlægning af eksisterende forhold bl.a. ved naturundersøgelser i feltet. Miljøkortlægningen, der indsamler eksisterende plan- og miljøforhold, har været forelagt kommunerne til kommentering, og er efterfølgende blevet justeret.

Da der er tale om en udbygning af en eksisterende landevej, vurderes påvirkningerne fra projektet generelt at være begrænsede. Det er overordnet vurderet, at de fleste delprojekter kan gennemføres uden yderligere væsentlige miljøpåvirkninger forudsat, at de foreslåede afværgeforanstaltninger indarbejdes.

Projektet kan have en sammenhæng med Natura 2000-område 24 Hanstholm Reservatet, Hanstholm Knuden, Nors Sø og Vandet Sø samt Natura 2000-område 16 Løgstør Bredning, Vejlerne og Bulbjerg. Derfor er der foretaget en Natura 2000 væsentligheds-vurdering i forhold til de to Natura 2000-områder. Samlet set vurderes delprojekterne ikke at medføre en væsentlig påvirkning af naturtyper, arter eller fugle på udpegningsgrundlaget for de to Natura 2000-områder, og delprojekterne vil ikke forhindre opnåelse af gunstig bevaringsstatus for udpegningsgrundlaget for naturtyper, arter og fugle.

Grundvand og vandløb

Det eksisterende afvandingssystem er af ældre dato og ikke efter nutidens standard. Regnvandet fra landevejen løber i dag hovedsageligt ud til et åbent grøftesystem langs med vejen. Her nedsiver vejvandet til grundvandet, og en del af vejvandet udledes til krydsende vandløb. Der sker en vis grad af forsinkelse og rensning af vejvandet igennem grøfterne inden udløbet til vandløbene.

Vejvand indeholder typisk en række miljøfarlige stoffer, der kan forurene grundvand og overfladevand. Herudover findes også næringsstoffer, salt og organiske iltforbrugende stoffer i vandet.

På de delstrækninger hvor rute 26 opgraderes, er det vurderet, om grundvandet er så velbeskyttet, at vejvandet forsat kan nedsives, eller om vejvandet skal opsamles og transporteres til regnvandsbassinene med efterfølgende udledning til områdets vandløb. Herudover er det vurderet, hvor stor en tilledning af vand vandløbene kan rumme, samt hvilke stofkoncentrationer der kan udledes uden at forringe tilstanden i vandløbene og forhindre opfyldelsen af de opstillede miljømål.

Det er ikke tilladt at udlede vand fra afvandingen af de opgraderede dele af rute 26 til overfladevand eller grundvand, hvis det indebærer en forringelse af den nuværende tilstand eller forhindrer senere opfyldelse af de fastlagte miljømål.

På flere parametre vil opgraderingen af rute 26 medføre en forbedring af afvandingsforholdene i forhold til dagens situation. På de strækninger der opgraderes, vil påvirkning af grundvandet blive reduceret når en mindre del af vejvandet nedsives. Samtidig vil etableringen af regnvandsbassinere mindske den hydrauliske belastning i vandløbene, forbedre rensningen af vejvandet samt reducere risikoen for erosion og oversvømmelse. Opgraderingen vil dog samtidig betyde en større belastning af vandløbene med miljøfarlige stoffer i forhold til i dag, hvor en større del af vandet nedsiver til grundvandet.

I anlægsfasen vurderes påvirkningen fra evt. grundvandssænkninger og forurening i forbindelse med uheld og spild at være ubetydelig.

I driftsfasen vurderes påvirkningen fra delprojekterne, grundvandsforekomster og indvindingsboringerne i området at være ubetydelig, da overflade- og vejvand i områder inden for nitratfølsomme indvindingsområder, indvindingsoplande og/eller områder med særlige drikkevandsinteresser håndteres i lukkede afvandingssystemer, der består af kantopsamling eller trug, grøfter og regnvandsbassinere med tæt bund. Ligeledes vurderes delprojekterne ikke at hindre senere målopfyldelse eller forringe den nuværende kvalitet- eller kvantitet af områdets grundvandsforekomster.

I anlægsfasen vil en række af delprojekterne medføre en kortvarig påvirkning af de nærliggende vandløb. Der gennemføres afværgeforanstaltninger for at sikre, at påvirkningen bliver ubetydelig. Ved Krudals Å medfører etableringen af faunapassagen en moderat påvirkning af vandløbet i anlægsperioden, men påvirkningen opvejes af den forbedring af vandløbet, som faunapassagen medfører for dyrelivet efter etableringen.

Ved delstrækninger, hvor vejvandet ikke længere kan nedsives, ledes vejvandet i stedet til det nærmeste vandløb. Det medfører øgede mængder afledt vand og en mertilførsel af stoffer i de vandløb. Fra at være mere diffus og tilfældig uden rensning, vil afvanding nu ske ved en række punktudledninger, hvor vandet tilbageholdes og renses i nye regnvandsbassinere. Påvirkningen vurderes at være ubetydelig, da vandet renses i regnvandsbassinere og koncentrationen af alle de relevante, forurenende stoffer, ligger under miljøkvalitetskravene efter fortynding i vandløbene.

I Krudals Å erstattes den eksisterende rørunderføring af en faunapassage, hvilket vil forbedre de fysiske forhold til vandløbet og have en væsentlig positiv effekt på fisk og smådyr i vandløbet.

Plante- og dyreliv

Udbygningen vil påvirke mindre arealer med beskyttet natur og skov og dermed levesteder for dyr og planter. For at afbøde disse påvirkninger erstattes de natur- og skovarealer, der skal bruges til udbygningen af vejen.

Der er gennemført feltundersøgelser i en undersøgelseskorridor langs projektstrækningen, hvor der er registreret §3 beskyttet natur, skove og særlige arter. Der har været særligt fokus på de såkaldte bilag IV-beskyttede birkemus, flagermus og padder.

Birkemus er kendt i to områder i Danmark, henholdsvis det vestlige Limfjordsområde og i den sydlige del af Jylland. Birkemusen foretrækker fugtige habitater med kraftig græs- og urtevegetation som f.eks. ådale, men den forekommer i mange forskellige naturtyper. Tilstedeværelsen af birkemus er derfor undersøgt ved hjælp af vildtkameraer på 36 lokaliteter langs projektstrækningen, og der blev observeret birkemus ved Krudals Å samt ved diger vest for rute 26 ved Skjoldborg.

Da anlægsarbejdet ved Krudals Å direkte påvirker formodede yngle- og overvintringssteder, skal der implementeres afværgeforanstaltninger med det formål, at få birkemus til at flytte væk fra tilholdsstederne inden anlægsarbejdet begyndes. Alternativt skal anlægsarbejdet begrænses tidsmæssigt, så yngle- og overvintringsperioden undgås. Anlægsarbejdet i området skal starte op, inden birkemusens yngleperiode starter, og der skal laves erstatningsbiotoper i nærområdet. Ved at iværksætte disse afværgetiltag vurderes områdets økologiske funktionalitet for birkemusen ikke at blive påvirket.

Af øvrige Bilag IV arter er der fundet flagermus, odder, markfirben og stor vandsalamander langs projektstrækningen. Her er det vurderet, at med



Birkemus, foto: Oleg Kosterin

nødvendige afværgeforanstaltninger vil hverken anlægsaktiviteter eller det permanente anlæg påvirke levestederne for dyrene.

I forbindelse med projektet etableres en faunapassage, hvor Krudals Å krydser rute 26. Det sikrer både birkemusenes og odderens passagemuligheder på stedet.

Landskab og Visuelle forhold

Udbygning af rute 26 vil medføre påvirkning af landskabets karakter, men påvirkningen vil være størst lokalt.

Rute 26 løber gennem områder, som er udpeget til større sammenhængende landskaber og særlige bevaringsværdige landskaber, og landskabet kan være sårbart over for ændringer.

I anlægsfasen vil der være en midlertidig påvirkning af landskab og visuelle forhold i forbindelse med rydning af arbejdsarealer og etablering af arbejdspladser. Påvirkningen af landskabskaraktererne og

de overordnede sammenhængende landskabstræk vurderes generelt ubetydelig, da alle delprojekter er lokaliseret langs med den eksisterende rute 26.

I den permanente situation vurderes flere delprojekter generelt at have en ubetydelig påvirkning af landskabets overordnede karakterer og sammenhængende landskabstræk, idet delprojekterne er af mindre omfang i tilknytning til eksisterende infrastruktur i landskabet.

Lokalt vil der forekomme mere betydende påvirkninger, herunder påvirkninger som følge af etablering af støjskærme (basis), indgreb i de særlige landskabsstrukturer ved Ræhr (kryds), de ændrede adgangsforhold til Sundby Mors ved Vilsundbroen i tilknytning til det særlige fjordlandskab (basis) samt de steder, hvor de nye anlæg optager mere plads i landskabet, og dermed samlet skaber et mere teknisk-præget udtryk.



Støjforhold

Der er gennemført støjberegninger for hele strækningen, og på baggrund af resultaterne er der foretaget en optælling af antal støjbelastede boliger i forskellige scenarier. Der er regnet på situationen i 2022 (basis), en situation i 2040 uden projektet (referencescenariet) samt på de to forslag til udbygning.

I tabellen herunder er resultatet af støjberegningerne for de forskellige scenarier gengivet.

Bygningsanvendelse	L_{den}					Støjbelastet ≥ 58 dB	SBT
	58-63 dB	63-68 dB	68-73 dB	73-78 dB	≥ 78 dB		
Nuværende situation, basis 2022	155	98	29	2	0	284	51,9
Referencescenarie, 2040	165	99	33	2	0	299	55,7
Basis samt krydsombygninger	193	97	36	5	0	331	60,5
Basis samt overhalingsmuligheder	183	98	34	5	0	320	59,2

Antal boliger belastet med mere end 58 dB i de enkelte scenarier. SBT står for støjbelastningstallet, og angiver en kombination af antal støjbelastede boliger og graden af støjbelastning, hver bolig udsættes for. SBT anvendes f.eks. til sammenligning af forskellige alternativer.

I forbindelse med støjberegningerne er det fundet, at der som en del af projektet opsættes en 550 m lang og 3 m høj støjskærm ved Ræhr syd for Hanstholm. Støjskærmen har en rigtig god virkning, eftersom der efter etableringen ikke længere er boliger, som er støjbelastet over 58 dB på stedet.

Selvom der opsættes støjskærm ved Ræhr, vil gennemførelse af projektet medføre en stigning i antallet af støjbelastede boliger. Det skyldes, at vejlukninger langs vejen giver mulighed for at hæve hastighedsgrænsen ved nogle af krydsene på strækningen, og det medfører en mindre stigning i støjniveaue.

Af tabellen fremgår det også, at der stadig vil være støjbelastede boliger langs rute 26 efter udbygningen. Dette skyldes bl.a. at der ligger en række boliger tæt på vejen, hvor det er vurderet, at en støjafskærmning ikke vil have den ønskede effekt.



Visualisering af støjskærm ved Ræhr.

Forurennet jord

Rabatjord og sediment i regnvandsbassiner er generelt lettere forurennet med olie, oliestoffer og tungmetaller. Desuden er der lokaliteter tæt på rute 26, som er registreret som forurenede. Derfor skal den forurenede jord håndteres på en måde, så jorden ikke er en risiko for miljøet.

Inden arbejdet med håndtering af jord sættes i gang, skal der udarbejdes en jordhåndteringsplan. Der tages i jordhåndteringsplanen stilling til, hvor jorden skal bortskaffes til, om der skal foretages genindbygning og/eller mellemdeponering, samt hvordan jordhåndteringen udføres mest bæredygtigt.

Råstoffer og affald

Det vurderes at ressourceforbruget vil have en ubetydelig påvirkning, hvis anvendelsen af jomfruelige råstoffer begrænses mest muligt ved f.eks. at erstatte dem med genbrugsmaterialer, og hvis Vejdirektoratets bæredygtighedsmål for veje følges, så opgraderingen af rute 26 planlægges og designes således, at der spares mest muligt på jordens ressourcer, og der anvendes genbrugsmaterialer i videst muligt omfang.

Det vurderes at råstofforbruget ved opgradering af vejen vil have en ubetydelig påvirkning på miljøet.

Affald fra projektet i anlægs- og driftsfasen kildesorteres og bortskaffes i overensstemmelse med affaldshierarkiet, kommunernes affaldsregulativer og affaldsbekendtgørelsen. Vejdirektoratets retningslinjer for håndtering af jord følges ligeledes. Det vurderes derfor at der vil være en ubetydelig påvirkning på miljøet.



Klima og bæredygtighed

De to løsninger, basis med krydsombygninger og basis med overhalingsmuligheder, vil i forbindelse med anlægsarbejdet medføre en merudledning af CO₂ på henholdsvis 30.850 ton og 31.330 ton. Tallene er beregnet med nuværende teknologier til anlæg. Den teknologiske udvikling gør, at der forventes lidt lavere udledninger.

Der forventes ikke en stigning i trafikken på strækningen frem mod 2040 ved opgradering af rute 26. Hastigheden øges til 90 km/t på en række delstrækninger, hvilket fører til stigning i CO₂-udledningen fra trafikken, men da trafikmængden ikke øges, vil stigningen i CO₂-udledningen fra trafikken være marginal. Det forventes at den årlige CO₂-udledning for trafikken i basis med krydsombygninger vil stige med 11 ton. Den største del af stigningen skyldes omvejskørsel som følge af vejlukninger. Det forventes, at den årlige CO₂-udledning for trafikken i basis med overhalingsmuligheder vil stige med 6 ton.

Bæredygtighed rummer mere end at reducere en merudledning af CO₂. I forbindelse med planlægningen af projektet er der med udgangspunkt i FN's Verdensmål arbejdet med at udforme projektet, så den generelle bæredygtighed øges i projektet. Her er det valgt at fokusere på følgende fire hovedtemaer:

Cykelstier

Sikre sammenhængende cykelstier i området der skal bidrage til øget cyklisme og dermed sundhed og trivsel samt at skabe forbindelser mellem lokalsamfund.

Vejdesign

Vejen planlægges og designes, så der spares mest muligt på jordens ressourcer ved i stedet at anvende genbrugsmaterialer i videst muligt omfang. Dette er noget der i høj grad arbejdes videre med i de næste faser af projektet.

Barrierevirkningen af rute 26 skal mindskes, og vejen skal bidrage til at forbinde lokalsamfund. Dette gøres bl.a. ved at indarbejde stikrydsninger i form af tunneler eller heller langs strækningen.

Fremkommelighed

Fremkommeligheden forbedres ved at hastigheden på flere strækninger sættes op samtidigt med at trafiksikkerheden forbedres ved lukning af udkørsler og ombygning af kryds.

Biodiversitet

Projektet skal bidrage til at forbedre de økologiske korridorer på langs - og tværs af veje og cykelstier. Projektet påvirker ikke biodiversiteten langs rute 26 i væsentlig grad, da der er tale om en udvidelse af en eksisterende vej og i kraft af, at der etableres en faunapassage ved Krudals Å, samt laves erstatninger for de beskyttede natur- og skovarealer der fjernes.



Arealbehov

Det er opgjort, at der skal erhverves ca. 45-50 ha permanent til selve vejanlægget afhængigt af de valgte løsninger. Der bliver brug for ca. 20 ha til midlertidige arbejdsarealer, og ca. 160-180 ejendomme berøres af ekspropriation i forskelligt omfang enten permanent til vejen eller midlertidigt til arbejdsarealer.

Ejendommene, delarealer og andre rettigheder erhverves gennem ekspropriation. Mængden af arealer og antallet af ejendomme, der berøres, ligger derfor først fast, efter den uvildige Ekspropriationskommission har truffet afgørelse om projektets udstrækning.





Økonomi

Anlægsøkonomi

I henhold til retningslinjerne for ny anlægsbudgettering vil projektbevillingen på finansloven (ankerbudgettet) være basisoverslaget tillagt 10 pct. Det samlede anlægsbudget på finansloven vil være ankerbudgettet tillagt en reserve under Transportministeriets departement på 5 pct.

Basisoverslaget er udregnet i Vejdirektoratets overslagssystem på baggrund af mængder, beregnet ud fra udbygningsprojektet, og enhedspriser, fastsat ud fra tidligere gennemførte anlægsarbejder. Overslagene er beregnet for de to pakker for udbygning samt for tilvalget.

Basisoverslaget er behæftet med usikkerhed, da udgifter bl.a. til ekspropriationer, jordarbejder og

bro- og asfaltarbejder ikke kan beregnes præcist på forhånd. Vejprojektets detaljerede udformning, mængder mv. kendes først på et senere tidspunkt, ligesom udviklingen i priserne på ejendomsmarkedet og konjunktur- og konkurrencesituationen på licitationstidspunktet er af væsentlig betydning for anlægsudgifternes endelige størrelse.

Der er i Infrastrukturplan 2035 afsat 762 mio. kr. til projektet. Det betyder, at det vil være muligt at realisere et af de to scenarier for udbygningen indenfor rammen for projektet.

Der er også regnet et særskilt anlægsoverslag for projekterne i basis. De 14 projekter kan realiseres for 599 mio. kr.

	Basis og krydsforbedringer	Basis og bedre overhalingsmuligheder	Tilvalg ved Øster Jølby
Basisoverslag	629	644	19
Ankerbudget (inkl. 10 pct. tillæg)	692	709	20
Anlægsoverslag i alt (inkl. alle tillæg)	724	741	21

Overslag i mio. kr. (Indeks 125,86 FL2023).



Samfundsøkonomi

I den samfundsøkonomiske analyse opgøres omkostninger og effekter knyttet til udbygningsprojektet i kroner og øre, så effekterne bliver sammenlignelige. I beregningerne indgår bl.a. brugereffekter i form af rejsetidsgevinster, anlægsomkostninger og gener i anlægsperioden. Derudover beregnes effekter af ændringer i uheld, støj og klimapåvirkning.

Tabellen nedenfor viser de samfundsøkonomiske hovedresultater. Herunder at de to scenarier vil have en intern rente på 1,0 pct. eller 0,7 pct., hvilket er under diskonteringsrenten. Realiseres basis alene vil den interne rente være 0,9 pct.

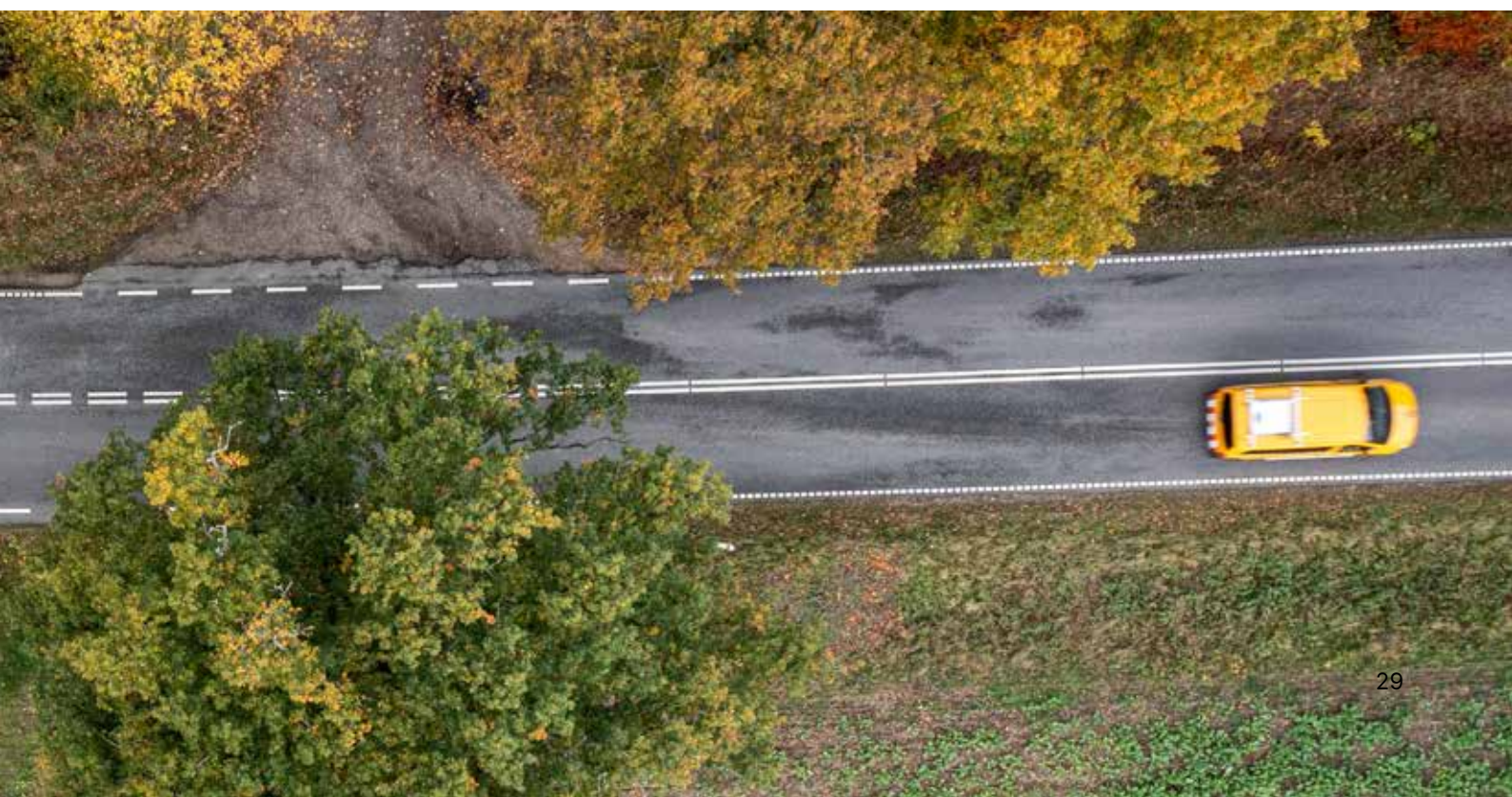
Det er primært brugereffekterne i form af tidsgevinster, det vil sige, at trafikanterne nu kan komme hurtigere frem, samt trafiksikkerhedsforbedringer der bidrager til de positive effekter.

Generelt er der meget lidt forskel mellem resultaterne for de to løsninger, og der kan argumenteres for at anvende andre kriterier end samfundsøkonomi ved prioriteringen f.eks. nogle af de forhold, som ikke er opgjort i samfundsøkonomien (natur, rekreative områder, lokale ønsker m.v.).

Læs mere om metoden til beregning af samfundsøkonomi på [hjemmesiden](#).

	Basis og krydsforbedringer	Basis og bedre overhalingsmuligheder
I alt nettonutidsværdi (NNV)	-582 mio. kr.	-596 mio. kr.
Intern rente	1,0 pct.	0,7 pct.
Nettogeinst pr. offentlig omkostningskrone	Ikke relevant	Ikke relevant

Samfundsøkonomiske effekter af en udbygning af rute 26, hovedresultater.



Den videre proces

Forår 2022

Indledende idé-fase:

- Borgermøde
- Indkaldelse af forslag og idéer

Forår/sommer 2022

Arbejdet med undersøgelser, kortlægning, beregninger og vurderinger gennemføres

Ultimo 2023

Offentliggørelse af undersøgelsens resultat

Afsluttende høringsperiode:

- Borgermøde
- Mulighed for at indsende høringsvar

Primo 2024

Vejdirektoratets høringsnotat og indstilling (anbefaling) fremsendes til transportministeren

Politisk beslutning om projektet

Høring

I forbindelse med den indledende høring i maj 2022 afholdt Vejdirektoratet et borgermøde, og modtog i alt 66 høringsvar, som alle er blevet behandlet. Høringsnotatet kan læses på www.vd.dk/sallingsundhanstholm

Det helt centrale emne i idé- og forslagsfasen var trafikale forhold. Kommuner, virksomheder og et stort antal borgere påpegede forskellige ønsker til kryds, der ønskes fokus på. Specielt krydset ved Øster Jølby og krydsningen mellem rute 11 og 26 var i fokus.

I forbindelse med offentliggørelsen af undersøgelsens resultat afholdes en afsluttende høring, og du har mulighed for at indsende et høringsvar frem til den 28. januar 2024. Der vil blive afholdt to borgermøder, hvor resultatet af undersøgelsen bliver præsenteret. Tid og sted annonceres på www.vd.dk/sallingsundhanstholm samt i de lokale medier.

Indstilling og politisk beslutning

Når den offentlige høring af miljøkonsekvensvurderingen er afsluttet, behandler Vejdirektoratet høringsvarene. Herefter udarbejdes et høringsnotat samt en indstilling til transportministeren med henblik på en politisk drøftelse og stillingtagen. Indstillingen udarbejdes på baggrund af den gennemførte miljøkonsekvensvurdering samt høringsvarene. Herefter er det op til en videre politisk drøftelse at få fastlagt det udbygningsprojekt, der skal indgå i ansøgningen om miljøgodkendelse.

Det videre forløb

De anlægsrelaterede opgaver igangsættes i 2024, og Vejdirektoratet forventer at være færdige med anlægsprojektet i 2029. Først skal der bruges ca. to år til udbud, detailprojektering, besigtigelse og ekspropriation, herefter følger ca. fire år med selve anlægsarbejdet.

Læs mere online

Vil du vide mere, kan hele miljøkonsekvensvurderingen læses på vd.dk/mkv-sallingsund-hanstholt. Her er miljøkonsekvensvurderingen og vejprojektet gennemgået mere detaljeret. Baggrundsrapporterne for projektet findes også her.

På hjemmesiden er det bl.a. muligt at finde detaljerede zoombare kort med forventet støjdbredelse, arealbehov samt kort om miljøforhold. Læs også mere om de trafikale konsekvenser af udbygningen.

Her er det også muligt at indsende bemærkninger til miljøkonsekvensvurderingen i høringsperioden, som løber frem til 28. januar 2024.



Vejdirektoratet
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Telefon 7244 3333
vd@vd.dk
vejdirektoratet.dk

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

Find mere information på
vejdirektoratet.dk

Vejdirektoratet er en styrelse under Transportministeriet