

Notat om

Nytænkning af Holstebrovej



Af byråds kandidat
Kjeld Flarup
13 september 2021

Nytænkning af Holstebrovej

Der er fem faste forbindelser over limfjorden, som forbinder Nordjylland med resten af Jylland. En af dem er Oddesundbroen og rute 11, som går direkte igennem Struer by. Dette giver anledning til store trafikpropper, støj, utryghed for svage trafikanter og en by som mere eller mindre er skåret midt over. Ud af Danmarks 100 største byer er Struer den eneste som har en hovedvej gennem byen, alle andre har med bevillinger fra Folketinget fået aflastet bymidten.

Jeg vil med dette notat, gennemgå de muligheder der er for at forbedre forholdene. Ganske vist er vejen statens ansvar, men lokalt er vi nødt til at have en holdning.

Trafiktal

Struer Kommune har egentligt ikke noget at skulle have sagt, det er statens vej, og det er Folketinget som tager beslutningerne. Derfor kan man sammenligne Struers situation med andre steder i landet.

I følge 2019 tal fra Vejdirektoratet kørte der 12.200-12.600 biler i døgnet igennem Struer. Til sammenligning kørte der 11.600-12.300 biler på motorvejen rundt om Holstebro (syd på stiger det til 20.000). Igennem Haderup kørte der 5.200 biler, stadigt i 2019 før Haderup fik en omfartsvej budgetteret til 280 mio Kr.

I 2035 infrastrukturplanen er der også nogle omfartsveje. (Trafiktallene fra Vejdirektoratets 2019 tal)

Tirstrup og Tustrup 7.200 bilen, 320 mio Kr.

Abild og Skærbæk 6.600 biler, 297 mio. Kr.

Med over 12.000 biler i døgnet er Struer mere end berettiget til en omfartsvej. Kigger man på Vejdirektoratets kort hvor jeg har tallene for, så er det meget få steder man på hovedveje finder de samme tal. Struer ligger på kanten af at skulle have en motorvej! Motorvejshullet, som lukkes omkring Herning, har samme trafiktal som igennem Struer.

Kigger man på projekterne Haderup, Tirstrup, Tustrup, Abild, Skærbæk, er det ikke urimeligt at doble op, og forvente villighed til at betale mindst 600 mio. Kr.

Det er dog værd at nævne, at disse byer er langt mindre end Struer.

Sammenligningen er kun lavet på trafiktallene. Der er ikke de sidste 20 år lavet lignende projekter, og skal der endelig laves en sammenligning er motorvejen rundt om Holstebro det nærmeste. Her er de dog den forskel, at ringvejen i Holstebro, som blev aflastet af motorvejen, ikke går igennem boligområder. Der bor familier langs Holstebrovej, både i første og anden række.

Erhvervsudvikling

Virksomheder kan være tilbageholdende med at udvide i Struer, Bredal og Humlum, fordi trafikforholdene er så dårlige. Der spildes vigtig arbejdstid på vejene. Derfor er en løsning på Holstebrovej vigtig for Struer.

Mange mindre byer er blevet ramt hårdt af omfartsveje, og mistet både købmænd og tank, fordi der ikke længere var kundegrundlag, når den gennemgående trafik forsvandt. Så lille er Struer dog ikke, at alt lukker ned, men omsætning vil der tabes. Spørgsmålet er så, hvilken pris er vi villige til at betale for, at bevare måske 10 stillinger i dagligvarebutikker. I den slags sager kan man let komme til at lytte for meget til de få, og for lidt til flertallet.

Der vil også komme til at forsvinde nogle gode facade grunde langs Holstebrovej. Det vil så kunne mere end modsvares ved, at omfartsvejen giver mulighed for at udlægge nye industriområder.

Omfartsvej

En omfartsvej er en god løsning, som stiller de fleste tilfredse. Den er bare ikke særlig nem for Struers vedkommende.

Mød øst ligger Limfjorden, og udelukker en omfartsvej, foruden at Limfjorden tvinger ekstra trafik over på rute 11, alternativet er rute 26. Mod vest ligger naturområderne Kilen og Kjærgårdsmølle.

Fousing løsningen

En omfartsvej vil blive presset helt ud omkring Fousing, og dermed en ekstra strækning på mindst 10 Km. Det er så langt, at trafikanterne vil foretrække kø kørslen gennem Struer, med mindre de tvinges. Samfundsøkonomisk vil det også trække ned, fordi den tidsbesparelse for tusinder af bilister, der som regel er med til at finansiere projektet mangler.

Ser man på trafikken nord for Struer, kommer godt $\frac{1}{3}$ eller 4.300 biler fra Lemvig siden. En stor del af disse vil med fordel kunne bruge omfartsvejen, da den for dem ikke er længere, men nærmere kortere. Derfor kan man også forvente, at vejen tiltrækker flere bilister, som ellers ville køre over Klosterheden.

Rent teknisk har man mulighed for at forbyde gennemkørsel for store køretøjer igennem Struer by, så disse tvinges til at tage de 10 Km. ekstra, men personbiler vil fortsat vælge at køre igennem Struer.

En omfartsvej vil naturligvis have ulemper for beboerne omkring Fousing, men det kan også have en positiv effekt på boligpriserne, at adgangen til resten af Danmark bliver lettere.

Kilen højbro

Der er så endnu en mulighed vest om, nemlig at lave en bro over Kilen hvor den snævrer ind. Dette vil dog komme med store miljøkonsekvenser. Noget som kan kompenseres en del for ved at lave en højbro, så naturen under for så vidt muligt lades urørt. En sådan løsning var i spil i forbindelse med Silkeborgmotorvejen, løsningen blev dog at grave motorvejen ned igennem byen.

En højbro er dog ikke billig, og det faktum, at Kilen ikke står i forbindelse med resten af Limfjorden vil gøre det besværligt at arbejde med broen. En halv milliard kan det let komme til at koste.

Kjærgaardmølle løsningen.

Det mest oplagte valg, som kun er med for at lukke den med det samme, fordi der er alt for meget natur.

Kørselsafgifter

Den simpleste løsning af dem alle er umiddelbart at indføre kørselsafgifter, for at passere dæmningen. Teknikken bruges allerede flittigt over alt i Norge, hvor kameraer registrerer nummerpladerne på de biler som passerer, og sender en regning - over hele Europa. Danske biler kan bruge deres Brobizz aftale i Norge, og elbiler slipper (endnu) gratis.

Erfaringerne fra Kronprinsesse Mary's bro viser at det virker. Trafikanterne vælger en anden vej, selvom formålet med bropengene var at finansiere en ny og hurtigere forbindelse. Til gengæld bliver vi nok ikke populære i Skive, når de får ekstra trafik fra Thy. Skive har dog allerede nogle gode omfartsveje, som ikke bærer nær så meget trafik som igennem Struer.

Og i 2035 infrastrukturplanen står Rute 26 og 34 til at blive opgraderet, inklusiv omfartsvej.

Løsningen vil dog heller ikke være god for Sydthy, der ligesom bliver yderligere afsnøret fra omverdenen. Med mindre de altså vælger at betale ved kasse et. At betale kan også betale sig, hvilket man f.eks. kan se med Hvalpsundfærgen hvor man kan spare 30 Km ved at betale en færgebillet, fremfor at køre over Skive.

Kørselsafgifterne vil dog også kunne ramme Struer selv. I stedet for at dele byen op i øst og vest, deler vi pludseligt kommunen op i nord og syd. Det findes der selvfølgelig en løsning på, ved at systemet ikke afregner for køretøjer indregistreret i Struer kommune. Heller ikke for køretøjer ejet af personer, som hos skat er registreret som arbejdende i Struer kommune.

Selvom der kan laves disse lokale undtagelser, så vil kørselsafgifter have en negativ effekt. Håndværkere i Holstebro vil f.eks. skulle indregne afgiften ind i et tilbud. Godt for håndværkere i Struer kommune, skidt for borgere nord for dæmningen, da de kommer til at betale mere, fordi konkurrencen bliver mindre.

En omfartsvej på mindst 10 Km vil kunne kombineres med kørselsafgifter, således at også personbiler vil tage de ekstra 10 Km.

Generelt er kørselsafgifter ikke særligt produktive. Vi kører ikke i bil for vores fornøjelses skyld. Trafik generer aktivitet og produktion og finansierer vores velfærdssamfund. Kørselsafgifter begrænser trafikken, og dermed også den produktion, som holder vores velfærdssamfund oppe.

Kunsten er derfor at afvikle trafikken med færrest mulige gener, og miljømæssigt mest forsvarligt. Trafikpolitik er derfor et af de vigtigste politikområder.

Holstebrovej tunnel

En løsning som vil kunne stille alle tilfreds, vil være at grave Holstebrovej ned. Det lyder vanvittigt, men heller ikke helt umuligt. Udfordringerne er dog mange.

Først og fremmest vil mange installationer skulle flyttes. Fjernvarme, kloakker, telekabler, elkabler mv. Disse omkostninger skal bestemt ikke undervurderes, og selvom vejen er statens ansvar, så ligger disse installationer der på et gæsteprincip. hvorfor borgerne i Struer kommer til at betale for mange af disse omkostninger.

En tunnel er generelt en farlig ting. At etablere en dobbeltsporet med modkørende trafik er meget risikabel da et sammenstød vil kunne skabe enormt farlige situationer. Derfor vil der skulle lægges to "rør".

Derfor skal der en vis bredde til. Således vil man under gravearbejdet komme tæt på de huse som ligger langs vejen. I mange tilfælde vil der derfor skulle laves specielle afstivninger. Jo tættere man kommer på huse, jo større øger risiko for sætningsskader, eller endda skred som ødelægger hele huse

Der vil opstå risiko for lavfrekvent støj i husene langs med vejen, når trafikken næsten køre lige under husene. Det man bl.a. oplevet med metroen i København. Samlet set vil en nedgravning dog blive en fordel.

Der vil være en anlægsfase på omtrent et år, hvor alt vil være kaos. Reelt vil man blive nødt til at etablere en midlertidig omfartsvej ud omkring Fousing. Dertil skal lægges de mange arbejder for at omlægge diverse ledningsnet. Struer vil være en byggeplads i lang tid inden gravearbejdet til tunnelen starter.

Og så er der lige prisen. Jeg tillader mig at gætte på en milliard.

De store trafiktal taler dog også imod en tunnel. Struer burde have mindst en motortrafikvej, og det kan en tunnel ikke bære. På den anden side, tunnelloøsningen har en kæmpefordel - der er ingen konflikter med naturinteresser.

Nedgravning af kryds.

Et alternativ til den store nedgravning, vil være at grave krydsene Smedegade, Ringgade og måske Bredgade ned, således at disse kører under Holstebrovej. Det vil dog stadig være nødvendigt at kunne køre ud på Holstebrovej, så der skal etableres tilkørselsveje, hvilket uundgåeligt vil kræve, at nogle huse omkring krydsene skal rives ned.

Trafikken vil stadig være der og den vil støje, men byen vil hænge bedre sammen. At lyskrydsene forsvinder gør, at trafikken vil glide lettere, og f.eks. lyden af lastbiler som sætter i gang efter at have holdt for rødt slipper vi for.

Beboere langs Holstebrovej vil dog få det sværere. Når der ikke er et trafiklys, vil trafikken glide i en uendelig strøm. Der kommer ikke huller ved rødt lys, hvor en beboer kan slippe ud på vejen. Derfor vil der skulle ses på om disse kan få en alternativ adgangsvej.

Man skal heller ikke være blind for, at en lettere passage igennem Struer vil betyde flere biler, og dermed mere støj. Ydermere vil en vej uden lyskryds, kunne betyde at hastigheden kan sættes op, hvilket igen vil betyde mere støj.

Hastighed og støj hænger sammen. I dag kæmper kommuner i omegnen af København for at få hastigheden på motorvejene sat ned, fordi det er et rent støjhelvede. Vi skal derfor kræve at hastighedsbegrænsningen gennem Struer fortsat vil være 50 Km/t.

Bemærk at det ikke er Struer Kommune, der bestemmer hastigheden men Politiet. et nyt lovforslag giver ganske vist kommunerne mulighed for at sænke hastigheden til 40 Km/t, uden nogen særlig grund. Da Holstebrovej er en vigtig trafikåre er den formodentlig undtaget fra denne regel.

40 Km/t

En anden mere lavpraktisk løsning ville være, at sætte hastigheden ned til 40 Km/t. Det vil dog kun have en effekt på støjen, lige undtagen i myldretiden hvor farten reelt allerede er dernede. Antallet af biler vil være den samme, stort set ingen vil vælge en anden rute på grund af dette.

Og så er det stadig ikke noget Struer selv kan bestemme.

Teknologisk udvikling

Er der noget i den teknologiske udvikling som vil komme os til hjælp? I løbet af det næste 20 år vil bilparken skifte til el eller brint. Det giver en lille fordel, da motorstøjen forsvinder, men dækstøjen er dog dominerende allerede ved 35 Km/t. De mange

stop og start på grund af lyskryds, vil dog betyde at hastigheden ofte er lav nok til at det giver en hørbar fordel.

Desværre er elbiler blevet pålagt at udsende kunstig støj, når hastigheden er under 20 Km/t. Så slut resultatet er måske uafgjort, eller værre når der er køkørsel.

På udledningerne er elbiler dog en vinder!

En anden teknologi er støjdempende asfalt. Igen spiller hastigheden dog ind, og begrænser fordelene.

I takt med at biler bliver mere og mere selvkørende vil det blive af mindre betydning for chaufføren om hastighedsbegrænsningen blev sat ned til 40 Km/t i byen. Og 10 Km ekstra vil heller ikke betyde noget særligt.

Samlet set får vi ikke nogen hjælp fra udviklingen. Nærmere tværtimod da trafikken vil stige.

Konklusion?

Nej, det er der ikke en konklusion. Dette vil kræve en rapport udarbejdet af folk som arbejder med den slags ting til dagligt. Der skal priser på bordet, undersøges hvor mange insekter og padder der trues, laves trafikberegninger på effekten og 117 andre ting. Struer kommune kan ikke lægge sig fast på en foretrukken løsning, før der ligger et grundlag.

Indtil videre er det bare Venstre, som bringer nogle løsninger i spil ud fra en lægmands viden. Det kan man ikke tage nogle beslutninger ud fra. Så det allerførste der skal ske, er at Vejdirektoratet skal igangsætte undersøgelser af mulighederne.

Det er derfor Venstres mål, at få bevilliget penge til disse undersøgelser.

Det vigtigste er at få en løsning i spil f.eks. højbroen over Kilen. Så anerkendes behovet for at der skal gøres noget. Hvis miljøet så står i vejen, kommer alternativerne automatisk i spil. Både de billigere - og de dyrere. Og i sidste ende kan naturhensyn gøre at der bliver lagt en milliard til en tunnelloøsning.

Hvad tænker du, hvad kunne du tænke dig af løsninger for Holstebrovej? Send mig gerne en email med dit synspunkt.

Civilingeniør, Byråds kandidat (V)
Kjeld Flarup
<https://liberalismen.dk>
kjeld.flarup@liberalismen.dk
Tlf: 40 29 41 49