

Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V  
Telefon +45 7221 8800  
info@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk

Høringsnotat  
Dato: 29-01-2025  
Sagsnr.: 2024-179124  
Sagsbehandler: TMSJ

## Høringsnotat for opgradering af Rute 26 mellem Sallingsund og Hanstholm

### Baggrund

Med aftalen om Infrastrukturplan 2035 den 28. juni 2021 mellem regeringen (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne er parterne enige om at gennemføre nye investeringer og initiativer i en fuld finansieret investeringsplan på transportområdet for perioden 2022-2035. Den del af aftalen, der omfatter fremtidens veje, står Enhedslisten og Alternativet uden for. Det fremgår af aftalen, at der afsættes midler til en opgradering på rute 26 mellem Sallingsund og Hanstholm og således truffet politisk aftale om at gennemføre en miljøvurdering af kapacitetsforbedringer på den nordlige del af Rute 26 mellem Hanstholm og Sallingsund.

Formålet med en opgradering af Rute 26 er at sikre en hurtigere adgang til motorvejsnettet for virksomheder og borgere i området samt skabe grundlag for fortsat erhvervsudvikling og understøtte Hanstholm Havn. Strækningen, der undersøges i dette projekt, er stykket mellem Hanstholm og Sallingsund på Mors og er i alt cirka 55 km lang. Opgraderingen består af en række større eller mindre delprojekter på strækningen i form af vejlukninger, ombygning af udvalgte eksisterende kryds, etablering af cykelstier, overhalingsspor og en faunapassage. Delprojekterne har fokus på at forbedre fremkommeligheden og overhalingsmulighederne på strækningen.

### Retsgrundlag

Da stækningen for projektet er statsvej, er det Vejdirektoratet som er bygherre. Trafikstyrelsen varetager myndighedsopgaven for miljøkonsekvensvurderingen af projektet.

Projektets miljøkonsekvensvurdering skal opfylde kravene til miljøkonsekvensvurderinger af statslige vejanlæg, som er fastsat i kapitel 2 a i vejloven. Vejlovens kapitel 2 a udgør gennemførelsen af EU's direktiv 2011/92/EU om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, som ændret ved direktiv 2014/52/EU (VVM-direktivet) for miljøkonsekvensvurderinger af statslige vejanlæg. Reglerne om miljøvurdering har til formål at sikre et



højt beskyttelsesniveau og at bidrage til integrationen af miljøhensyn under udarbejdelsen og vedtagelsen af planer og programmer og ved tilladelse til projekter.

Miljøkonsekvensrapporten har været i 8 ugers offentlig høring. Høringsperioden forløb fra den 23. september til den 18. november 2024.

I forbindelse med høringen er der indkommet en række høringssvar som er blevet behandlet.

### **Behandling af indkomne høringssvar**

Der er i offentlighedsfasen indkommet 19 høringssvar til miljøkonsekvensrapporten. Høringssvarene er fra både offentlige myndigheder, virksomheder og borgere. Høringssvarene opsummeres kort, med tilhørende bemærkninger fra Vejdirektoratet og Trafikstyrelsen. Vejdirektoratets behandling af høringssvar findes vedhæftet.

Høringssvar 1 fra Jens Evald Pedersen: Bemærker vedrørende øget trafikmængde på Møgelvej, når vejen forlægges.

Vejdirektoratet besvarer: At det ikke er forventningen, at forlægningen af Møgelvej vil medføre øget trafikmængde på Møgelvej. Vejen forlægges og tilsluttes Beerstedvej og giver derfor ikke en merbelastning af Møgelvej.

Trafikstyrelsen bemærker: At høringssvaret ikke giver anledning til yderligere undersøgelser eller ændringer i afgørelsen.

Høringssvar 2 fra Karin Sommer Eggert Everatt: Anmoder om ekspropriation af ejendom beliggende på Vorupørvej 2, da beboer vurderer den fremtidig salgbarhed for stærkt påvirket af projektet.

Vejdirektoratet besvarer: Ved de projekter, hvor der er behov for ekstra areal, vil Ekspropriationskommissionen stå for arealerhvervelsen. På besigtigelsen vil de tage stilling til krydsets udformning og dimensioner, og vil ud fra lodsejerens og Vejdirektoratets interesser træffe beslutning om, hvordan krydset skal ombygges. Ved ekspropriationen vil Ekspropriationskommissionen så fastsætte den erstatning, som lodsejeren skal have for den valgte løsning. Det gælder både for prisen på jorden, beplantning og ejendomsforringelse. Er lodsejeren eller Vejdirektoratet ikke tilfreds med den fastsatte erstatning, kan erstatningens størrelse ankes til Taksationskommissionen. Det er kommissionen der tager stilling til om en ejendom skal totaleksproprieres.

Trafikstyrelsen bemærker: At Ekspropriationskommissionen vil vurdere om der skal totaleksproprieres i forbindelse med anmodningen. Det er derfor en proces som vil foregå efterfølgende og ikke vil ændre på styrelsens afgørelse.

Høringssvar 3 fra Anders Jensen: Bemærker om muligheden for at krydse Oddesundvej med landbrugsmaskiner bliver ændret, når den tunge trafik skal flyttes fra Åsvej til rute 26.

Vejdirektoratet besvarer: Da formålet med projektet er, at skabe bedre kapacitet på rute 26, vil der potentielt også komme mere trafik på selve rute 26. Der vil derfor være perioder af døgnet, hvor det vil være vanskeligt, at komme ud fra overkørsler og sideveje. Det er en afvejning i projektet i forhold til selve ønsket om bedre fremkommelighed på rute 26.

Trafikstyrelsen vurderer: At høringssvaret ikke giver anledning til ændringer i styrelsens afgørelse.



Høringssvar 4 fra Jannie og Martin Gramstrup: Påpeger at vejlukningen ved Stakkedal vil medføre betragtelige omvejskørsler for dem og dermed også forøget brændstofforbrug. Der ønskes en kanalisering ved krydset i stedet.

Vejdirektoratet besvarer: At en forbedret fremkommelighed på rute 26 med forbedret overhalingmuligheder og højere hastighedsgrænse vil nødvendiggøre reduktionen i antallet af sidevejstilslutninger og nedlæggelse af direkte adgangsveje til ejendomme langs ruten. Det vil resultere i en bedre fremkommelighed på strækningen samt forbedret trafiksikkerhed.

Trafikstyrelsen vurderer: At høringssvaret ikke giver anledning til ændring i afgørelsen og vilkår.

Høringssvar 5 fra Lene Kjær: Bemærker at omlægningen af Møgelvej til Beerstedvej vil medføre øget trafikmængde på Beerstedvej og dermed øget støj og kø. Afslutningsvis forslås det, at vejtilslutningen flyttes tættere på rute 26, hvor der er ubeboet bygning.

Vejdirektoratet besvarer: At den øgede trafik vil primært være fra den forlagte Møgelvej og ud mod rute 26. Støttemure på det omtalte sted er ikke en del af projektet. Det vurderes muligt at rykke Møgelvej mod øst og inddrage den ubeboede ejendom. Dette vil blive inddraget i projekteringen.

Trafikstyrelsen vurderer: at bemærkningerne ikke giver anledning til ændringer i styrelsens tilladelse. Hvis det tilladte projekt ændres væsentligt, skal dette anmeldelse til styrelsen.

Høringssvar 6 fra Ulla Dybdal og Knud Hansen: Påpeger at kanalisering ved Skinnerup Skråvej bør flyttes til Tovsgaardsvej, da biogasanlæg på Tovsgaardsvej udvides. Samt ønskes en dialog med Vejdirektoratet i forbindelse med projektets gennemførelse.

Vejdirektoratet besvarer: At kanaliseringen af Skinnerup Skråvej er valgt, da strækningen er mere trafikeret end Tovsgaardsvej. På Skinnerup Skråvej kører der ca. 230 køretøjer per døgn og Tovsgaardsvej ud mod rute 26 kører der ca. 70 køretøjer.

Vejdirektoratet er i dialog med Thisted Kommune om projektet om udbygning af biogasanlægget, og det anses ikke som en del af udbygningsprojektet, at sikre vejbetjening til en kommende udvidelse af biogasanlægget.

Lodsejere der er direkte påvirket af projektet, vil blive inddraget. I næste fase af projektet vil der blive informationsmøder, hvor det vil være muligt at komme i dialog med Vejdirektoratet.

Trafikstyrelsen vurderer: At høringssvaret ikke giver anledning til yderligere ændringer eller undersøgelser.

Høringssvar 7 fra Hans-Chr. Skaarup og Anne Otte Skaarup: Bemærker at projektet vil betyde omfattende ændringer inden på egen grund og ønsker totalt ekspropriation

Vejdirektoratet besvarer: Henviser til høringssvar 2.

Trafikstyrelsen vurderer: at Ekspropriationskommissionen vil vurdere om der skal totaleksproprieres i forbindelse med anmodningen. Det er derfor en proces som vil foregå efterfølgende og ikke vil ændre på styrelsens afgørelse.

Høringssvar 8 fra Martin og Kristina Sejerskilde Nystrup: Påpeger at deres ejendom vil blive støjbelastet over den vejledende grænseværdi. Bemærker at fjernelsen af beplantningen på kanten af deres grund vil betyde visuelle forstyrrelser samt lysindfald på ejendommen.

Vejdirektoratet besvarer: At der ikke vil blive etableret støjvolde og skærme, da det vil blive uforholdsmæssigt dyrt ved de enkeltliggende boliger i åbnet land. Der er ikke indarbejdet



yderligere tiltag til dæmpning af støjen ved enkeltejendomme. På det aktuelle sted vurderes vejens forløb at være sådan, at eventuelt lysindfald vil være begrænset. Bebyggelsen er placeret i indersiden af kurven, hvorfor bilernes lyskegler ikke naturligt vil lyse ind på huset. I forbindelse med detailprojekteringen undersøges om arealindgrebet kan begrænses så beplantning ind mod ejendommen kan bestå.

Trafikstyrelsen vurderer: at det planlagte projekt er i overensstemmelse med Vejdirektoratets støjhandlingsplan. Styrelsen gør opmærksom på at Vejdirektoratet skal orientere berørte lods ejere om det videre forløb.

Høringssvar 9 på vegne af Skråningen og Parkvejs øvre del: Påpeger at såfremt Skråningen lukkes vil det betyde øget trafik på Parkvej, dårligere trafiksikkerhed for cyklister ved krydsning af rute 26, øget støjniveau som følge af potentiel flytning af byskilt smat et ønske om at byskiltet fastholdes.

Vejdirektoratet besvarer: At der ikke er planlagt en flytning af byzonetavlen i projektet. Men hvis tavlen flyttes, vil hastighedsgrænsen ændres til 60 km/t i stedet for 80 km/t.

I forbindelse med udførelse af projektet sikres det, at cyklister forsat kan krydse vejen.

Trafikstyrelsen vurderer: At ændringen er af mindre omfang og at vurderingerne i miljøkonsekvensrapporten er baseret på forventede hastighedsgrænser. Fastsættelsen af disse grænser tilfalder vejmyndigheden.

Høringssvar 10 fra Rikke Rasmussen: Det påpeges, at der på matriklerne er et rigt dyreliv, herunder flagermus. Det formodes at der kan være spidssnudet frø, hugorm og muligvis birke-måde. Det påpeges at læbæltet, der er bygget op over 20 år, vil blive påvirket og dermed ikke have samme funktion. Til slut påpeges værdiforringelsen af ejendommene som følge af projektet.

Vejdirektoratet besvarer: At deres rådgiver har undersøgt alle naturlokaliteter i området, og der er ikke fundet de pågældende arter ved vejen eller på skråninger i området omkring den pågældende ejendom.

Trafikstyrelsen vurderer: At undersøgelserne er udført i henhold til nyste viden og at der ligeledes ikke ligger nogen registreringer på de nævnte arter i databaser.

Høringssvar 11 fra Niels Bak Veje: Påpeger at kanalisering af Skinnerup Skråvej bør flyttes til Tovgaardsvej i stedet. Samt at forskellen i trafikmængden på Skinnerup Skråvej og Tovgaardsvej er begrænset. En kanalisering af Tovgaardsvej understøtte det lokale erhvervsliv og at der kan lukkes for vejadgangene på vestsiden af rute 26.

Vejdirektoratet besvarer: Henviser til høringssvar 6 og bemærker at Skinnerup Skråvej betjener byen Hillerslev. Biogasanlægget anses ikke som den del af udbygningsprojektet at sikre vejrbetjeningen til en kommende udvidelse af anlægget.

Trafikstyrelsen vurderer: At høringssvaret ikke giver anledning til ændringer eller vilkår i afgørelsen.

Høringssvar 12 fra Morten Schytte: Påpeger at lukningen af Østergårdsvej og det nordlige ben af Langebeksvej i Skjoldborg vil medføre mere trafik på Østergårdsvej.

Vejdirektoratet besvarer: Henviser til besvarelse af høringssvar 9.

Trafikstyrelsen vurderer: At høringssvaret samt behandlingen ikke giver anledning til ændringer i projektet.



Høringssvar 13 fra Martin Christensen: Ønsker at broen over Thorstedvej ikke genetableres. Samt at Kallerupvej forlægges mod syd på den nordlige adgang til Skjoldborg, kan opretholdes for at undgå mertrafik på Østergårdsvej. Ønsker at Kallerupvej og Møgelvej forbindes. Det foreslås også at flytte Beerstedvej ned til Møgelvej og skabe adgang til rute 26 nord for Sundby.

Vejdirektoratet besvarer: Broen ved Thorstedvej er blevet påkørt. Broen bærer en kommunevej, der krydser rute 26 på stedet. Hvorvidt broen og den tilhørende vej kan undværes, behandles ikke i forbindelse med projekt for opgradering af rute 26. I forhold til vejlukning af Langebeksvej nord ved Kallerupvej og mertrafik på Østergårdvej henvises til tidligere svar angående vejlukning og trafiksikkerhed. Der er tidligt i projektet undersøgt muligheden for at forbinde Kallerupvej og Møgelvej, men pga. birkemus i området har dette ikke været muligt. Ved at tilslutte Beerstedvej til Møgelvej og tilslutte rute 26 tættere på Sundby vil den trafik, der i dag kører en vej i stedet køre ned til Sundby. Det vil betyde potentielt mere lastbiltrafik forbi en række ejendomme samt en større ombygning af et kryds nede ved Sundby. Derfor er denne løsning ikke undersøgt nærmere.

Trafikstyrelsen vurderer: At høringssvaret samt behandlingen ikke giver anledning til ændringer i projektet samt afgørelsen.

Høringssvar 14 fra Kristian Johansen: Påpeger at løsningen ved Udvejen/Vestmorsvej betyder, at der kommer en rundkørsel tæt ved deres bolig samt broen der skal føres over rute 26 på stedet, hvilket giver anledning til bekymring for støj, visuelle- og lysgener. Der påpeges en værdiforringelse af ejendomme som følge af projektet.

Vejdirektoratet besvarer: At det er korrekt at broen over rute 26 vil være et markant visuelt element i landskabet. I miljøkonsekvensvurderingen er også angivet, at der skal etableres afværgende beplantning, hvilket i nogen grad kan nedtone den visuelle påvirkning. Broen og rundkørslerne vil medføre fejende lysbevægelser i landskabet. Beplantningen vil også i et vist omfang hindre lysgener fra broen og rundkørslen. Støjberegningerne for projektet viser at støjniveauet omkring rundkørslen ikke vil overstige 58 dB ved boligerne på sydvestsiden af rute 26. Angående værdiforringelse henvises til tidligere svar.

Trafikstyrelsen vurderer: At følgende høringssvar ikke giver anledning til ændringer i styrelsens afgørelse, samt at det er Ekspropriationskommissionen der skal vurdere, om ejendommen skal totaleksproprieres.

Høringssvar 15 fra Morten Yde Kirk: Påpeger at Hvidagre fungerer som primær adgang til landbrugsvirksomhed og at underføringen derfor skal dimensioneres til dette. Det ønskes at regnvandsbassinet i station 47,3 og rasteplassen flyttes mod øst. Det påpeges at regnvandsbassinet i station 48,3 tager så stor en del af marken, at den bør eksproprieres helt. Der udtrykkes bekymring for støj når overhalingssporet etableres.

Vejdirektoratet besvarer: At forlængelsen af underføringen ved Hvidagre udføres i de samme dimensioner som i dag hvorved det sikres at der vil kunne gennemkøres med samme køretøjer som i dag. Regnvandsbassinet i ST47.30 er placeret umiddelbart op af Mølager og vurderes ikke at kunne flyttes. Den foreslåede placering er højere end den placering, der er i MKV. Regnvandsbassiner placeres typisk på et lavtliggende område i terrænet, hvorfor den allerede foreslåede placering i MKV fastholdes. Formålet med rasteplassen er bl.a. at sikre udkig mod syd mod vådområdet. Flyttes den længere mod vest vil eksisterende beplantning/læbælte kunne skygge for udsigten. Det vurderes derfor at den i MKV foreslåede placering er den mest optimale.



Hvorvidt regnvandsbassinet på marken i Station 48,3 optager så stor en del af marken, at den bør totaleksproprieres, vil være op til Ekspropriationskommissionen.

Trafikstyrelsen vurderer: At underføringen ved Hvidagre udføres i sammen dimension som i dag. Ekspropriation af arealet til regnvandsbassinet er kommissionens vurdering og vurderingen vil ske efterfølgende.

Høringssvar 16 fra Thisted Kommune: påpeger, at hvis projektet gennemfører udbygningen af Skinnerup Skråvej, og Trafikken fra biogasanlægget afvikles via dette kryds, vil det betyde en ændret miljøpåvirkning i forhold til det, der fremgår af miljørapporten og projektet om udvidelse af biogasanlægget må sættes på pause. Dertil kommer, at det vil betyde en øget negativ miljøpåvirkning af naboer i området, da trafikken afvikles tættere på naboer end planlagt. Kommunen foreslår derfor at kanaliseringen af Skinnerup Skråvej bør flyttes til Tovgaardsvej i stedet.

Vejdirektoratet besvarer: At kanaliseringen af Skinnerup Skråvej er valgt da strækningen er mere trafikeret end Tovgaardsvej. Skinnerup Skråvej betjener byen Hillerslev. Biogasanlægget anses ikke som den del af udbygningsprojektet at sikre vejbetjeningen til en kommende udvidelse af anlægget.

Trafikstyrelsen vurderer: at det miljøvurderede projekt vedr. fremkommelighed på rute 26 og vurderingerne er foretaget ud fra denne forudsætning. Styrelsen vurderer derfor at høringssvaret ikke giver anledning til ændringer i styrelsens afgørelse.

Høringssvar 17 fra Borgerforeninger i Skjoldborg/Sundby Thy: Borgerforeningen har indsamlet 560 underskriver vedrørende, at der ikke ønskes gennemkørselsforbud for køretøjer over 3500 kg på Åsvej. Der ønskes ikke lokale veje langs rute 26, der samles op i et hankeanlæg ved Langebeksvej Nord. Skjoldborg Syd ønskes lukket i stedet. Det foreslås også at flytte Beerstedvej ned til Møgelvej og skabe adgang til rute 26 nord for Sundby.

Vejdirektoratet besvarer: At det ikke er en del af projektet at forbyde gennemkørsel for lastbiler på Åsvej. Hankeanlæg anvendes, hvor der er meget trafik på sidevejen og har vanskeligt ved at komme ud på rute 26. Der vurderes ikke at være større trafikale udfordringer på sidevejene på strækningen mellem Sundby og Thisted, hvorfor der ikke er forslag om større hankeanlæg på denne delstrækning. Ved at tilslutte Beerstedvej til Møgelvej og tilslutte rute 26 tættere på Sundby vil den trafik, der i dag kører en vej i stedet køre ned til Sundby. Det vil betyde potentielt mere lastbiltrafik forbi en række ejendomme samt en større ombygning af et kryds nede ved Sundby. Derfor er denne løsning ikke undersøgt nærmere.

Trafikstyrelsen vurderer: At høringssvaret samt behandlingen ikke giver anledning til ændringer i projektet.

Høringssvar 18 fra Thy og Morsø Vognmandsforening: Foreslår en række ændringer til projektet.

Vejdirektoratet besvarer: At der er i forbindelse med projektet undersøgt behovet for shunt i de tre rundkørsler ved rute 26. Der er ikke fundet afviklingsproblemer i rundkørslerne, hvorfor shunts er fravalgt. Projektet har beskrevet og registreret alle eksisterende bygværker på strækningen, herunder også bygværket ved Torstedvej. Bygværket har en frihøjde på 4,68 meter. Der skal søges tilladelse såfremt en transport med en højde over 4,1 m skal forbi. Det betyder, at transporter, der ikke kan passere bygværket pga. frihøjden, vil blive ledt af andre ruter i stedet. Tilsvarende er gældende ved Sundby Mors, hvor frihøjden på det eksisterende bygværk er 4,43 m. Derfor ændres frihøjden på bygværket ikke. Der er i projektet foreslået at



lukke en række overkørsler og sideveje mellem Sundby og Thisted. Ved udvælgelse af hvilke sideveje der lukkes, skal der afvejes mellem fremkommeligheden på rute 26 i forhold til generne for sidevejstrafikken ved en vejlukning. Det er ud fra disse hensyn at de valgte vejlukninger er foreslået og indarbejdet i projektet. Adgang til Smedevej ønskes nedlagt for at kunne etablere 90 km/t. Der oprettes højresvingsbane ved Sundbyvej i østenden af Sundby, hvor det vil være muligt at svinge. Rundkørslen ved Sundby Mors indgår ikke i projektet mere. Tilsvarende gælder projekter ved Kirkebyen og Nørrebyen. Der er med det vedtagne projekt to overhalingsspor på Mors. Dermed vil der være mulighed for at overhale i begge retninger. Desuden er der allerede i dag overhalingsmulighed i begge retning hhv. ved Sallingsund- og Vilsundbroen. På dette grundlag vurderes der at være nødvendige overhalingsmuligheder på Mors fremadrettet. Nørrebro er primær adgangsvej til Morsø Foodpark og Nykøbing Mors, hvorfor krydset ved Nørrebro/Rute 26 er et meget benyttet kryds. Der kan derfor opstå kø, når trafikanter skal fra Nørrebro og ud på Rute 26. Samtidig har krydset i en årrække været ulykkesbelastet. Der er lokale hastighedsbegrænsning 70 km/t igennem krydset. Projektet mål er at forbedre fremkommeligheden på Rute 26 og derfor foreslås det at etablere hankeanlægget i krydset ved Nørrebro, så hastighedsbegrænsningen igennem krydset kan hæves til 90 km/t. Således bliver det muligt at køre 90 km/t på en længere strækning fra Sallingsundvej til Lyngbro. Etablering af hankeanlæg vurderes også at være med til at forbedre trafiksikkerheden. Trafikstyrelsen vurderer: At høringsvaret samt behandlingen ikke giver anledning til ændringer i projektet.

Høringssvar 19 fra Morsø Forsyning: Påpeger at de ikke mener at afvandingssystemet er dokumenteret tilstrækkeligt

Vejdirektoratet besvarer: At de ikke er enige i forsyningens udlægning om, at vejens eksisterende afvanding sker til forsyningens spildevandstekniske anlæg. Den eksisterende afvanding sker ved afvanding til rabat og nedsivning. Vejens fremtidige afvanding planlægges forsat at ske ved udledning til recipient. For de forlagte og nye kommuneveje tilsluttes til eksisterende kommunale afvandingssystem efter aftale med Morsø Kommune.

Trafikstyrelsen vurderer: at afvandingen ved det pågældende sted ikke ændres væsentligt og den fremtidige situation vil være tilsvarende den nuværende. Derfor vurderer styrelsen, at det ikke giver anledning til ændringer i afgørelsen.