

Til

Forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035
Transportministeren
Folketingets Transportudvalg
Vejdirektoratet

Sagsbehandler
Henrik Dahl
Direkte telefon
29 63 85 80
E-post
henrik.dahl@rksk.dk
Dato
15. august 2023
Sagsnummer
18-025162

Forslag til ændring af udbygningen af Rute 15

Rute 15 er den primære vejforbindelse mellem Ringkøbing og Herning. Strækningen indgår i det net af regionale ruter, der forbinder land og by i Midt- og Vestjylland. Strækningen indgår i fremkommelighedsvejnettet for omfangsrige transporter, og derudover har Rute 15 stor betydning for pendler- og erhvervstrafik samt for den omfattende turisme i Ringkøbing-Skjern Kommune. En stor del af vores mange turister ankommer til kommunen via Rute 15. Trafikken på strækningen forventes at stige med op til 20 procent frem mod 2030.

Den 23. marts 2023 udsendte forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 en pressemeddelelse, hvori det fremgår, at Rute 15 skal udbygges for 992 mio. kr.

I udbygningen af Rute 15 er der foreslået en række besparelser – bl.a. som følge af prisstigninger – således, at flere vigtige dele foreslås udtaget af projektet. Det gælder bl.a.

- Udbygning af strækningen fra Røgind til Attenagrevej til 2+1 vej
- Hankeanlæg i Vorgod-Barde
- Overførsel - eller parallelvej - ved Knivsbækvej i Videbæk.
- Hankeanlæg ved Brejning - inkl. rastepads mellem rute 15 og rute 11

Ringkøbing-Skjern Kommune ønsker, at af disse udgåede delprojekter bliver en del af udbygningen af Rute 15. Det skal bemærkes, at ovennævnte projekter er oplyst i prioriteret rækkefølge.

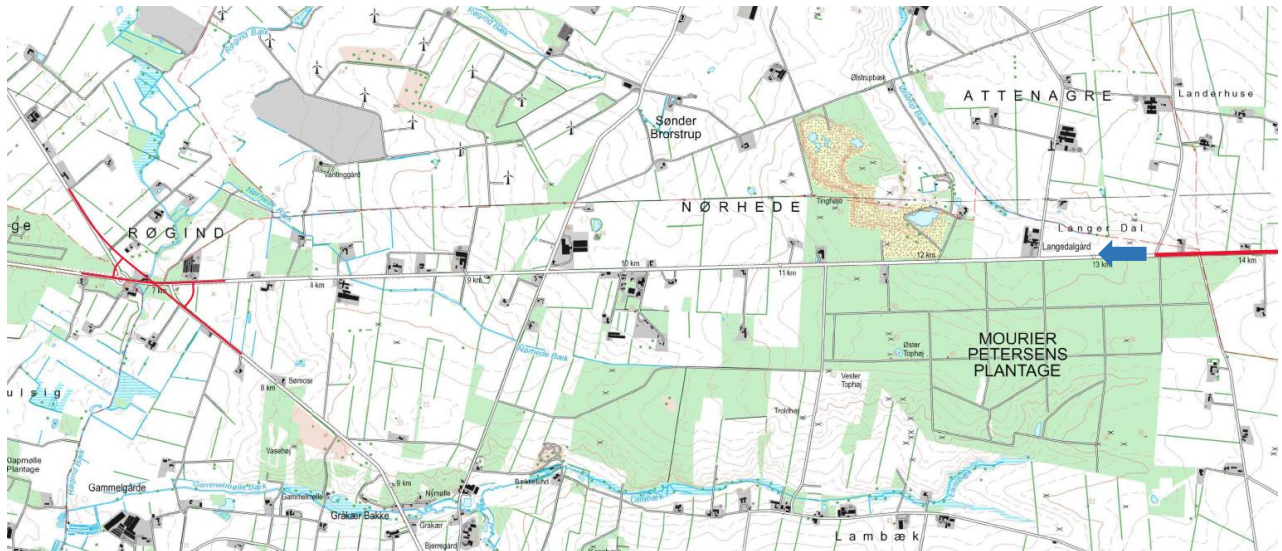
Vi foreslår, at udgifterne til de ovenstående delprojekter finansieres via *Pulje til bedre trafikal sammenhæng mellem land og by*, som er en del af Infrastrukturplan 2035. Vi tillader os at bemærke, at der endnu ikke er udmøntet midler fra denne pulje til projekter i den vestlige del af Region Midtjylland.

Puljen har til formål at binde land og by sammen og sikre bedre fremkommelighed på statsvejnettet. Det fremgår af Infrastrukturplan 2035, at puljen blandt andet vil *"kunne anvendes til opgraderinger af eksisterende landeveje til motortrafikveje, 2+1-veje, etablering af omfartsveje og til de ændringer af cyklistforholdene, som de konkrete nyanlæg og opgraderinger af statsvejene måtte føre med sig"*.

Udbygning af strækningen fra Røgind til Attenagrevej til 2+1 vej

Ringkøbing-Skjern Kommune ønsker, at dele af etape 1 udbygges til 2+1 vej. Vi ønsker helt konkret, at strækningen mellem Røgind og Attenagrevej udbygges til 2+1 vej.

Nedenfor ses et kort, der viser strækningen mellem Røgind i vest og Attenagrevej i øst. Under kortet ses et foto, der viser, hvor den kommende 2+1 vej vil ophøre ud for Attenagrevej. Fotoet er taget i retning mod Ringkøbing (lokation er angivet med blå pil på kortet).



Forligskredsen har besluttet, at rundkørslen ved Røgind skal ombygges til et vejkrus i to plan samt, at 2+1 vejen fra Herning skal ophøre ved Attenagrevej. Vi mener, at det vil være meget uheldigt, hvis ikke 2+1 vejen føres helt frem til det kommende vejkrus ved Røgind og der dermed vil være en uafbrudt 2+1 vej mellem Herning i øst og Røgind i vest. En manglende udbygning på denne strækning vil kunne give udfordringer for trafikikkerheden særligt henset til de mange tunge transportere, jf. Vestas' bemærkninger senere i denne henvendelse.

Hankeanlæg i Vorgod-Barde

I det vedtagne projekt med to T-kryds er der forudsat en hastighedsnedsættelse til 70 km/t.

Med et hankeanlæg vil der opnås optimal trafikafvikling og trafiksikkerhed på rute 15, ligesom det vil forbedre forholdene for de lokale, herunder for cyklister og fodgængere.

Overførsel - eller parallelvej - ved Knivsbækvej i Videbæk

Ombygning af krydset ved Knivsbækvej hvor vejen føres over Rute 15 vil afhjælpe omvejskørsel for flere ejendomme samt skabe endnu en forbindelse fra nord til Vorgod-Barde.

Som alternativ til at føre vejen over Rute 15 kan der etableres en parallelvej fra Knivsbækvej til Timringvej, som også vil kunne anvendes af cyklister og langsomt kørende trafik.

Hankeanlæg ved Brejning – inkl. rasteplads

Ved en ombygning af krydset ved Brejning til toplans kryds (hankeanlæg) vil trafiksikkerheden og fremkommeligheden på både Rute 11 og Rute 15 forbedres. I forbindelse med et hankeanlæg vil det desuden være oplagt at give adgang til en ny raste- og pendlerplads.

Ifølge Vejdirektoratets VVM-undersøgelse har transporterhvervets organisationer kritiseret, at der er nedlagt en del toiletter på vejnettet uden for motorvejene. På rute 15 er der ca. 68 km. uden rasteplads med toiletter mellem Ringkøbing og rastepladserne øst for Herning.

En rasteplads med plads til samkørselsparkering og busholdeplads vil medvirke til, at samkørsel bliver en naturlig del af den daglige pendling på strækningen.

Vejdirektoratet har tidligere udpeget pladsen som egnet til el-ladestandere. Vi kan oplyse, at den lokale elforsyning har etableret ladestandere.

Ringkøbing-Skjern Kommune bakkes op af bl.a. Vestas, Green Power Denmark og Dansk Erhverv.



Vestas udtaler følgende:

"Vestas' komponenter bliver større og større, og vi kommer til at fylde mere og mere på vejen. Hver uge kører der ca. 1.000 transportere til og fra fabrikkerne. Det inkluderer flere ugentlige transportere med store vindmøllekomponenter der kører fra fabrikkerne med kortegte. Den tunge transport giver ofte anledning til overhalinger, der forværrer trafiksikkerhed og fremkommelighed på ruten. Derfor er det vigtigt for vores produktion i området at fremkommelighed for godstransport og medarbejdere bliver forbedret.

Der kom en god aftale om Rute 15 i foråret, men der blev ikke fundet finansiering til det fulde projekt, og det er afgørende for os, at der ikke bliver skabt en flaskehals mellem Røgind og Brejning. Derfor opfordrer vi til, at Rute 15 udbygges med en 2+1 vej som minimum til Røgind. Samtidig skal man sikre, at til- og frakørselsforhold omkring Røgind Kro og Videbæk udformes, så den muliggør transport af vindmøllekomponenter uden at forværre trafiksikkerheden og fremkommeligheden.

Vestas håber derfor, at der snart findes finansiering til de manglende elementer via Pulje til bedre trafikal sammenhæng mellem land og by. Det kan skabe sikkerhed for industri, virksomheder og medarbejdere i Ringkøbing-Skjern".



Green Power Denmark udtaler følgende:

"På baggrund af de ambitiøse politiske målsætninger som skal sikre den grønne omstilling af samfundet i både Danmark og i udlandet forventes antallet af vindmølletransportere at stige i de kommende år, og samtidig bliver vindmøllekomponenterne større og større. Det stiller øgede krav til fremtidssikring af vejnettet, som skal kunne håndtere denne udvikling, hvilket udbygningen af Rute 15 til en 2+1 vej imødekommer.

En forbedret infrastruktur mellem Ringkøbing og Herning vil således understøtte de politiske ambitioner for den grønne omstilling og mulighederne for at fastholde arbejdspladser og tiltrække investeringer til området.

Derfor anser Green Power Denmark det for essentielt, at den politiske aftale om at øge kapaciteten på rute 15 fastholdes, og at der findes den nødvendige finansiering hertil. Eksempelvis i puljen til bedre trafikal sammenhæng mellem land og by, som er en del af Infrastrukturplan 2035".



Dansk Erhverv udtaler følgende:

"Dansk Erhverv havde gerne set, at man gennemfører den fulde opgradering af rute 15 mellem Ringkøbing og Herning som oprindeligt aftalt. Strækningen har afgørende betydning særligt for vindmølletransporter men også erhvervslivets generelle udviklingsmuligheder i regionen.

Dansk Erhverv opfordrer derfor regeringen og forligspartierne til at hente den manglende finansiering i milliardstor pulje i Infrastrukturplanen".

Afsluttende bemærkning

Vi håber, at de udgåede projekter igen bliver en del af udbygningen af Rute 15, og vi finder det både hensigtsmæssigt og helt oplagt, at Pulje til bedre trafikale sammenhæng mellem land og by anvendes til at finansiere disse. En alternativ finansieringsmulighed er regeringens råderum. Vi har med interesse noteret, at forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 har besluttet, at meromkostningerne til udbygningen af Kalundborgmotorvejen og E45 ved Kolding netop finansieres via regeringens råderum.

Med venlig hilsen og på vegne af Byrådet i Ringkøbing-Skjern Kommune

Hans Østergaard
Borgmester (V)

og

Søren Elbæk
Viceborgmester (S)

Til: anlaegslov@vd.dk (anlaegslov)
Fra: Rolf Skovløkke (skovloekke@dmc-org.dk)
Titel: Journal nr. 23-784
Sendt: 17-08-2023 22:14

Hermed fremsendes hørings svar jf. ovenstående journal nr. 23-784.

Danske MotorCyklister, DMC, har ingen bemærkninger til lovforslagets Kapitel 1, 2, 3, 4, 6 og 7.

Ved kapitel 5 - Støjisoleringsordning jf. §11 finder Danske MotorCyklister, DMC, at ordningen for tilskud til facadeisolering bør udvides med tilskud udskiftning af ruder/vinduer til særligt lyddæmpende typer for særligt støjramte helårsboliger.

Med venlig hilsen

Rolf Skovløkke

Formand f. Danske MotorCyklister, DMC

Vejdirektoratet
anlaegslov@vd.dk

Dok. ansvarlig: MEH
Sekretær:
Sagsnr.: s2021-1549
Doknr: d2023-25684-0.2
17-08-2023

Hørings svar - Udkast til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning - j. nr. 23-784

Green Power Denmark takker for høringen over udkast til lov om udbygning af motorvej E20/E45 om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning. Det fremgår af lovens bemærkninger, at lovforslaget indgår som en del af udmøntningen af Infrastrukturplan 2035.

Elforsyningsområdet og elnettet er helt afgørende for den elektrificering, som vi som samfund står overfor, som led i den grønne omstilling. Det vil i de kommende år betyde betragtelige investeringer i elnettet så det kan tilpasses en omlægning af såvel energiproduktion og kunde grupper som en øget efterspørgsel efter el. Der ligger derfor allerede en stor omstillingsopgave for elnetselskaberne og der er samlet set tale om store værdier.

Lovforslagets §§ 8-10 om ledningsarbejde har karakter af standardbestemmelser i anlægslovgivningen, herunder dette lovforslag. Bestemmelserne betyder, at det bliver lovfæstet, at gæsteprincippet finder anvendelse når ledninger skal flyttes under store anlægsprojekter. Dansk Energi, nu Green Power Denmark, har tidligere forholdt sig kritisk til anvendelse af gæsteprincippet i nationale anlægsprojekter. En ukritisk anvendelse af gæsteprincippet kan betyde, at regningen for en ledningsomlægning i sidste ende lander hos nogle borgere og virksomheder mens andre ikke rammes, og at forsyningerne må foretage store omlægninger og måske bliver udfordret i forhold til at kunne varetage forsyningen.

Det er i øvrigt Green Power Danmarks forståelse, at fremsendte lovforslag ikke giver yderligere beføjelser end dem, der allerede fremgår af Vejlovens bestemmelser.

Når ledninger skal flyttes på grund af anlægsprojekter, vil det medføre, at der først gennemføres en ledningsflytning til etablering af det specifikke anlægsprojekt dernæst en efterfølgende ledningsplaceringsproces når ledningerne skal genplaceres. Dette sker oftest i to særskilte processer. Denne dobbelte proces er til ulempe for såvel ledningsejer som lodsejer, der potentielt stilles overfor to ekspropriationsprocesser i forbindelse med etablering af veje eller jernbaner.

Givet at ledningerne skal flyttes, er det Green Power Danmarks opfattelse, at der kan opnås en forenklet proces, hvis der sikres hjemmel til, at det altid er anlægsmyndighedens forpligtelse også at finde genplacering til de ledninger, der skal flyttes på grund af et anlægsprojekt.

En forenklet proces vil have betydning for hastigheden for genetablering af elnettet i anlægsprojekter, som kan have betydning for hastigheden i den øvrige udbygning af elnettet og for forsyningssikkerheden. Samtidig vil en forenklet proces alt andet lige også være en betydelig fordel for lodsejer.

Det fremgår imidlertid af lovforslagets almindelige bemærkninger punkt 3.7.2 (Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning), at

...Nærværende lov indeholder ikke hjemmel til ekspropriation til placering af ledninger på tredjemands ejendom.

Green Power Denmark vil opfordre til, at der ved ekspropriering af et areal, hvor der ligger, ledninger som skal flyttes, skal være klar hjemmel til, at anlægsmyndigheden også finder et nyt areal til at genplacere disse kabler ved én og samme ekspropriationsproces. Dermed kan der opnås klarhed om alle nødvendige arealer, hvormed ledningsejere hurtigere kan finde genplacering.

Green Power Denmark står til rådighed for evt. spørgsmål om ovenstående.

Med venlig hilsen

Mette Louise Horneman
MEH@greenpowerdenmark.dk
Dir. tlf. +45 35 30 04 48

Til: anlaegslov@vd.dk (anlaegslov)
Fra: Bjergstedslagteren (Bjergstedslagteren@mail.dk)
Titel: Høringssvar vedr. 3. etape af Kalundborg motorvejen
Sendt: 17-08-2023 17:29

Hej

Vi driver en lille landslagter i Bjergsted by – Bjergsted Byvej nr. 5, og bliver derfor berørt, når motorvejen bliver etableret.

Vi har tidligere bakket op om et forslag om at etablere østvendte ramper ved Bjergsted og Bjergsted Beboerforenings forslag om at flytte hele motorvejen, så den kommer gennem grusgraven. (en klogere motorvej).

Da der fremadrettet skal graves grus i grusgravene omkring Bjergsted og Bregninge, vil den tunge trafik på vejene i og omkring Bjergsted øges betragteligt.

Vi mener fortsat, at det er vigtigt at få den tunge trafik på motorvejen så hurtigt som muligt, både af hensyn til trafiksikkerheden for de bløde trafikanter, der færdes på Bregningevej og for at undgå at få mange lastbiler igennem Bjergsted og de omkringliggende små byer.

Endvidere er det vores forventning, at vil det genere vores kunder fra Jyderup-siden mindst muligt hvis, der kommer østvendte ramper ved Bjergsted og derved vil det også mindske trafikken gennem Bjergsted by.

Venlig hilsen

René og Anne

Bjergstedslagteren ApS

Bjergsted Byvej 5

4450 Jyderup

Tlf. 59276363



Bjergsted den 16. august 2023

Høringssvar vedr. Kalundborg motorvejens 3. etape, ved Bjergsted. Journal nr. 23-784.

Bjergsted Beboerforening fremsender hermed høringssvar ifm. udkast til anlægslov om Kalundborgmotorvejens 3. etape.

Baggrund:

Landsbyen Bjergsted er kendetegnet ved primært tre ting:

- Placeret i et spændende geologisk område, de fredede Bjergsted Bakker, omgivet af unik natur med mange forskellige landskabstyper bl.a. smeltevandssletten mod vest og nord. Sletten er kilde til råstofindvinding og bliver udnyttet til sidste sandskorn. Her efter er potentialet til endnu mere natur bl.a. oven på et vigtigt grundvandsområde for Kalundborg Vandforsyning.
- Udgør den østligste grænse for Kalundborg Kommunes geografiske område, hvorfor vi kan føle os lidt overset, når der tages beslutninger i kommunen. Det er processen omkring linjeføringen et glimrende eksempel på.
- Har en utrolig stærk social sammenhængskraft, der bl.a. skyldes en meget aktiv beboerforening, hvis primære fokus igennem 35 år har været at skabe et godt og frugtbart miljø for børn og deres forældre. Desuden er der en stor menneskelig rummelighed, alle har en plads og en funktion. Vi har et stort ønske om at ha indflydelse på vores liv og hverdag. Det har bl.a. udmøntet sig i, at der er skabt gode betingelser for småbørnsforældre, med flere børnehaver, dagplejere og skoler i nærområdet, hvorfor børn på gaden og i naturen er et allestedsværende gode. Miljøet for de ældre generationer afspejles i, at folk bliver boende og bedsteforældre kommer til. Vi har en del familier, hvor alle tre generationer lever under samme tag eller er naboer.

Vi ser, bl.a. af ovenstående årsager, det som vores klare ret og pligt, at varetage de beboeres interesser, der nærmest bogstaveligt bliver kørt over. Uden os – ingen landsby. Uden landsby – ingen beboere. Uden beboere – intet liv.

Processen:

Bjergsted Beboerforening har siden 2010 forsøgt at få indflydelse på linjeføringen af den kommende Kalundborg motorvej nord og øst for Bjergsted. Vi har været i løbende kontakt med Vejdirektoratet gennem alle årene og har haft flere møder – også on location – for at synliggøre de problemer, der kan opstå, hvis vejen lægges forkert. Ud over de konkrete behov for en bedre afvikling af trafikken på Rute 23, er vi af den overbevisning, at der også skal tages hensyn til den unikke natur og – ikke mindst – de mennesker, der skal leve med konsekvenserne af beslutningen.

Derfor udarbejdede Bjergsted Beboerforening – med opbakning fra 23 lokale og regionale foreninger, organisationer, virksomheder og institutioner – forslaget "*En klogere Kalundborg motorvej*", som tager

højde for de problemer, der potentielt kan opstå, hvis man ikke har lokalkendskab. Vores forslag løser de store problemer med råstoftransport i lokalområdet; det foreslår løsninger, der tilgodeser den almene færdsel på de lokale veje; det fremmer den frie bevægelighed for flora og fauna samt respekterer det unikke og fredede område Bjergsted Bakker. Ydermere kan vi nævne, at vi også har indtænkt en *smukkere løsning* på mødet med Kalundborg Kommune, når man kommer fra øst.

"En klogere Kalundborg motorvej" kan findes [her](#).

Vores forslag blev den 13. juni præsenteret på et foretræde for Transportudvalget. Gennemgangen nød stor respekt fra de mange fremmødte transportordførere og fik formanden for udvalget, Rasmus Prehn, til at udtale "...men jeg kan love Bjergsted, at deres ønsker afdækkes og undersøges i Transportministeriet og i Vejdirektoratet på anmodning fra Transportudvalget." Det løfte har Rasmus Prehn ikke kunnet overholde, kan vi se af udtalelser i pressen, ligesom en opringning til VD bekræfter dette.

Vejdirektoratet har indkaldt til borger- og informationsmøder, hvor der blev redegjort for de planer, som VD havde udarbejdet og som blev foreslået. Høringsperioden for den opdaterede VVM indledtes med opfordringer på VD's hjemmeside, til at byde ind med *vigtig lokal viden, der kunne hjælpe VD i deres arbejde*. Det ville give mere mening, hvis processen var startet med denne invitation. Der indkom 198 hørings svar, der skulle samles op, vurderes og udmøntes i et høringsnotat til forligspartierne, så de havde et godt grundlag at tage beslutningen ud fra. Dette høringsnotat er i skrivende stund ikke færdig udarbejdet.

Alligevel gik der kun 10 dage fra høringsfristen var udløbet og svarene offentliggjort, til beslutningen om Kalundborg motorvejen var taget. Stort set intet islæt fra de lokale, er der taget hensyn til. Til gengæld fandt man 452 mio. kr. til en opgradering fra motortrafikvej, der skulle sikre "en hel motorvej" mellem Regstrup og Kalundborg. Med beslutningen blev opråbene fra de lokale samfund langs Rute 23 overhørt, mens vi står tilbage med en følelse af, at det er vigtigere, hvad nogle store industrier for enden af motorvejen har af ønsker end at inddrage lokalbefolkningen langs ruten.

I al hast blev der fundet 452 mio. kr., taget beslutning om motorvejen og der blev udarbejdet et forslag til anlægslov puljet sammen med to andre projekter lige som høringsperioden blev lagt i sommerferien. At der ret beset er erklæret undtagelsestilstand fra Transportministeriets side, kan man læse i et uddrag af høringsbrevet fra Vejdirektoratet:

"På baggrund af projekternes størrelse, beliggenhed og kompleksitet er det vurderet nødvendigt at regulere visse myndighedsforhold samt fravige visse love og klageadgange relateret til anden lovgivning, hvor det konkret har betydning for projekterne. Dette er bl.a. af hensyn til at sikre fremdrift i projekterne."

Man kunne med fordel ha udtrykt det således: "På baggrund af projekternes størrelse, beliggenhed og kompleksitet er det vurderet nødvendigt **at inddrage lokale kapaciteter**, hvor det konkret har betydning for projekterne. Dette er bl.a. af hensyn til at sikre en fornuftig **og stabil fremdrift i projekterne** **og for at sikre lokal forankring samt finde de bedste løsninger.**"

Opsummering:

Grundlæggende tror vi på demokrati og inddragelse. Det skaber de bedste løsninger for alle parter. I processen om 3. etape af Kalundborgmotorvejen føler vi nok mest, der har været tale om skindemokrati. Der er mange lokalsamfund langs den kommende motorvej, der sidder tilbage med en følelse af ikke at blive hørt, trods vores ressourcer og lokalkendskab.

Det må ikke være vigtigere at få bygget en motorvej til en bestemt dato på baggrund af bestemte interessegrupper, end at skabe en demokratisk og inddragende proces med alle dem, der skal leve med konsekvenserne af en sådan beslutning, alle timer i døgnet og alle årets dage.

Derfor opfordrer vi Vejdirektoratet og forligspartierne til at sætte processen på "pause", mens man gennemgår de mange høringssvar, lever op til en ærlig demokratisk proces og inddrager de lokale ressourcer langs Rute 23. Derved vil man få en mere nuanceret holdning til dét, en motorvej skal kunne, ligesom man sikrer, at der tages behørigt hensyn til natur og mennesker.

Venlig hilsen

Bjergsted Beboerforening

Mogens Jensen

Tlf. 5180 0105

Høringssvar til Lovforslag om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning fra Lokalforum Mørkøv, Skamstrup og Stigs Bjergby og Mørkøv Handels-, Håndværker og Borgerforening.

Overordnet:

Processen om etablering af motorvej har været lang, og vi er glade for, at der nu er fundet midler til at gennemføre motorvejen til Kalundborg. Overordnet set; men der er desværre en række mangler i lovforslaget, som vil påvirke vores lokalområde negativt; men med ganske få midler ville dette kunne løses og dermed skabe meget større samfundsmæssig værdi for lokalområdet, virksomheder og andre interessenter langs hele strækningen.

Tilsyneladende ved man godt, at motorvejen vil give problemer for os, for i lovforslaget s. 46 står direkte ang. FN's verdensmål, at *"Den øgede fremkommelighed (og den afledte øgede mobilitet) som følge af projekterne kan have negative konsekvenser for verdensmål nummer 11 Bæredygtige byer og lokalsamfund, herunder delmål 11.6 (negative miljøbelastning pr. indbygger skal reduceres).* – Men så må man da forsøge at afværge de værste gener, tænker vi.

Vi har i flere sammenhænge gjort opmærksom på nogle forhold, som vil påvirke os negativt, og disse synspunkter har der været stor lydhørhed både lokalpolitisk og i Vejdirektoratet – men vi kan på ingen måde se et aftryk i lovforslaget måske pga. den meget forcerede proces, hvor aftalen blev indgået nærmest inden høringssvarene blev åbnet i Vejdirektoratet. Det håber vi meget, at der kan blive rette op på.

Dette høringssvar bliver derfor lidt en gentagelse af vores tidligere fremsendte synspunkter.

Ramper i Knabstrup

I Knabstrup er der ifølge lovforslaget planlagt en bro over motorvejen, men ikke en tilførsel til motorvejen. Men en sådan bro leder blot trafikken ud på mindre lokale veje på sydsiden af motorvejen.

For at få det optimale udbytte af den nye motorvej er det afgørende, at trafikken så hurtigt som muligt bliver ledt ned på motorvejen. Som et tilvalgt er der i lovforslaget ramper, men alene østvendte ramper, hvilket i den grad undrer os.

Manglende ramper – både mod øst og vest - vil blive et problem ikke blot for beboere, erhvervsliv og besøgende i Knabstrup by, men også for de to lokalområder – Mørkøv og Regstrup - som støder op til Knabstrup. Disse naboer vil blive belastet af betydelig mere trafik. Karakteren af denne øgede trafik, både mod øst og vest, vil være gennemgående trafik og ikke blot lokaltrafik. Dette er beskrevet meget klart i Vejdirektoratets seneste rapport. Dertil kommer, at trykket vil stige yderligere på alle de veje, som leder til tilslutningspunkter på motorvejen.

Fra Knabstrup er der både mod øst og vest tale om en strækning på ca. 6 km. før man kan komme på motorvejen (hvis ramperne ikke kommer). Beregningerne er af ældre dato, men estimerer 800 biler yderligere på de små veje i begge retninger. Strækningen anvendes i dag af mange bløde trafikanter herunder skolebørn, så uden ramper bliver der brug for store investeringer i form af cykelstier, vejforbedringer mv.

I Mørkøv har Holbæk Kommune netop investeret et betydeligt beløb i form af cykelstier og trafikdæmpende foranstaltninger netop for at sikre svage trafikanter og skabe et bedre bymiljø. Hvis den gennemgående trafik nu skal ledes gennem byen kan virkningen at denne indsats blive markant formindsket.

Vi finder, at den faktiske pris for ramperne (henholdsvis 17. mill. og 12 mill. i forhold til et samlet budget på ca. 2,5 milliarder), må siges at være et meget lille beløb.

Erhvervsudvikling

Vi er overbevist om, at forlængelsen af motorvejen kan få en gunstig betydning for udvikling af erhvervsområdet i vores lokalområdet bl.a. ved Cementvejen i Jyderup og på sigt et erhvervsareal syd for motorvejen mellem Mørkøv og Jyderup. Vi vil i den forbindelse pege på en oplagt mulighed for at erstatte/flytte de to planlagte rasteanlæg til dette erhvervsområde, hvor der samtidig kan etableres pendlerparkeringsplads og div. serviceanlæg i privat regi. Dette mener vi samtidig kan blive en billigere løsning.

Støjskærme/volde

For mange beboere langs den kommende motorvej er det af stor betydning, at der tages højde for, at støjen begrænses mest mulig; men der må også her findes løsninger, der ikke samtidig medfører andre betydelige gener. Dette er imidlertid tilfældet ved Vejdirektoratets forslag om støjvold ved det kommuneplanlagte rekreative område Rævebjerg ved Mørkøv, som anvendes til større arrangementer i byen, bl.a. kræmmermarked, køreselskabets stævner mv. I lovforslaget bemærkes også (s. 83), at, "*påvirkningen af arealet vurderes at være væsentlig, da arealet tæt på rute 23 halveres.*"

Derfor håber vi på stor lydhørhed i forbindelse med detailprojekteringen, for tilsyneladende er der andre løsningsmuligheder idet "*den præcise placering, højde og udstrækning af de enkelte skærme og/eller støjvolde vil først blive fastlagt ved en detailprojektering.*" s. 86.

Mange hensyn, men...

Vi er opmærksomme på, at der i forbindelse med et så stort projekt selvfølgelig er mange forhold at tage hensyn til, hvilket også er beskrevet udførligt i lovforslaget – herunder flagermusene ved den foreslåede bro i Knabstrup:

"Broen over vejen skal derfor være forsynet med skærme, der skærmer mod bilernes lys, og for at øge ledelinjens effekt bør Knabstrup Møllebakkes overføring ikke være forsynet med gadebelysning, eller kun være belyst i vinterhalvåret, hvor flagermusene ikke er aktive. Er det af trafiksikkerhedsmæssige årsager bydende nødvendigt at belyse broen i flagermusenes aktive periode (april-oktober), skal der opsættes lamper med monokromat orange/rødt lys (f.eks. lavtryks natriumlamper med bølglængder over 540 nm eller lamper med varmt LED-lys uden UV (under 2.700 Kelvin og bølglængder over 540 nm))."

Disse forholdsregler er helt sikkert nødvendige for at sikre flagermusenes fortsatte levevis ved Knabstrup. Vi ville bare så gerne, at der også – og i højere grad end lovforslaget foreslår - bliver taget hensyn til lokalområderne langs motorvejen, så vi også kan overleve og udvikle os trygt og godt, og få andel i motorvejens fordele.

Til: anlaegslov@vd.dk (anlaegslov), knormand@me.com (Kenneth Normand)
Fra: Skoleleder | Trine Stampe (skoleleder@bbfs.dk)
Titel: Høringssvar vedr. Kalundborgmotorvejen
Sendt: 17-08-2023 14:49
Bilag: image001.jpg;

Hermed høringssvar fra Bregninge-Bjergsted Friskole – og herunder vores børnehave, Naturbørnehaven Bregnen:

Vedr. motorvejsstykket omkring Bjergsted:

Det foreliggende forslag, der hverken rykker motorvejen nordpå eller indeholder østvendte ramper, gør det yderst svært at undgå, at Bregningevej bliver endnu farligere at færdes på, når de tunge lastbiler fra grusgraven ikke kan komme ud på motorvejen.

Det er derfor absolut nødvendigt, at Vejdirektoratet ikke kun tænker på motorvejens udformning, men at de indgår i et forpligtende samarbejde med Kalundborg Kommune om stykket ved Bjergsted, så det rent faktisk også bliver muligt for kommunen at etablere løsninger, der sikrer at Bregningevej ikke bliver endnu farligere, end den allerede er. Dette er nødvendigt fra 1. spadestik, så trafiksikkerheden også sikres i etableringsfasen.

Det er nødvendigt, at børn og voksne fra dagpleje, børnehave og skole både i motorvejens etableringsfase og når den står færdig, fortsat kan færdes på Bregningevej i dagtimerne når de skal på tur, og når elever og ansatte cykler til og fra skole.

Det har i forvejen i mange år været et stort ønske, at der etableres en cykelsti mellem Bregninge og Bjergsted. Der kører dagligt et højt antal køretøjer på Bregningevej, og der køres i alt for høj fart, hvilket er påvist ved målinger. Vejen har passager uden ordentligt udsyn, og er så smal, at det svært at passere gående og cyklende i bil, hvis der kommer en modkørende bil, hvilket medfører farlige situationer. Store tunge lastbiler fra grusgravene vil kun forværre disse problemer, og risikoen for at en blød trafikant køres ihjel forøges.

Hertil kommer, at forældre og ansatte fra Jyderupsiden ifølge dette forslag vil skulle køre gennem Bjergsted for at komme til stordagplejen Æblehuset og til Bregnen Naturbørnehave & Bregninge-Bjergsted Friskole. Dette vil betyde, at trafikken gennem Bjergsted by forøges betydeligt, og skolevejen for børn til og fra Bjergsted vil blive farligere.

Vi ser frem til, at Vejdirektoratet i samarbejde med Kalundborg Kommune udarbejder en fælles løsning på ovennævnte problemstillinger, inden de tager endelig beslutning om motorvejsstykket ved Bjergsted.

Med venlig hilsen

Trine Stampe og Kenneth Nordmand

Leder og bestyrelsesformand for Bregninge-Bjergsted Friskole & Bregnen Naturbørnehave

Med venlig hilsen

Trine Stampe

Skoleleder
Bregninge-Bjergsted Friskole
Bregningevej 25, 4450 Jyderup
Tlf. 27 62 13 42, CVR nr. 27911277



Til: anlægslov@vd.dk (anlægslov)
Fra: Caroline Eberhard (ceb@kfst.dk)
Titel: SV: j.nr. 23-784_høring over udkast til forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning
Sendt: 17-08-2023 14:47
Bilag: image001.gif; image002.png; Tunnel_Marking.txt;

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har den 7. august 2023 modtaget Vejdirektoratets høring over udkast til forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen udgør sammen med Konkurrencerådet en uafhængig konkurrencemyndighed. De følgende høringsbemærkninger afgives udelukkende som konkurrencemyndighed.

På det foreliggende grundlag har Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen ingen bemærkninger til høringen.

Med venlig hilsen

Caroline Eberhard

Student

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen/

Danish Competition and Consumer Authority

Direkte +45 4171 5211

E-mail ceb@kfst.dk

Følg os: [LinkedIn](#), [Twitter](#), [Facebook](#)



KONKURRENCE- OG FORBRUGERSTYRELSEN

Carl Jacobsens Vej 35

2500 Valby

Tlf. +45 4171 5000

Vi arbejder for velfungerende markeder.

Se vores privatlivspolitik på kfst.dk.

Fra: 1 - KFST Forkontor

Sendt: 7. august 2023 13:53

Til: 'seca@vd.dk' <seca@vd.dk>

Emne: SV: T.O. Forslag til anlægslov sendt i offentlig høring i perioden 7. juli-17. august 2023

Kære Sener

Det ser ikke ud til, at vi har modtaget denne høring tidligere. Når jeg ser på modtagerne af den oprindelige mail, kan jeg ikke finde vores mailadresse: kfst@kfst.dk.

Jeg har videresendt din mail til rette center i styrelsen.

Med venlig hilsen

Anja Kobusch Simonsen

Kontorelev

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen/

Danish Competition and Consumer Authority

Direkte +45 4171 5278

E-mail aks@kfst.dk

Følg os: [LinkedIn](#), [Twitter](#), [Facebook](#)



KONKURRENCE- OG FORBRUGERSTYRELSEN

Carl Jacobsens Vej 35

2500 Valby

Tlf. +45 4171 5000

Vi arbejder for velfungerende markeder.

Se vores privatlivspolitik på kfst.dk.

Fra: 1 - KFST Officiel hovedpostkasse <kfst@kfst.dk>

Sendt: 7. august 2023 13:40

Til: 1 - KFST Forkontor <Forkontor@kfst.dk>

Emne: VS: T.O. Forslag til anlægslov sendt i offentlig høring i perioden 7. juli-17. august 2023

Fra: Sener Can

Sendt: 7. august 2023 13:38:04 (UTC+01:00) Bruxelles, København, Madrid, Paris

Til: 1 - KFST Officiel hovedpostkasse

Emne: VS: T.O. Forslag til anlægslov sendt i offentlig høring i perioden 7. juli-17. august 2023

Vil i venligst bekræfte modtagelsen af nedenstående – afsendt 7. juli 2023.
Venlig hilsen

Sener Can

Projektsassistent
Vejplan og miljøafdelingen



Carsten Niebuhrs Gade 43, 5. sal
1577 København V

Telefon +45 7244 3333
Direkte +45 7244 3653
Mobil 72443653

seca@vd.dk
vejdirektoratet.dk

Med udgangspunkt i bæredygtig udvikling arbejder Vejdirektoratet for, at mennesker og gods kommer nemt og sikkert frem.

[Læs om Vejdirektoratets behandling af personoplysninger.](#)

Fra: anlægslov

Sendt: 7. juli 2023 11:33

Til: ae@ae.dk; Info@arriva.dk; hoeringer@bane.dk; info@campingbranchen.dk; post@cyklistforbundet.dk; jj@dfac.dk; DN@DN.dk; da@da.dk; info@danskbyggeri.dk; info@dcu.dk; hoeringssager@danskerhverv.dk; info@danskerhvervsfremme.dk; dhf@dhf-net.dk; Jurateamet@danskenergi.dk; metal@danskmetal.dk; dof@dof.dk; dtl@dtl.eu; dvl@dvl.dk; dv@dv.dk; mail@danskeadvokater.dk; dh@handicap.dk; danskehavne@danskehavne.dk; skovloekke@dmc-org.dk; regioner@regioner.dk; dch@dch.dk; info@rgo.dk; transport@di.dk; post@domstolsstyrelsen.dk; dsbpost@dsb.dk; erst@erst.dk; 3f@3f.dk; kontaktfdm@fdm.dk; foa@foa.dk; hoeringer@fbr.dk; fmi@mil.dk; fes@mil.dk; kommunen@fredericia.dk; fr@friluftsradet.dk; kommunen@herning.dk; post@holb.dk; hvr@hvr.dk; itd@itd.dk; kalundborg@kalundborg.dk; kommunen@kolding.dk; post@kommissarius.dk; komoe@komoe.dk; kl@kl.dk; kfst@remove-this.kfst.dk; hoering@lf.dk; kontor@menighedsraad.dk; arkitektsteenjaer@hotmail.com; dalo@da.dk; lev@lev.dk; midttrafik@midttrafik.dk; mst@mst.dk; nst@nst.dk; noahtrafik@noah.dk; sekretariat@parcelhus.dk; kontakt@rm.dk; regionsjaelland@regionsjaelland.dk; kontakt@rsyd.dk; jm@jm.dk; info@rigsrevisionen.dk; post@rksk.dk; Kjeld.allan.larsen@gmail.com; info@sikkertrafik.dk; post@sydtrafik.dk; LOR@MOVIATRAFIK.DK; jur@tbst.dk; trekantbrand@trekantbrand.dk

Emne: Høring over udkast til forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning

Høring over udkast til forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning

Vejdirektoratets j. nr. 23-784

Vejdirektoratet fremsender hermed udkast til forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning i offentlig høring.

Høringsbrev, høringsliste og lovforslag er vedhæftet denne mail.

Materialet kan også findes på Høringsportalen via dette link: [Høringsdetaljer - Høringsportalen \(hoeringsportalen.dk\)](https://hoeringsportalen.dk)

Høringsperiode

Eventuelle bemærkninger til lovforslaget bedes fremsendt snarest muligt og **senest den 17. august 2023**.

Hørings svar bedes sendt til anlaegslov@vd.dk med henvisning til j.nr. 23-784.

Spørgsmål

Eventuelle spørgsmål angående høringen kan rettes til Ulrik Larsen på e-mail ul@vd.dk og telefon 7244 3618 eller Leif Hald Pedersen på e-mail lhp@vd.dk og telefon 7244 3606.



Carsten Niebuhrs Gade 43, 5. sal
1577 København V
vejdirektoratet.dk



Til Vejdirektoratet

anlaegslov@vd.dk

J.nr. 23-784

17. august 2023

Høring over udkast til forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing Herning

I forbindelse med Infrastrukturplan 2035 har et flertal af Folketingets partier besluttet, at motorvej E20/E45 ved Kolding skal udbygges, 3. etape af Kalundborgmotorvejen skal anlægges, samt at rute 15 Ringkøbing-Herning skal udbygges. På den baggrund har regeringen besluttet, at der i efteråret 2023 skal fremsættes et forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning.

Af Vejdirektoratets høringsbrev vedr. ovennævnte lovudkast af 7. juli 2023 fremgår;

'På baggrund af projekternes størrelse, beliggenhed og kompleksitet er det vurderet nødvendigt at regulere visse myndighedsforhold samt fravige visse love og klageadgange relateret til anden lovgivning, hvor det konkret har betydning for projekterne. Dette er bl.a. af hensyn til at sikre fremdrift i projekterne. Denne fravigelse af anden lovgivning har ikke som konsekvens, at de for lovene bagvedliggende hensyn (fx natur- og planhensyn) ikke vil blive varetaget. Disse hensyn vil fortsat blive varetaget i projekterne af Transportministeriet, i praksis Vejdirektoratet som den udførende bygherre, i overensstemmelse med reglerne i anlægsloven og på baggrund af rammerne i de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger for de tre projekter.'

På baggrund af projekternes størrelse, beliggenhed og kompleksitet undrer det os at de tre infrastrukturprojekter håndteres i én og samme lov. De tre infrastrukturprojekter er hver især af et væsentligt omfang og kompleksitet, og bør behandles i separate i anlægslove.

På baggrund af projekternes størrelse, beliggenhed og kompleksitet undrer det os at man vælger at fravige hensynet til anden lovgivning (fx natur- og planhensyn) og klageadgange relateret til anden lovgivning, hvor det konkret har betydning for projekterne.

Vi finder det betænkeligt at Transportministeren får hjemmel til at håndtere nødvendig anden lovgivning på plan- og miljøområdet, med en begrundelse om, at projekterne skal mases hurtigt igennem. At dette fører til at Vejdirektoratet, som også er den udførende bygherre, herved skal vurdere disse forhold strider imod god skik om at adskille opgaverne mellem myndighedsudøver og udførende part.

Nærværende høringsvar vedrører herefter anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape

Miljøkonsekvensrapporten for Kalundborgmotorvejens 3. etape fra Regstrup til Kalundborg har været i offentlig høring i perioden den 21. april - 16. juni 2023. Vejdirektoratet modtog 198 høringsvar. Vejdirektoratets samlede høringsnotat er d.d. endnu ikke tilgængeligt, hvilket betyder at høringsvarene

ikke har ligget til grund ved forligskredsens beslutning den 29. juni om igangsætning af projektet. Det finder vi dybt beklageligt og som en tilsidesættelse af de demokratiske regler i forbindelse med høring af borgerne.

Vi finder det useriøst at haste sagen videre til forligskredsen, inden man har forholdt sig til høringssvarene. Projektet vil påvirke naboer til motorvejen fremover med forringede boligforhold m.m.

Vores høringssvar af 13. juni 2023 til ny miljøkonsekvensvurdering af 3. etape af Kalundborgmotorvejen er vedhæftet.

Vores kommentarer er opsummeret her:

- Kalundborgmotorvejen etableres for at spare 6 minutter mellem Hovedstadsområdet og Kalundborg. Projektet har samlet set en ringe samfundsøkonomi. Dette på trods af at tab af naturværdier og påvirkning af rekreative områder ikke er værdisat, hvilket vi skal beklage.
- Hovedargumentet for en motorvej Regstrup-Kalundborg er højere hastigheder. Det er at gå i den forkerte retning, og vi er uforstående over for, at man ikke lytter til den bekymring, der er i dag i forhold til støjs påvirkning af borgernes helbred samt WHO's anbefalinger om at benytte en lavere støjgrænse på 53 dB. Vi efterlyser at borgernes støjbelastning fra motorvejen revurderes i forhold til de i dag kendte sundhedsmæssige gener.
- Det er stærkt bekymrende, at der kun er afsat meget få midler til støjdæpende foranstaltninger, og kun hvor der er en samlet støjbelastet beboelse på 6 enheder eller derover.
- Projektforslaget bør omtale erstatning til de berørte beboere, og vi finder at man udover de lovpligtige ekspropriationsregler også bør kompensere de beboere, der får (yderligere) støjgener af at motorvejen etableres, samtidig med et fald i huspriserne.
- De fremskrevne transportberegninger er meget usikre, og motorvejen forekommer at være overflødig. En opgradering af togforbindelsen på strækningen med større pålidelighed og driftssikkerhed anses for en bedre og mere bæredygtig løsning.
- Der bør gennemføres nye konsekvensberegninger af støjscenarier på Kalundborgmotorvejen ved en eventuel ekstra belastning med trafik fra en fast Kattegatforbindelse.
- Vi er uforstående overfor at der kan planlægges for en motorvej, der binder Hovedstadsområdet og Kalundborg sammen, uden at der samtidig udarbejdes en Strategisk Miljøvurdering af de samlede potentielle miljøpåvirkninger, herunder fra en eventuel forlængelse med en fast forbindelse over Kattegat, på den givne strækning.

Med venlig hilsen

Bestyrelsen for Nej til motorvej på Røsnæs

[Nej til Motorvej på Røsnæs](mailto:kontakt@nejtilmotorvej.nu)
kontakt@nejtilmotorvej.nu



Til Vejdirektoratet

13. juni 2023

Høringssvar til ny miljøkonsekvensvurdering af 3. etape af Kalundborgmotorvejen

<https://vejdirektoratet-public.rhs.niras.dk/WebRegistrering/Registrering?hoeringid=f5767fb0-087f-4a29-9a39-a9204be05cd6>

Vejdirektoratet har opdateret VVM-undersøgelsen fra 2012 for 3. etape af Kalundborgmotorvejen, og sendt den sammenfattende rapport 'Projektforslag og ny miljøkonsekvensvurdering af 3. etape af Kalundborgmotorvejen' i høring. Rapporten bygger bl.a. på en ny miljøkonsekvensrapport af Kalundborgmotorvejens etape 3 af april 2022, udarbejdet af Cowi.

Foreningen Nej til Motorvej på Røsnæs har en række kommentarer til ny miljøkonsekvensvurdering af 3. etape af Kalundborgmotorvejen:

- Kalundborgmotorvejen etableres for at spare 6 minutter mellem Hovedstadsområdet og Kalundborg. Projektet har samlet set en ringe samfundsøkonomi. Dette på trods af at tab af naturværdier og påvirkning af rekreative områder ikke er værdisat, hvilket vi skal beklage.
- Hovedargumentet for en motorvej Regstrup-Kalundborg er højere hastigheder. Det er at gå i den forkerte retning, og vi er uforstående over for, at man ikke lytter til den bekymring, der er i dag i forhold til støjs påvirkning af borgernes helbred samt WHO's anbefalinger om at benytte en lavere støjgrænse på 53 dB. Vi efterlyser at borgernes støjbelastning fra motorvejen revurderes i forhold til de i dag kendte sundhedsmæssige gener.
- Det er stærkt bekymrende, at der kun er afsat meget få midler til støjdæmpende foranstaltninger, og kun hvor der er en samlet støjbelastet beboelse på 6 enheder eller derover.
- Projektforslaget bør omtale erstatning til de berørte beboere, og vi finder at man udover de lovpligtige ekspropriationsregler også bør kompensere de beboere, der får (yderligere) støjgener af at motorvejen etableres, samtidig med et fald i huspriserne.
- De fremskrevne transportberegninger er meget usikre, og motorvejen forekommer at være overflødig. En opgradering af togforbindelsen på strækningen med større pålidelighed og driftssikkerhed anses for en bedre og mere bæredygtig løsning.
- Der bør gennemføres nye konsekvensberegninger af støjscenarier på Kalundborgmotorvejen ved en eventuel ekstra belastning med trafik fra en fast Kattegatforbindelse.
- Vi er uforstående overfor at der kan planlægges for en motorvej, der binder Hovedstadsområdet og Kalundborg sammen, uden at der samtidig udarbejdes en Strategisk Miljøvurdering af de samlede potentielle miljøpåvirkninger, herunder fra en eventuel forlængelse med en fast forbindelse over Kattegat, på den givne strækning.

Vores synspunkter uddybes nedenfor:

Kalundborgmotorvejens samfundsøkonomi

Kalundborgmotorvejen etableres for at spare transporttid og Vejdirektoratet anfører at færdiggørelse af Kalundborgmotorvejen vil give en tidsbesparelse på 6 minutter mellem Hovedstadsområdet og Kalundborg. Der er gennemført en samfundsøkonomisk analyse af 3. etape. Her er så mange omkostninger og effekter knyttet til projektet 'som muligt' opgjort. Det er tidsgevinsterne, der bidrager til de positive effekter, og effekten heraf er opgjort til 2.435 millioner kr.

Det negative bidrag i form af sundhedsskadelige støjgener langs strækningen er opgjort til (kun) 20 mio. kr. Det angives at værdisættelse af effekter som følge af tab af naturværdier, påvirkning af rekreative områder m.fl. ikke er muligt.

Vores kommentar: Vi skal beklage, at det ikke er muligt at værdisætte effekter som følge af tab af naturværdier og påvirkning af rekreative områder. Vi forventer at resultatet af projektets samfundsøkonomiske analyse ville se væsentlig anderledes ud hvis der også blev taget hensyn til disse værdier.

Herudover er det svært at forstå at borgernes gener ved støjbelastning fra motorvejen kun tæller med som mindre end 1% ift. tidsgevinsten, altså at trafikanterne kan komme hurtigere frem.

Endelig må det konstateres at projektet samlet set har en ringe samfundsøkonomi, og Danmarks begrænsede CO2-budget bør ikke bruges på projekter med et så lavt samfundsøkonomisk afkast.

Støjbelastning fra Kalundborgmotorvejen

Når den nye motorvej er etableret, vil den tiltrække eksisterende trafik fra parallelle ruter og samtidig generere helt ny biltrafik.

Der er udarbejdet et basisscenarie og et projektscenarie, og det angives at det totale antal af støjbelastede boliger i projektscenariet kun øges med syv boliger i forhold til basisscenariet, men at udbygning og etablering af motorvejen vil betyde, at støjen øges over de vejledende grænseværdier ved flere boliger, på trods af, at der etableres den foreslåede støjafskærmning. Vejdirektoratet konkluderer derfor at Kalundborgmotorvejens etape 3 i driftsfasen vil have en væsentlig påvirkning af omgivelserne.

Vores kommentar: Den vejledende støjgrænse i Danmark for boligområder har været på 58 dB i mange år. Nyere anbefalinger fra WHO peger på en max støjgrænse på 53 dB af sundhedsmæssige årsager.

I de senere år er der kommet forskning, der viser, at det kan være sundhedsskadeligt at være udsat for støj. Hjerte-kar-sygdomme, stress, demens, diabetes og depression er nogle af de mulige sygdomsmæssige følger.

Ved den anbefalede støjgrænse på 58 dB påvirkes ca. 1000 beboelser på strækningen over støjgrænsen. Hvis WHO's støjgrænse lægges til grund kan man af vejdirektoratets støj- og arealkort aflæse, at flere tusinde beboelser over hele strækningen rammes af sundhedsskadelige støjgener. herunder også i de tættere boligområder, hvis man ser specifikt på Kalundborg.

Det er ubegribeligt, at vi i Danmark ikke hurtigt retter ind efter WHO's anbefalinger med den viden, vi har i dag.

Rigtig mange borgere er i dag belastede af eksisterende motorvejsanlæg, og flere kommuner omkring København vil have hastighederne sat ned på motor- og ringveje i deres områder. På samme vis arbejder flere kommuner langs motorvejen over Fyn på at få hastighedsnedsættelser alene på grund af vejstøjen.

Det er derfor stærkt bekymrende, at der kun er afsat meget få midler til støjdæmpende foranstaltninger, og kun, hvor der er en samlet støjramt beboelse på 6 enheder eller derover. Støjen er også en belastning for folk, der bor spredt.

Mens kommuner og borgere rundt omkring i Danmark kæmper for lavere hastigheder på eksisterende motorveje for at reducere støjbelastningen, er hovedargumentationen for en motorvej Regstrup-Kalundborg højere hastigheder.

Det er at gå i den forkerte retning, og vi er uforstående over for, at man ikke lytter til den bekymring, der generelt er opstået i forhold til borgernes sundhed.

Erstatning

Det er uforståeligt, at der ikke nævnes noget om erstatning til de berørte beboere i Projektforslaget. Udover de lovpligtige ekspropriationstakster, finder vi det stødende, at rigtig mange beboere, der ikke har udsigt til evt. trafikale eller andre gevinster, må se i øjnene, at de ikke får noget ud af at motorvejen etableres, men tværtimod kan se frem til manglende kompensation og formentlig også et fald i huspriserne.

Transportarbejdets forudsætninger

I dag kører der mellem 13.000 og 20.200 køretøjer på et gennemsnitlig hverdagsdøgn. Trafikken er størst på motorvejen i den østlige ende, og mindst på den vestlige del på den eksisterende hovedvej, frem mod Kalundborg. Vejdirektoratet forventer at trafikken på hele strækningen vil stige med cirka 1 % pr. år frem til 2030. Uagtet dette er det "ikke Vejdirektoratets forventning, at der vil blive udfordringer med trængsel på strækningen."

Når Kalundborgmotorvejen er færdigetableret, vil den eksisterende motorvej i den østlige ende få mere trafik, og Vejdirektoratets forventninger er, at der kører mellem 18.000 og 25.000 køretøjer på et typisk hverdagsdøgn i 2030.

Vores kommentar: Senest har NOVO Nordisk, hvis arbejdskraft-behov i Kalundborg-området og den dermed forventede vækst, ofte bruges som argument for at bygge motorvejen til Kalundborg, meldt ud, at firmaet forventer, at de igangværende fabriksudvidelser vil øge den nuværende arbejdsstyrke på ca. 4000 medarbejdere med ca. 425 nyansættelser af procesoperatører og ingeniører samt medarbejdere inden for administration og It. Indtil motorvejen er færdig i 2028, vil NOVO Nordisk løse den stigende trafikbelastning - pga. fabriksudvidelserne med ca. 2500 håndværkere - ved at anlægge to parkeringspladser til shuttle-busser vest for Kalundborg ved Bjergsted og syd for ved rute 22. Dvs. når motorvejen er færdig, vil NOVO Nordisk kørselsbehov ikke blive så voldsomt som antaget (Erhverv Sjælland, 17. maj 2023).

Er man bekendt med Novo's fremtidsplaner efter de nuværende udbygninger?

Med hvilken sikkerhed fremskrives trafiktal for 2030 til mellem 18.000 og 25.000 køretøjer?

De fremskrevne transportberegninger er meget usikre, og motorvejen forekommer at være overflødig.

En trafikals løsning med opgradering af togforbindelsen på strækningen med større pålidelighed og driftssikkerhed anses for at være en bedre og mere bæredygtig løsning.

Kattegatforbindelse

På baggrund af finanslovsaftalen for 2019 er der gennemført en forundersøgelse af en fast forbindelse over Kattegat. Forundersøgelsen blev offentliggjort den 15. juni 2022.

På lige fod med andre større infrastrukturprojekter vil en fast Kattegatforbindelse påvirke kultur-, natur- og miljøforhold og give støjpåvirkning i de områder, hvor den skal anlægges. Der er i forundersøgelsen på et overordnet niveau arbejdet med at vurdere effekten af afværgeforanstaltninger.

I Projektforslag og ny miljøkonsekvensvurdering af 3. etape af Kalundborgmotorvejen anføres, at det "først vil være i evt. kommende fase med udarbejdelse af en miljøkonsekvensvurdering (MKV), at disse forhold kan detaljeres yderligere" og "En videreførelse af Kalundborgmotorvejen i en evt. motorvej via Røsnæs eller Asnæs vil betyde større eller mindre ændringer af Kalundborgmotorvejen. De væsentligste fysiske ændringer vurderes af være nødvendige ændringer af motorvejen øst for Kalundborg. Her vil der skulle ske ændringer af udformningen, som er forskellig afhængig af om der vælges en linjeføring via Røsnæs eller Asnæs. Det vil først være i en evt. kommende miljøkonsekvensvurdering af projektet, at de mere konkrete linjeføringer vil blive fastlagt".

I de trafikale beregninger, der er foretaget i forundersøgelsen af en fast forbindelse over Kattegat, er det beregnet, at trafikken på Kalundborgmotorvejen vil stige med knap 30.000 biler i døgnet. Dette er mere end en fordobling af trafikken i forhold til den trafik, der vil køre på strækningen, når motorvejen forventes åbnet efter 3. etape. Det betyder også, at støjen fra trafikken på Kalundborgmotorvejen vil stige betydeligt.

De tilgrundliggende modelberegninger for 3. etape er foretaget med Landstrafikmodellen (LTM).

"Der er i ingen af beregningerne taget højde for en eventuel senere beslutning om en Kattegatforbindelse". (Cowi s. 51)

"Det er (endvidere) forudsat, at der ikke er etableret en fast forbindelse fra Røsnæs til Jylland (Kattegatforbindelsen)". (Cowi s.53)

Vores kommentar: Der bør gennemføres nye konsekvensberegninger af støjsscenerier på Kalundborgmotorvejen ved en eventuel ekstra belastning med trafik fra en fast Kattegatforbindelse.

Vi er uforstående overfor, hvordan der kan planlægges for en motorvej, der binder Hovedstadsområdet og Kalundborg sammen, uden at der samtidig udarbejdes en Strategisk Miljøvurdering af de samlede potentielle miljøpåvirkninger, herunder fra en eventuel forlængelse med en fast forbindelse over Kattegat, på den givne strækning.

Med venlig hilsen

Bestyrelsen for Nej til motorvej på Røsnæs

Nej til Motorvej på Røsnæs
kontakt@nejtilmotorvej.nu

Vejdirektoratet
Niels Juels Gade 13
1022 København K

Holbæk Kommunes hørings svar vedr. Kalundborgmotorvejens 3. etapes anlægslov.

I forbindelse med Vejdirektoratets offentlige høring "Høring over udkast til forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning", afgiver Holbæk Kommune hermed hørings svar omhandlende de forhold i loven, der vedrører projektet "Anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape". Hørings svaret tager udgangspunkt i nedenstående dokumenter:

- Nyhed fra Vejdirektoratet 29. juni 2023:
<https://www.vejdirektoratet.dk/nyhed/2023/beslutning-om-igangsaettelse-af-kalundborgmotorvejens-3-etape>
- Pressemeldelse fra Transportministeren 29. juni 2023:
<https://www.trm.dk/nyheder/2023/beslutning-om-igangsaettelse-af-kalundborgmotorvejens-3-etape>
- Lovudkast til forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning, fra transportministeren: (herefter nævnt som "lovudkast til anlægslov").
<https://www.ft.dk/samling/2022/almde/STRU/bilag/240/index.htm>

Holbæk Kommune bemærker indledningsvis, at hørings materialet har ændret sig siden der blev afholdt borgermøder i hhv. Kalundborg og Holbæk Kommuner ultimo maj 2023. Processen har generelt været præget af ændringer, først i forbindelse med, at der skulle findes en række besparelser i projektet og dernæst i forbindelse med lovudkastet til anlægsloven. Generelt virker materialet ikke gennemarbejdet og fremstår med fejl og manglende præciseringer. Samtidig er det meldt ud, at forligskredsen bag infrastrukturplanen 2035 har besluttet at igangsætte Kalundborgmotorvejens 3. etape med en række beslutninger, som i hørings materialet er beskrevet anderledes. Det gør det vanskeligt at forholde sig til materialet samt forklare vores borgere, hvad de kan forvente.

Holbæk Kommune forventer, at Vejdirektoratet præciserer materialet, hvorefter der gennemføres en ny høringsproces. De afledte trafikale konsekvenser for Holbæk Kommune er betydelige og derfor må det som minimum kunne forventes, at hørings materialet er fyldestgørende. I den forbindelse skal det bemærkes, at udover ovenstående årsager, så vil hørings materialet også danne forudsætning for kommunalbestyrelsens disponering af anlægs midlerne de kommende år i forhold til at imødegå de afledte konsekvenser for trafiksikkerheden i Holbæk Kommune.

Holbæk Kommune er stærkt uforstående overfor, at ingen af de tiltag, som Vejdirektoratet og Holbæk Kommune har været i dialog om de senere år, er indeholdt i anlægsloven ud

over som "tilvalg". Det efterlader Holbæk kommune med en stor bekymring omkring de trafikale problemer, der efterlades til Holbæk Kommune.

Holbæk kommune ønsker, at Kalundborgmotorvejens 3. etape etableres, idet det vil være en væsentlig forudsætning for at skabe en fortsat udvikling i Nordvestsjælland. Holbæk Kommune ønsker dog, at det samtidig sikres, at der indarbejdes de nødvendige ændringer, så der sikres en trafiksikker løsning, der ikke efterlader borgerne i Holbæk Kommune med væsentligt ringere vilkår end i dag.

På de følgende sider udfoldes ovenstående betragtninger.

Inddragelse af lokalområderne

Holbæk Kommune vil gerne henlede opmærksomheden på de 3 høringssvar, der er indsendt af lokalfora fra hhv. Jyderup, Knabstrup samt Mørkøv, Skamstrup og Stigs Bjergby i fællesskab i forbindelse med vejdirektoratets høring af det færdige projektmateriale. De forskellige høringssvar beskriver på en overbevisende måde, hvad de lokale borger potentielt skal leve med af trafikale konsekvenser, når motorvejsprojektet er gennemført. I sammenhæng med dette høringssvar vidner det om, at det nuværende udkast til anlægsloven vil få store trafikale og udviklingsmæssige konsekvenser for både en række lokalområder og Holbæk Kommune som helhed. Holbæk Kommune har en for en god ordens skyld vedhæftet de 3 ovenstående høringssvar.

Trafikale konsekvenser afledt af motorvejsprojektet

I det fremlagte forslag til anlægsloven er forbindelsesvejen i Jyderup og motorvejsramperne ved Knabstrup ikke indeholdt. Den manglende etablering af de anlæg vil afstedkomme både trafiksikkerheds- og trafikafviklingsmæssige konsekvenser i områderne og udgifterne til at forsøge at rette op på den forvoldte skade, vil være efterladt til Holbæk Kommune.

Med etableringen af Kalundborgmotorvejens 3. etape lukkes mange vejadgange til den nuværende Skovvej fra det kommunale vejnet. Det er en naturlig konsekvens af opgraderingen til motorvej, men Holbæk Kommune finder ikke det er rimeligt, at afhjælpningen af de afledte konsekvenser pålægges Holbæk Kommune. Der er mange mindre afledte trafiksikkerhedsmæssige udfordringer, som Holbæk Kommune gerne selv påtager sig at løse indenfor den begrænsede økonomiske ramme, som Holbæk Kommune har til rådighed. Skuffelsen vil derfor være stor, såfremt udfordringerne i Jyderup og ved Knabstrup ikke bliver løst som en del af motorvejsprojektet og dermed indgår som en del af anlægsloven. Samtidig vil Holbæk Kommune fortsat gerne bidrage konstruktiv til at sikre, at anlægsmidlerne i projektet anvendes mest hensigtsmæssigt. Det er netop i den ånd, at nedenstående forslag til at omprioritere midler fra den påtænkte rastepads og/eller den påtænkte stibro ved Tvede til i stedet at løse udfordringerne i Jyderup og ved Knabstrup skal læses.

Det er svært for Holbæk Kommune at gennemskue alle konsekvenser, f.eks. i forbindelse med etablering af støjvold øst for Mørkøv og de konsekvenser det må have for de aktiviteter, der er i nærheden samt det forhold, at man ønsker at forlægge broen ved rute 225 mod

øst i stedet for mod vest. Holbæk Kommune opfordrer til at de detaljer drøftes i det efterfølgende samarbejde mellem Vejdirektoratet og Holbæk Kommune.

Økonomiske konsekvenser for Holbæk kommune

Herunder er oplistet de trafikale udfordringer som kommunen efterlades med, afledt af Kalundborgmotorvejens 3. etape. Derudover er beskrevet mulige tiltag for at imødekomme nuværende trafikale udfordringer, som vil blive forstærket med etableringen af Kalundborgmotorvejen 3. etape i det nuværende projektforslag.

Der er også udarbejdet et økonomisk overslag, på de mulige løsninger. Det skal dog understreges, at det er overslag, som skal kvalificeres yderligere for at kunne estimere den samlede økonomiske konsekvens for Holbæk Kommune.

Jyderup:

- Nordlig forbindelsesvej (tilvalg der ikke er finansieret i udkastet til kommende anlægslov), der sikrer, at trafikken til og fra Kalundborg, til Jyderups nordlige del, ikke ledes igennem bymidten. Pris min. 25 mio. kr. (Alternativt kan der etableres det tidligere drøftede ekstra spor/flettebane mellem det nuværende rampeanlæg ved Holbækvej og kommende vestlige rampeanlæg ved rute 225)
- Skarridsøgade og Holbækvej. Trafiksikkerhedstiltag. Etablering af fartdæmpende foranstaltninger samt ændre fortov til delt fællessti (således cykler fjernes fra vejbanen). Pris 15-20 mio. kr.
- Trafiksikkerheds-forbedrende tiltag i jernbanetunnellen på Holbækvej mellem Jyderup og Tornved med henblik på at sikre bløde trafikanter samt hastighedsdæmpning. Pris ca. 0,5 mio. kr.
- Ombygning af krydset Slagelsevej/Cementvejen ved Akselholm syd for Jyderup. Ændring af vigepligtsforhold for at lede flere trafikanter (nordgående) (især tung trafik) ad Cementvejen og Motorvejen i stedet for ad Slagelsevej og dermed igennem Jyderup. Pris ca. 0,8 mio. kr.
Ovenstående punkt burde kombineres med fartdæmpende foranstaltninger på Slagelsevej/Sølystvej, i Jyderup by, for at understøtte og besværliggøre ruten for tung trafik. Pris ca. 2 mio. kr.

Holbækvej mellem Knabstrup og Mørkøv:

- Ramper i Knabstrup (tilvalg) er ikke finansieret i udkastet til anlægsloven. Den vestgående trafik fra Knabstrup vil skulle køre til Mørkøv for at tilgå motorvejen. Strækningen (Holbækvej) vil opleve en stor stigning af trafik, som kan bidrage til øget usikkerhed for bløde trafikanter på strækningen. En forbedring for bløde trafikanter vil kunne bestå i etablering af cykelsti på strækningen, som estimeres til at koste minimum 15-20 mio. kr. (cykelsti på strækningen mellem de 2 byzoner), hvilket skal ses i lyset af investeringen til at etablere ramperne i Knabstrup på 35 mio. kr.

Mørkøv:

- Trafiksanerung af Håbetvej, som sandsynligvis vil opleve en stigning i trafikken, afledt af færre tilgange til Skovvejen, ved etablering af motorvej. En del skolebørn færdes på strækningen, der er tung trafik til cementvarefabrikken, vejen er smal og oversigtsforholdene er ringe. Hvilke tiltag der skal til er ikke afdækket for nuværende og derfor prissættes denne ikke, på nuværende tidspunkt.

- Flere andre veje, f.eks. Bennebovej vil kunne opleve lignede udvikling, som beskrevet herover. Der vil ske en ændring i trafikken i kraft af, at mindre tilgange til Skovvejen lukkes, ved etableringen af motorvejen. Det vil kunne medføre trafiksikkerhedsmæssige udfordringer på en række veje. Holbæk Kommune vil være særligt optaget af at følge udviklingen i området, når motorvejen er færdiggjort.

Høringsmaterialet og den løbende dialog mellem Holbæk Kommune og Vejdirektoratet

Holbæk Kommune kan med forundring konstatere, at udkastet til anlægsloven og de tekniske løsninger heri, på væsentlige punkter ikke bunder i anbefalinger fra Vejdirektoratet.

Det tidligere høringmateriale og de afgivne høringssvar, med beskrivelsen af de afledte konsekvenser for Holbæk Kommune, ses ikke umiddelbart at indgå i det fremlagte udkast til anlægslov.

Nedenfor uddybes Holbæk Kommunes bekymringer, som det fremlagte forslag til anlægslov giver anledning til. For læsbarhedens skyld refereres til de konkrete paragraffer i udkastet til anlægsloven.

Dertil optræder der faktuelle fejl i lovudkastet, som Holbæk Kommune vurderer, kan være misvisende for beslutningstagere og samtidig vil have karakter af væsentlige ændringer i udkastet til anlægsloven, hvis/når disse fejl bliver tilrettet. Der er især to betydelige fejl, der bør rettes til, hvorefter der i forlængelse heraf, bør udsendes et nyt lovudkast til anlægslov og gennemføres en fornyet høring. I den forbindelse vil Holbæk Kommune gerne understrege, at dette høringssvar bygger på det aktuelle lovudkast til anlægsloven med dertil hørende fejl og mangler.

Kapitel 1 §1. 4) "anlægge og omlægge lokale veje og stier, herunder forlænge af Kalundborgvej, etablere en parallelvej fra Holbæk til Amtsvejen og en vej fra Holbækvej mod syd over motorvejen,"

Baggrund: Etablering af en lokal parallelvej i Jyderup mellem Holbækvej og Amtsvejen er medtaget som et tilvalg (reference, side 22).

Holbæk Kommune bemærker, at det er upræcist i lovforslaget, og kan have ret stor betydning. Der bør være noteret en "parallelvej fra HolbækVEJ til Amtsvejen". Denne fejl ændrer betydning for længden på parallelvejen fra 20 km til 1 km.

Det er Holbæk kommunes anbefaling til folketingets medlemmer, at der stemmes ja til punkt 4, som er beskrevet som et tilvalg (se punkt 3.1.2.3 Lokale veje og stier).

Rastepladsanlæg mellem Jyderup og Mørkøv

I det oprindelige projekt er rastepladsanlægget noteret som en vigtig del for motorvejstrafikken. Vejdirektoratet har ved den opdaterede budgetgennemgang givet et overslag på anlæggene på 35 mio.kr.

Holbæk Kommune har, sammen med lokale borgere, forslået et transportcenter, der kunne minde om det i Greve, hvor private aktører kunne investere i centeret. Derved kunne pengene i stedet prioriteres til fx rampeanlæg ved Knabstrup. Vejdirektoratets tilbagemelding

var dengang, at dette rasteanlæg ikke kunne ændres, og at det var uundværligt for motorvejsprojektet.

Grundet projektets fordyrelse skulle Vejdirektoratet finde besparelser på projekterne, som noteret i det opdaterede projektforslag, der var sendt i høring fra 21.04.2023 til 16.06.2023. En konsekvens af besparelserne var, at der ikke ville blive anlagt rasteanlæg mellem Mørkøv og Jyderup.

Efter forligspartierne fandt flere midler til projektet er disse rasteanlæg nu tilbage i projektet.

Det er fortsat Holbæk Kommunes anbefaling, at rasteanlæg (igen) droppes, og pengene prioriteres bedre og bruges på tiltag, der både forøger trafiksikkerheden og trafikafviklingen som fx rampeanlægget ved Knabstrup.

Punkt 3.1.2.1 Tilslutningsanlæg og motorvejskryds "Der foreslås etableret to nye tilslutningsanlæg på udbygningsstrækningen umiddelbart øst og vest for Jyderup. Rampekryds ved de to nye tilslutningsanlæg signalreguleres. Det eksisterende tilslutningsanlæg i midten af Jyderup kan i forbindelse med anlægsprojektet blive nedlagt, det er i så fald en beslutning, der tages på et senere tidspunkt."

Holbæk Kommune vil gerne opfordre til, at beslutningen om det eksisterende tilslutningsanlæg tages i forbindelse med vedtagelsen af anlægsloven. Om tilslutningsanlægget i midten af Jyderup beholdes eller fjernes har stor betydning for hvordan trafikken i og omkring Jyderup berøres. (Se rapporten vedr. trafikken i Jyderup som Holbæk Kommune har fået udarbejdet, som vedlagt på Vejdirektoratets hjemmeside: <https://www.vejdirektoratet.dk/projekt/kalundborgmotorvejen/dokumenter> under "Trafikale forhold Jyderup".) Det bemærkes, at såfremt det eksisterende tilslutningsanlæg bevares, vil der ikke være behov for den nordlige forbindelsesvej.

Punkt 3.1.2.1 Tilslutningsanlæg og motorvejskryds "De østvendte ramper ved henholdsvis Knabstrup og Bjergsted er behandlet som en del af miljøkonsekvensvurderingen som mulige tilvalg."

Holbæk Kommune ønsker, at øst- såvel som vestvendte ramper ved Knabstrup indarbejdes i anlægsloven. Derved sikres den nødvendige infrastruktur, så borgerne i og omkring denne del af den nyanlagte motorvej kompenseres i forhold til ændringer i støj-, trafiksikkerheds- samt trafikmængder.

Knabstrup er en by i udvikling, hvor Holbæk Kommune i disse år investerer mange penge i skole og børnehus. Der bygges nye boliger og dermed er der søgning mod Knabstrup, hvor med antallet af borgere i Knabstrup vokser. Derfor stiller Kommunalbestyrelsen sig uforstående overfor, at de ramper som ville kunne forbinde Knabstrup og omegn til den nye motorvej, ikke er blevet en del af projektet. Det vil forværre trafiksikkerheden og give omvejskørsel for de mange hundrede, daglige bilister, som i fremtiden ikke længere kan tilgå Skovvejen direkte. Der nedlægges reelt 2 eksisterende adgange, og man pålægger Knabstrups borgere kilometer lange omveje, for at kunne tilgå den kommende motorvej. Faktisk vil al vestlig trafik, fremover skulle køre ad den meget smalle Holbækvej, ind i Mørkøv, for så at kunne tilgå motorvejen. Det skal nævnes, at denne rute (Holbækvej, Ringstedvej og Skamstrupvej) er en skolevej med mange cyklende børn. Konsekvenserne af de manglende østvendte ramper er beskrevet i punktet omkring punkt 9.2.13.1 nedenfor.

Holbæk Kommune og Vejdirektoratet har tidligere drøftet en fuld løsning med 4 motorvejsramper ved den kommende overføring af Knabstrup Møllebakke og det er vurderet, at udgifterne vil beløbe sig til ca. 35 mio. kr.

Punkt 3.1.2.3 Lokale veje og stier "Der foreslås etableret en ny stibro ved Tvede, som giver adgang fra Holbækvej til de rekreative områder i Orekrog Skov.."

Holbæk Kommune mener, at en ny stibro ved Tvede er mange penge at bruge på få brugere, som forventes at passere dagligt. Holbæk Kommune vil anbefale, at midlerne til stibroen i stedet anvendes til at medtage ramperne ved Knabstrup eller indgår i en samlet omprioriteringspulje som kan drøftes mellem Vejdirektoratet og Holbæk Kommune. Vi henleder opmærksomheden på det tidligere fremsendte høringsvar fra Torbenfeldt Gods.

Punkt 5.1.2 Anlægsøkonomi for anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape

Der er noteret, at budgetrammen ikke var stor nok, hvorfor der er fundet ekstra midler.

De ekstra midler forekommer dog hverken under tabel 3 eller tabel 4, da der her tages udgangspunkt i den oprindelige økonomiske ramme.

Punkt 9.2.13.1 "Der er ikke foretaget modelberegninger for udformning af østvendte ramper ved Knabstrup, men en overordnet vurdering er, at de ikke vil påvirke trafikbilledet på selve motorvejen, men at de vil have lokale ikke-væsentlige effekter omkring Knabstrup i form af en aflastning af parallelle ruter til motorvejen."

Baggrund: Østvendte ramper ved Knabstrup (reference, side 105).

Det er forkert, at der ikke er foretaget modelberegninger for udformningen af østvendte ramper, da Holbæk Kommune har fået udarbejdet dette, og forelagt det for Vejdirektoratet. Antagelsen om, at det vil have "ikke-væsentlige lokale effekter" er faktisk forkert. Østvendte ramper vil reducere omkørsel for ca. 2.000 bilister, på godt 5 km, på kommunale veje, hvor bilisterne krydser motorvejen 3 gange. Detaljeret trafikanalyse kan ses i Bilag 1, som tidligere er forelagt for Vejdirektoratet.

Der forventes mellem 6-800 biler på hver motorvejsrampe. Dette er flere end de østvendte motorvejsramper ved rampeanlæg 17 ved Lystrup (423 og 550 biler) og ved motorvejsramperne ved rampeanlæg 45 ved Guldborg (325, 351, 630, og 654 biler), og ca. samme mængde som de vestvendte motorvejsramper ved rampeanlæg 23 ved Galten (926 og 987 biler), motorvejsramperne ved rampeanlæg 36 ved Bording (760, 765, 962, og 978 biler), de nordvendte motorvejsramper ved rampeanlæg 11 ved Allerød/Farum (513 og 793 biler), og nordvendte motorvejsramper ved rampeanlæg 37 ved Rønnede (946 og 987 biler), for bare at nævne et par stykker. (Data udtrukket fra kMastra 14-07-2023).

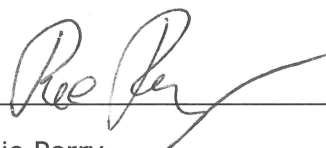
Såfremt ovenstående giver anledning til spørgsmål, så stiller vi os naturligvis til rådighed.

På vegne af Holbæk Kommune



Lars Qvist

Borgmester



Rie Perry

Kommunaldirektør

Holbæk Kommune

NOTAT
8. februar 2022
cmo/ms

Udvidelse af Kalundborgmotorvejen

Trafikanalyse



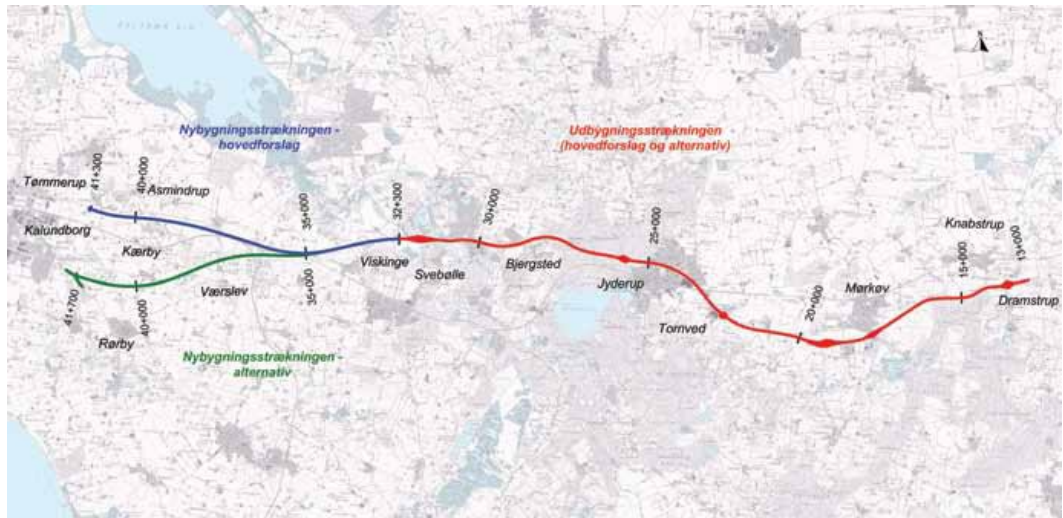
Indhold

1	Baggrund	3
2	Holbæk trafikmodel	4
3	Undersøgte scenarier	5
4	Resultater af trafikmodelberegninger	6
4.1	Jyderup	6
4.2	Mørkøv	9
4.3	Knabstrup	12

1

Baggrund

Vejdirektoratet har planer om at forlænge Kalundborgmotorvejen til Kalundborg. På Figur 1 ses de undersøgte tracéer.



Figur 1. Undersøgte tracéer for udvidelsen af Kalundborgmotorvejen (Kilde: Vejdirektoratet, rapport 413 - 2012 Rute 23 Skovvejen Regstrup-Kalundborg - VVM undersøgelse - Sammenfattende rapport)

Udvidelsen af Kalundborgmotorvejen i Holbæk Kommune skal realiseres ved at opgradere rute 23 (Skovvejen), som løber igennem Knabstrup, Mørkøv og Jyderup, til motorvej.

Skovvejen er i dag en 4-sporet motortrafikvej, som dog indsnævres til 2 eller 3 spor enkelte steder.

Der er i dag to tilslutningsanlæg (ét ved Mørkøv og ét ved Jyderup) samt syv direkte vejtilslutninger til Skovvejen. De eksisterende vejtilslutninger er vist på Figur 2.



Figur 2. Eksisterende vejtilslutninger til Skovvejen i Holbæk Kommune.

Ved opgradering af Skovvejen til motorvej skal alle direkte vejtilslutninger lukkes. Der er planlagt tre tilslutningsanlæg i Holbæk Kommune, som er vist på Figur 3.

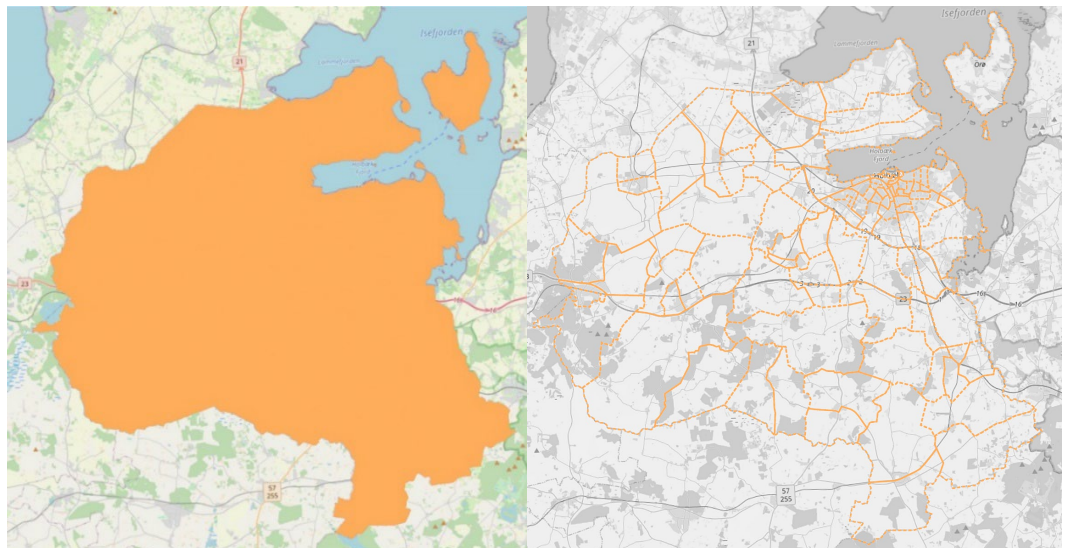


Figur 3. Planlagte tilslutningsanlæg til Kalundborgmotorvejen i Holbæk Kommune.

Holbæk Kommune har bedt Via Trafik om at undersøge de trafikale konsekvenser af udvidelsen af Kalundborgmotorvejen på det omkringliggende vejnet i kommunen og at undersøge alternative forslag til placeringen af tilslutningsanlæg.

2 Holbæk trafikmodel

Til opgaven er der anvendt Holbæk trafikmodel, en trafikmodel som Via Trafik tidligere har udarbejdet for Holbæk Kommune. Figur 4 viser modelområdet og zonesystemet.



Figur 4. Modelområdet (til venstre) og zonesystemet (til højre) i Holbæk trafikmodel.

Trafikmodellen beregner trafikken for ti tidsperioder, som dækker hele døgnet. Fordelen ved opdeling i tidsperioder, i stedet for at regne på døgnniveau, er at trængslen i myldretidsperioderne modelleres mere præcist.

Modellen giver output i form af trafikmængder (HDT eller timetrafik). Modellen omfatter kun biltrafikken (personbiler, varebiler og lastbiler).

Der er benyttet Basis 2032 som basisår.

I forbindelsen med opgaven er modellen kalibreret yderligere med fokus på området omkring Jyderup, Mørkøv og Knabstrup og på lastbiltrafikken. Kalibreringen er foretaget ud fra de snittællinger som Via Trafik udførte i august 2021 samt input fra Mastra.

3 Undersøgte scenarier

Fem forskellige scenarier er modelleret og undersøgt ved hjælp af Holbæk trafikmodel:

- **Scenarie 1** svarer til Vejdirektoratet forslag med de tre planlagte tilslutningsanlæg
- **Scenarie 2** er en variant, hvor der etableres en ny forbindelsesvej mellem rute 225 og Holbækvej i Jyderup
- **Scenarie 3** er en variant, hvor tilslutningsanlægget i Jyderup etableres ved Holbækvej (som i dag) og ikke ved rute 225
- **Scenarie 4** er en variant af Scenarie 3, hvor der også etableres østvendte ramper ved Knabstrup Møllebakke
- **Scenarie 5** er en variant af Scenarie 3, hvor der etableres både øst- og vestvendte ramper ved Knabstrup Møllebakke

Scenarierne er sammenlignet med Basis 2032 for at vurdere de trafikale effekter af de forskellige varianter.

De undersøgte scenarier er beskrevet i Tabel 1.

Tiltag	Scenarie 1	Scenarie 2	Scenarie 3	Scenarie 4	Scenarie 5
Udvidelse af rute 23, alle eksisterende koblinger fjernes	X	X	X	X	X
Rampeanlæg ved Holbækvej (Jyderup)	-	-	X	X	X
Rampeanlæg ved rute 225 (Jyderup)	X	X	-	-	-
Rampeanlæg ved Cementvejen	X	X	X	X	X
Rampeanlæg ved Mørkøv	X	X	X	X	X
Østvendte ramper ved Knabstrup Møllebakke	-	-	-	X	X
Vestvendte ramper ved Knabstrup Møllebakke	-	-	-	-	X
Forbindelsesvej mellem rute 225 og Holbækvej (Jyderup)	-	X	-	-	-
Forlængelse af Bødkervej	X	X	X	X	X

Tabel 1. Undersøgte scenarier

4

Resultater af trafikmodelberegninger

I det følgende er resultaterne af trafikmodelberegninger præsenteret med fokus på de tre lokaliteter Jyderup, Mørkøv og Knabstrup.

Ved hver enkelt lokalitet er der beskrevet de for lokaliteten relevante scenarier og deres betydning for trafikken i området.

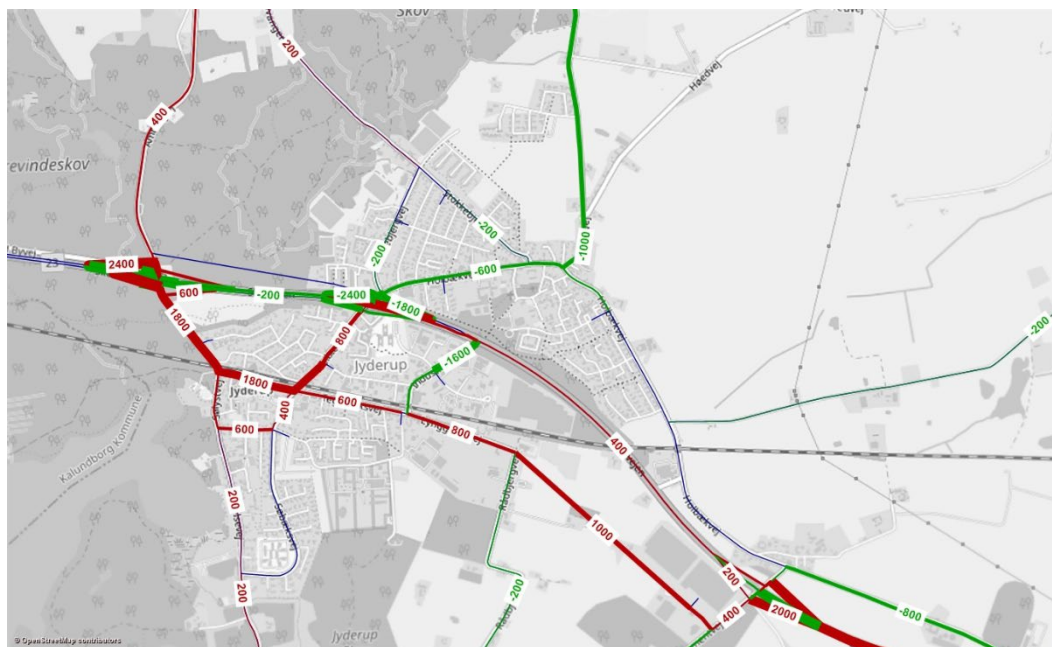
4.1

Jyderup

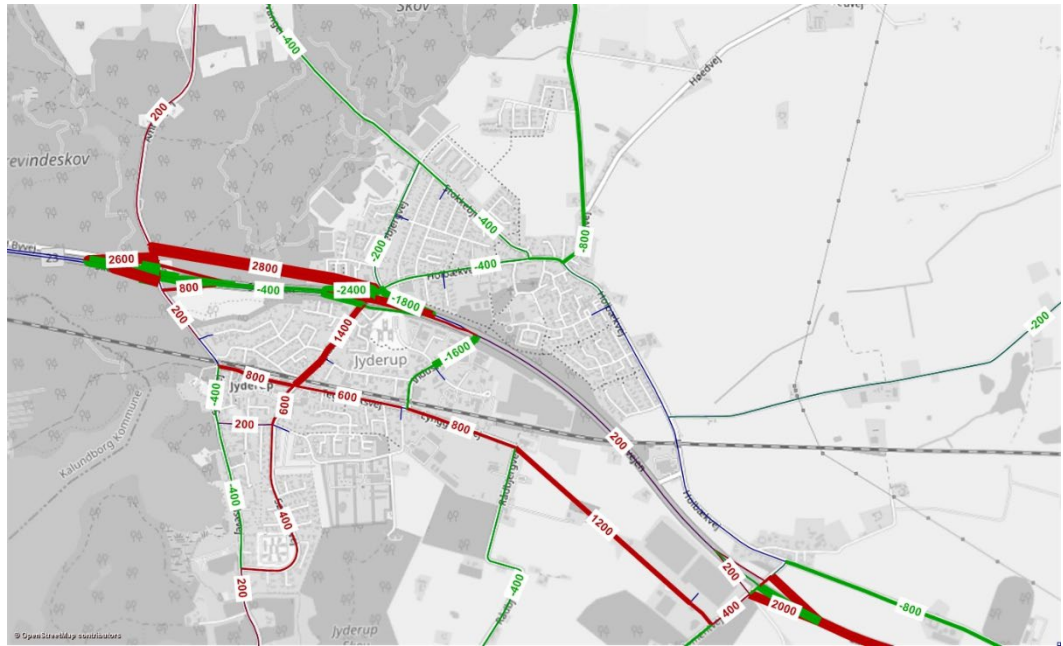
Ved Jyderup er der undersøgt tre forskellige opsætninger:

- Tilslutningsanlæg ved rute 225 og ved Cementvejen, som i Vejdirektoratets forslag (**Scenarie 1**)
- Tilslutningsanlæg ved rute 225 og ved Cementvejen, samt ny forbindelsesvej mellem rute 225 og Holbækvej (**Scenarie 2**)
- Tilslutningsanlæg ved Holbækvej (som i dag) og ved Cementvejen (**Scenarie 3**)

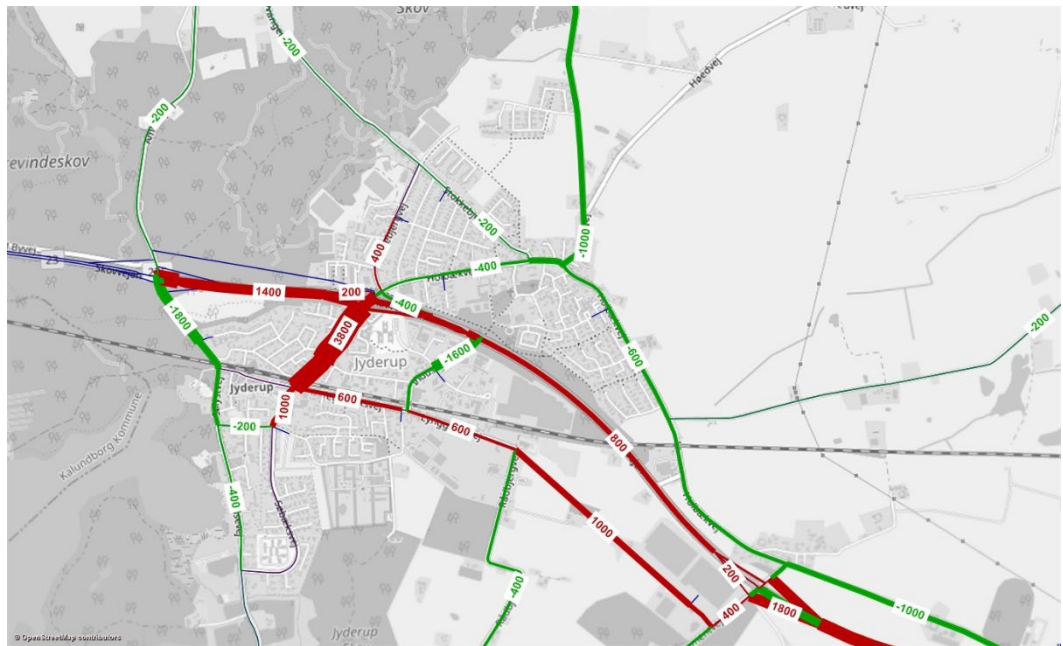
I alle scenarier er Bødkervej forlænget.



Figur 5. Scenarie 1 vs. Basis 2032, HDT



Figur 6. Scenarie 2 vs. Basis 2032, HDT



Figur 7. Scenarie 3 vs. Basis 2032, HDT

	Scenarie 1	Scenarie 2	Scenarie 3
Kalundborgvej syd for Skovvejen	+1800	+200	-1800
Amtsvejen nord for Skovvejen	+400	+200	-200
Holbækvej syd for Skovvejen	+800	+1400	+3800
Holbækvej nord for Ellebjergvej	-800	-400	-400
Forbindelsesvej mellem Amtsvejen og Holbækvej	-	+2800	-
Skarridsøgade ved stationen	+1800	+800	0
Forlænget Bødkervej	+1000	+1200	+1000
Cementvejen syd for Skovvejen	+400	+400	+400

Tabel 2. Forskel i HDT i scenarierne i forhold til Basis 2032

Ovenstående figurer og tabel viser forskellen i hverdagsdøgntrafikken i de forskellige scenarier i forhold til Basis 2032. Rødt betyder en stigning i trafikken, mens grønt betyder et fald i trafikken i forhold til Basis 2032.

Alle scenarier medfører en stigning i trafikken på det centrale Jyderup og især på Holbækvej og Skarridsøgade, uanset hvor man placerer tilslutningsanlægget.

Hvis man etablerer tilslutningsanlægget ved rute 225 som planlagt (Scenarie 1), vil det resultere i en stigning på ca. 1800 køretøjer i døgnet på Kalundborgvej og Skarridsøgade og på ca. 800 køretøjer i døgnet på Holbækvej syd for motorvejen.

Tilføjer man den nye forbindelsesvej mellem rute 225 og Holbækvej (Scenarie 2), aflaster man Kalundborgvej og Skarridsøgade på bekostning af Holbækvej, hvor trafikken stiger med ca. 1400 køretøjer i døgnet. På den nye vej forventes en HDT på ca. 2800 køretøjer.

Den alternative løsning, hvor tilslutningsanlægget bibeholdes ved Holbækvej (Scenarie 3), medfører et markant fald i trafikken på Kalundborgvej, men trafikken på Holbækvej syd for motorvejen stiger med ca. 3800 køretøjer i døgnet. Trafikken på Skarridsøgade er stort set uændret i forhold til Basis 2032.

Årsagen til, at trafikken uanset hvad stiger på det centrale Jyderup er at der i alle scenarier kun er to tilslutninger til motorvejen i området kontra de fire vejtilslutninger der i dag er til Skovvejen. Derfor er der en del trafik, som tidligere benyttede en af de nedlagte vejtilslutninger, som nu skal køre via Holbækvej eller Kalundborgvej for at benytte tilslutningsanlægget ved det centrale Jyderup.

Valget af et scenarie frem for et andet afhænger af hvor man vil acceptere de største trafikstigninger.

Tabel 3 opsummerer fordeler (+) og ulemper (-) ved de forskellige scenarier i Jyderup.

	Scenarie 1	Scenarie 2	Scenarie 3
Holbækvej syd for motorvejen	-	--	---
Skarridsøgade	--	-	+
Kalundborgvej	--	+	++

Tabel 3. Vurdering af effekterne af de forskellige scenarier i Jyderup

4.2

Mørkøv

Ved Mørkøv er det planlagt at bibeholde det eksisterende tilslutningsanlæg.

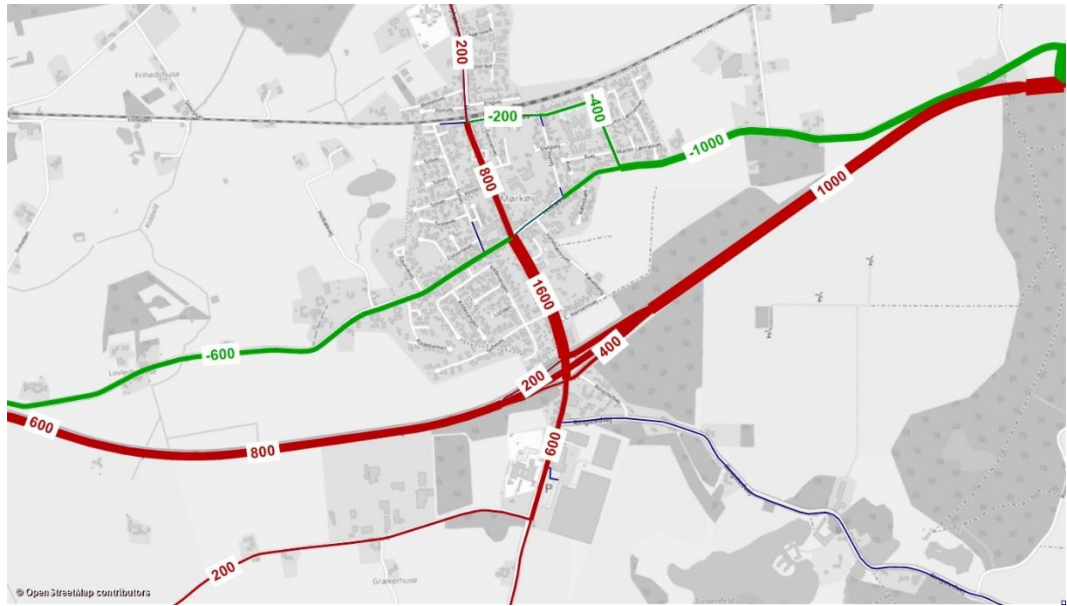
Opsætningen ved Mørkøv er éns i alle de undersøgte scenarier. Dog kan ændringerne ved de øvrige lokaliteter have indflydelse på trafikken i Mørkøv.

Det er valgt at sammenligne de trafikale effekter af følgende tre scenarier:

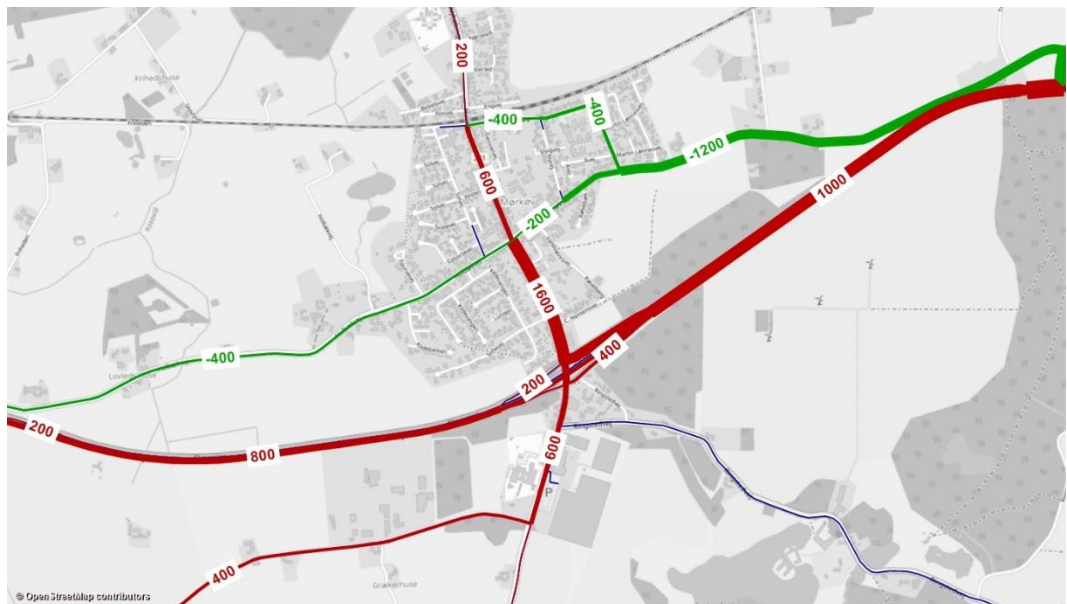
- Et scenarie, hvor der ikke er etableret et tilslutningsanlæg ved Knabstrup Møllebakke (**Scenarie 3**)
- Et scenarie, hvor der er etableret østvendte ramper ved Knabstrup Møllebakke (**Scenarie 4**)
- Et scenarie, hvor der både er etableret øst- og vestvendte ramper ved Knabstrup Møllebakke (**Scenarie 5**)



Figur 8. Scenarie 3 vs. Basis 2032, HDT



Figur 9. Scenarie 4 vs. Basis 2032, HDT



Figur 10. Scenarie 5 vs. Basis 2032, HDT

	Scenarie 3	Scenarie 4	Scenarie 5
Ringstedvej nord for Skovvejen	+2000	+1600	+1600
Ringstedvej syd for Skovvejen	+600	+600	+800
Holbækvej øst for Ibsvej	-1400	-1000	-1200
Frakørsel fra øst	+1000	+800	+1400
Frakørsel fra vest	+200	+200	+200
Tilkørsel mod øst	+600	+400	+400
Tilkørsel mod vest	+200	+200	+200

Tabel 4. Forskel i HDT i scenarierne i forhold til Basis 2032

Ovenstående figurer og tabel viser forskellen i hverdagsdøgntrafikken i de forskellige scenarier i forhold til Basis 2032. Rødt betyder en stigning i trafikken, mens grønt betyder et fald i trafikken i forhold til Basis 2032.

Trafikken på ramperne i tilslutningsanlægget i Mørkøv stiger i alle scenarier, som følge af lukningen af de direkte vejtilslutninger til Skovvejen. Frakørselsrampen fra øst oplever den største stigning på 800-1400 køretøjer i døgnet afhængigt af scenariet.

Dette medfører også en trafikstigning på Ringstedvej. I Scenarie 3, hvor der ikke er etableret et tilslutningsanlæg ved Knabstrup, er stigningen størst: ca. +2000 køretøjer i døgnet på Ringstedvej nord for Skovvejen og ca. +600 køretøjer i døgnet syd for Skovvejen.

Hvis man etablerer tilslutningsanlægget ved Knabstrup, enten med østvendte ramper (Scenarie 4) eller med både øst- og vestvendte ramper (Scenarie 5), aflastes Ringstedvej lidt. Trafikken på Ringstedvej nord for motorvejen stiger med ca. 1600 køretøjer i døgnet i begge scenarier.

Trafikken på Holbækvej igennem Mørkøv falder i alle scenarier. Faldet er størst på den østlige del af Holbækvej, hvor trafikken falder med ca. 1000-1400 køretøjer. Faldet skyldes at den gennemkørende trafik på Holbækvej flyttes til motorvejen.

Tabel 5 opsummerer fordeler (+) og ulemper (-) ved de forskellige scenarier i Mørkøv.

	Scenarie 3	Scenarie 4	Scenarie 5
Ringstedvej nord for Skovvejen	---	--	--
Ringstedvej syd for Skovvejen	-	-	-
Holbækvej	+	+	++

Tabel 5. Vurdering af effekterne af de forskellige scenarier i Mørkøv

4.3

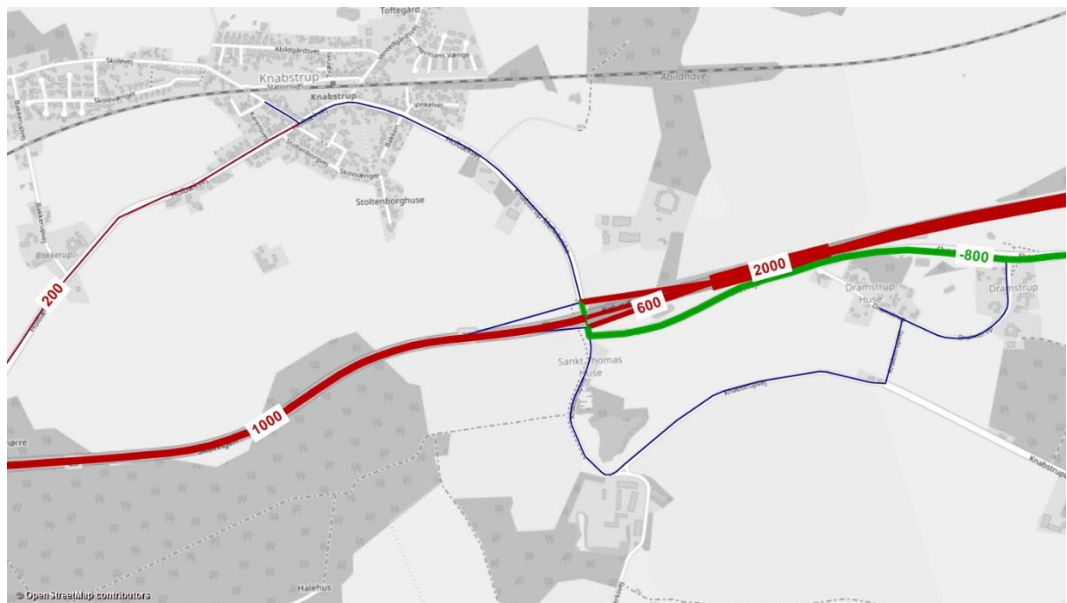
Knabstrup

Ved Knabstrup er der undersøgt tre forskellige opsætninger:

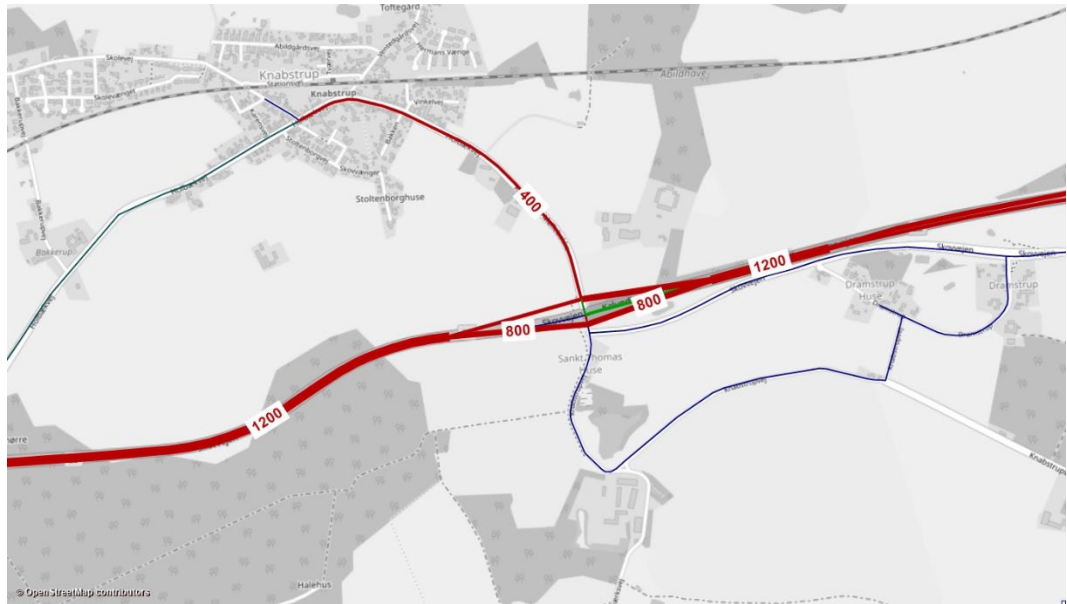
- Ingen tilslutningsanlæg (**Scenarie 3**)
- Etablering af østvendte ramper ved Knabstrup Møllebakke (**Scenarie 4**)
- Etablering af både øst- og vestvendte ramper ved Knabstrup Møllebakke (**Scenarie 5**)



Figur 11. Scenarie 3 vs. Basis 2032, HDT



Figur 12. Scenarie 4 vs. Basis 2032, HDT



Figur 13. Scenarie 5 vs. Basis 2032, HDT

	Scenarie 3	Scenarie 4	Scenarie 5
Knabstrup Møllebakke nord for Skovvejen	-400	0	+400
Frakørsel fra øst	-	+800	+800
Frakørsel fra vest	-	-	+800
Tilkørsel mod øst	-	+600	+800
Tilkørsel mod vest	-	-	+600

Table 6. Forskel i HDT i scenarierne i forhold til Basis 2032

Ovenstående figurer og tabel viser forskellen i hverdagsdøgntrafikken i de forskellige scenarier i forhold til Basis 2032. Rødt betyder en stigning i trafikken, mens grønt betyder et fald i trafikken i forhold til Basis 2032.

I Scenarie 3, hvor der ikke er etableret et tilslutningsanlæg ved Knabstrup Møllebakke, falder trafikken på Knabstrup Møllebakke med ca. 400 køretøjer i døgnet. Dette skyldes lukningen af den direkte vejtilslutning til Skovvejen.

Trafikken fra Knabstrup som skal til motorvejen skal benytte tilslutningsanlæggene ved Mørkøv (ca. 4 km mod vest) og ved Regstrup (ca. 6 km mod øst).

Især trafikken som skal til og fra øst skal køre en relativ lang omvej via Knabstrup Møllebakke, Skovvejen (parallelt med motorvejen), Holbækvej og Ringvej Syd, som vist på Figur 14.



Figur 14. Rute mellem Knabstrup og tilslutningsanlægget ved Regstrup.

Hvis man etablerer østvendte ramper ved Knabstrup Møllebakke (Scenarie 4), får trafikken til og fra øst en mere direkte tilkobling til motorvejen.

Det forventes, at der vil køre ca. 600-800 køretøjer i døgnet på hver rampe i tilslutningsanlægget, og trafikken på Knabstrup Møllebakke forventes at være stort set uændret i forhold til Basis 2032.

Hvis man etablerer både øst- og vestvendte ramper ved Knabstrup Møllebakke (Scenarie 5), får trafikken til både øst og vest en mere direkte tilkobling til motorvejen.

Det forventes, at der vil køre ca. 600-800 køretøjer i døgnet på hver rampe i tilslutningsanlægget, og trafikken på Knabstrup Møllebakke forventes at stige med ca. 400 køretøjer i døgnet.

Det anbefales at etablere som minimum østvendte ramper ved Knabstrup for at sikre en mere direkte tilkobling til motorvejen og for at aflaste ruten til tilslutningsanlægget ved Regstrup.

Tabel 7 opsummerer fordeler (+) og ulemper (-) ved de forskellige scenarier i Knabstrup.

	Scenarie 3	Scenarie 4	Scenarie 5
Tilkobling til motorvejen	-	+	++
Trafik på Knabstrup Møllebakke	+	-	-

Tabel 7. Vurdering af effekterne af de forskellige scenarier i Knabstrup

Via Trafik Rådgivning A/S

Søvej 13 B 3460 Birkerød

T.: 4820 9000

E.: via@viatrafik.dk

www.viatrafik.dk

CVR. nr.: 25115708

Via Trafik Aarhus

Inge Lehmanns Gade 10, 7. sal

DK-8000 Aarhus C

T.: 8626 6070

E.: via@viatrafik.dk

Hørings svar til Vejdirektoratet vedr. 3 etape af Kalundborgmotorvejen fra Lokalforum Mørkøv, Skamstrup og Stigs Bjergby.

Tidligere hørings svar

Vi henviser indledningsvis til vores tidligere hørings svar fremsendt efter Vejdirektoratets mødet i november 2022. (Vedhæftet) og vores supplerende bemærkninger om transportanlæg mv. af 20. februar 2023.

I det tidligere hørings svar gav vi klart udtryk for et stort behov for ramper i Knabstrup både mod øst og vest. I Vejdirektoratets nye oplæg (3. etape) er der fortsat ikke beskrevet en holdbar løsning, hvilket vi finder meget utilfredsstillende. Vestramperne er end ikke kommet med på "Tilvalslisten". Hvis Knabstrup ikke får ramper mod både øst og vest skal al trafik til og fra Knabstrup foregå på de små veje, som i forvejen er stærkt belastet. Og Knabstrup, som er i en meget positiv udvikling, vil blive lukket inde bag en "Berlinmur" (læs motorvejen). Der bliver netop nu bygget skole og børnehus for ca. 60. millioner og et ny bofællesskab med ca. 40 boliger.

Ramper mod vest

I Vejdirektoratets seneste oplæg er de østvendte ramper sat på som et "tilvalg", men de vestvendte ramper er som omtalt fortsat ikke sat på, ej heller som "tilvalg", og det undrer os meget, også fordi Vejdirektoratet i sin senest rapport selv skriver, at "Det er vurderet, at vestvendte ramper vil blive benyttet af cirka det samme antal trafikanter som de østvendte ramper."

Vejdirektoratet anfører selv som begrundelse, at " Det har siden den tidligere VVM-undersøgelse været forudsat, at trafikanter fra Knabstrup der skal mod Kalundborg skal anvende Holbækvej til Mørkøv og køre på motorvejen ved Mørkøv (Ringstedvej). Men denne begrundelse holder ikke.

At lægge den tidligere VVM-undersøgelse til grund svarer ikke til virkeligheden anno 2023 (og anno 2030), for der er siden den oprindelige VVM-rapport fra 2012 sket en markant udvikling ikke bare i Kalundborg, men også i lokalt, hvilket Holbæk Kommunalbestyrelse også betoner i deres hørings svar af 25. maj 2023:

"Hvis der ikke etableres både øst- og vestvendte ramper ved Knabstrup, vil trafikken på de mindre kommunale veje ved og i Mørkøv, Regstrup og Nørre Jernløse stige. Ved Mørkøv vil det bl.a. dreje sig om vejene Holbækvej, Ringstedvej og Skamstrupvej. Og i Regstrup og Nørre Jernløse vil det bl.a. andet være Skovvejen, Holbækvej, Gl. Skovvej, Hovedgaden, Holløsevej. Det bemærkes, at de fleste af vejene er skoleveje. Selv små stigninger i trafikken vil skabe kapacitets- og støjproblemer og det vil være yderst uhensigtsmæssigt at efterlade Holbæk Kommune med de afledte unødvendige trafikale udfordringer.

I rapporten beskrives det, at der vil være cirka 600-800 biler i døgnet pr. rampe på de østvendte ramper ved Knabstrup, og at vestvendte ramper vil blive benyttet af cirka det samme antal trafikanter. Det vil være de biler, der i stedet skal finde alternative ruter på de mindre kommunale veje."

Hvorfor er det så vigtigt for vores lokalområde, at få vestvendte ramper?

En kort beskrivelse:

Køretøjer, som kommer fra Knabstrup og skal på motorvejen mod Kalundborg, skal først køre på strækningen fra Knabstrup via Holbækvej til midtbyen i Mørkøv. Holbækvej bruges på hele strækningen af mange "svage" trafikanter, herunder skolebørn, og der ligger megen bebyggelse op til vejen på meget af strækningen. Endelig er vejen ikke egnet/bygget til gennemgående trafik i større omfang.

Den næste vanskelighed består i, at køretøjer, når de når til krydset mellem Holbækvej og Ringstedvej, skal dreje til venstre for at komme på motorvejen. Kryds er i forvejen vanskelig at overskue for alle trafikanter. Og efter - efter ca. 800 meter - skal køretøjet igen dreje - denne gang til højre og krydse fortovet og cykelstien, som mange børn og voksne benytter til skolen og hallen.

På Vejdirektoratets møde i Mørkøvhallen den 31. maj blev det nævnt, at problemet med den øgede trafik fra Knabstrup til Mørkøv ville kunne afhjælpes med trafikdæmpende foranstaltninger. Dette er ikke muligt. I Mørkøv er der i 2022 netop etableret en lang række trafikdæmpende foranstaltninger i form af bump, hævede flader, nedsat hastighed, byporte (som er på vej) - vi kan ikke med rimelighed etablere flere begrænsninger for trafikken gennem Mørkøv.

Økonomien

Vejdirektoratet oplyser, at der er lagt en økonomisk ramme for hele projektet. Umiddelbart synes beløbet ikke at have fulgt de almindelige prisstigninger set i relation til ekstra krav mv. Af oplægget fra Vejdirektoratet fremgår, at der med den nuværende økonomiske ramme vil være behov for at begrænse det "ideelle" projekt, og at der derfor er trukket nogle løsningsforslag ud af projektet, som er og sat på en "Tilvalgsliste". Vi håber, at der også vil blive beskrevet, hvilke samfundsøkonomiske og miljømæssige problemer det vil medføre, hvis der ikke findes finansiering til disse forslag.

Vi ønske/forventer som nævnt, at de vestvendte ramper kommer på "Tilvalgslisten", med en tydelig beskrivelse af behovet for begge ramper. Den faktiske pris (henholdsvis 17. mill. og 12 mill. i forhold til et samlet budget på mere end 2. milliarder), bør også fremgå. Set i forhold til det samlede budget er der tale om et meget lille beløb.

Samtidig vil manglende ramper blot blive skubbet til Holbæk Kommune, som derved vil få en yderligere økonomisk belastning, jf. høringssvaret fra kommunalbestyrelsen, og alene en cykelsti vil næppe kunne etableres for det dette beløb.

Støjvolde /støjskærme

Vi er naturligvis meget interesseret i at få etableret støjafskærmning, da støjen fra motorvejen kan være en stor belastning for mange mennesker, der bor tæt på.

Vi er opmærksomme på, at der er mange løsningsmuligheder, men vi håber meget, at der kan findes en løsning, der ikke ødelægger mulighederne for fortsat afholdelse af kræmmermarked, kørestævner mv. Endelig håber vi, at byens centrum bliver skånet i størst muligt omfang i forbindelse med etablering af motorvejen.

Motorvej for alle

Vi er opmærksomme på, at der i projektet skal tages hensyn til alle – bl.a. til Mærsk, Novo, markfirben, kronhjorte – men da også til de bymiljøer, der gennem tiden har udviklet sig langs Skovvejen (og jernbanen). Alle skal også ha' andel i fordelene ved denne nye motorvej. - Ulemperne kommer ganske af sig selv.

Et motorvejsprojekt er en betydelig økonomisk investering, men skal der komme et godt afkastet af investeringen, skal motorvejen gerne give udbytte for alle langs strækningen.

Trafikgruppen og Jyderup Lokalforum

5. juni 2023



Vejdirektoratet

Hørings svar vedrørende Jyderup-delen af 3. etape af Kalundborgmotorvejen

Dette høringssvar baserer sig på udsagn fra vejdirektoratets 2 borgermøder samt et lokalt borgermøde og på lokale drøftelser. Lokalområdet har ca. 5.000 borgere og i møderne har deltaget omkring 5 til 600 borgere i alt. Vejdirektoratets miljøkonsekvensvurdering er en omfattende og grundig redegørelse for næsten alle tænkelige forhold omkring anlæggelse af en motorvej. Vi har ingen ekspertise til at gå i dybden og må derfor alene forholde os til de mest synlige og oplagte emner, der umiddelbart berører os som borgere i lokalområdet. Høringssvarets systematik følger vejdirektoratets projektbeskrivelse, d.v.s. en gennemgang fra øst mod vest. Der kan således ikke udtrages en prioritering af emnerne i høringssvaret.

Tilslutningsanlæg Jyderup Øst

Pendlerplads - trafikcenter. Vi konstaterer med glæde at tidligere fremførte ønsker har resulteret i placering af en pendlerplads nord for motorvejen. Vi har også ønsket et egentligt transportcenter på samme sted, men har forståelse for, at det ikke er en opgave for staten, men er et kommunalt og privat anliggende. Vi vil dog ikke undlade at bemærke, at adgangen til Frode Laursens "natparkering" bliver effektivt lukket af tilslutningsanlægget, hvorfor der vel må blive tale om en eller anden form for kompensation, som måske kunne være et "tilskud" (måske i form af jordarbejde?) til et transportcenter.

Cykelsti på overføringen af Cementvejen. Det blev på borgermødet den 23/5 oplyst, at der planlægges med en cykelsti på tilslutningsanlægget, det var en god og glædelig orientering. Vi går ud fra, at cykelstien etableres fra Holbækvej til Bødkervej. Trafikken på Cementvejen har i flere år været stigende og der er næppe tvivl om at tilslutningen til motorvejen vil betyde et yderligere pres på Cementvejen. Det betyder, at der vil blive behov for væsentlige trafiksikkerhedsforanstaltninger på hele Cementvejen til Akselholm. Vi opfordrer til, at Vejdirektoratet i dialog med Holbæk kommune søger en løsning på dette forhold.

Tilslutning af Cementvejen til Holbækvej. I projektet fra 2012 var tilslutningen udformet som en rundkørsel, det virkede som en god løsning i forhold til en begrænset trafikmængde. Af trafiksikkerhedsmæssige (?) årsager er denne løsning fravalgt og i stedet er udformet en løsning, hvor trafikken fra og til Mørkøvsiden er prioriteret og trafikken til og fra Jyderup skal ud og ind via et prioriteret T-kryds. Det er en helt gal prioritering, I alt væsentligt er trafikken på dette sted til og fra Jyderup. Enten må rundkørslen fastholdes eller også må T-krydset ændres så hovedvejen er mod Jyderup og sidevejen mod Mørkøv.

Bødkervejs forlængelse.

Vi har taget den nye linjeføring til efterretning. Den nye vej vil udmunde i Industrivej, som også er skolevej. Vi forventer derfor, at der vil være ekstra opmærksomhed omkring udformning af det nye vejanlægs tilslutning til Industrivej. Vi mener også, at en cykelsti må være standard på den nye vej, som meget vel kan blive en forbindelsesvej mellem byen og erhvervsområdet.

Motorvej/ikke motorvej gennem Jyderup

Vi noterer os, at motorvejsforløbet gennem Jyderup er præget af en række tilvalgsmuligheder for folketingets politikere. Vi har derfor valgt at kommentere alle lokale forhold, der kan blive en realitet af de forskellige valg. Derimod vil vi ikke forholde os til det helt principielle spørgsmål om betydningen af Kalundborgmotorvejens fulde gennemførelse.

Der er 2 hovedproblemstillinger, som de forskellige tilvalg har betydning for lokalt:

TRAFIKSTØJ i Tornved og Jyderup

Allerede i dag er flere områder i Jyderup ramt af støj fra den stadigt tiltagende trafik på Skovvejen ikke mindst af tung trafik. Flere borgere/borgergrupper har siden 2012 uden held henvendt sig til Vejdirektoratet med ønsker om støjbegrænsninger. Alle har derfor set frem til motorvejens forlængelse, idet det også siden 2012 har stået klart, at der i givet fald ville blive etableret støjskærme. Det ligger så ikke længere i kortene, hvilket tydeligt kom til udtryk på borgermødet den 23/5 2023. Det fremgik dog også af borgermødet, at de deltagende eksperter anerkendte, at der er støjproblemer i Jyderup, og at der bliver flere.

Begrundelsen for ikke at etablere støjskærme er økonomisk og koblet op til indstillingen om ikke at etablere motorvej gennem Jyderup. Det sidste er svært at fastholde, når det drejer sig om støjbegrænsning i Tornved. Det er her hastigheden på motorvejen ændres fra 110 til 90 eller den modsatte vej. Samtidig vil området blive ramt af støj fra tilslutningsanlægget, som i vidt omfang vil være præget af særdeles tung trafik (især til og fra Frode Laursen).

På den baggrund må vi mere end anbefale (her ville vi gerne skrive kræve) at støjskærmene i Tornved og i Jyderup tilvælges uanset om der etableres motorvej gennem Jyderup eller ej. Det vil være en ringe trøst at skulle afvente en plads i støjpuljerne – det har vi prøvet i flere år.

INFRASTRUKTUR i Jyderup

Vejdirektoratets forslag om – af økonomiske grunde – at undlade at ombygge Skovvejen til motorvej mellem Jyderup Vest og Bjergsted, betyder, at tilslutningsanlægget midt i byen ikke fjernes. Det er utvivlsomt den konsekvens, som et meget stort antal borgere i Jyderup er mest glade for. Både på et lokalt borgermøde og på Vejdirektoratets første borgermøde var nedlæggelse af tilslutningsanlægget midt i byen det helt store samtaleemne. Frygten for trafikalt kaos i byen (Holbækvej og Skarriidsøgade) er stor, og det er da også bemærkelsesværdigt, at dette emne stort set ikke blev italesat på Vejdirektoratets andet borgermøde. Det kendte trafikmønster vil kunne fastholdes, medens det måske overses, at allerede i dag er det kendte trafikmønster problematisk, der vil fortsat være behov for en kommunal trafiksanering af Skarriidsøgade og Holbækvej. Tilmed vil måske lidt af den trafik, der i dag kører ind og ud ved Skovvejen/Industrivej blive flyttet til det bevarede tilslutningsanlæg.

Hvis folketingets politikere tilvælger at ombygge Skovvejen til motorvej på hele strækningen, nedlægges tilslutningsanlægget midt i byen og dermed er situationen en anden. I givet fald vil en meget stor del af borgerne i Jyderup som første og højeste prioritet anmode om, at politikerne så også tilvælger lokalvejen mellem Holbækvej og Amtsvejen.

Det må erkendes, at en lokalvej, som foreslået, vil medføre betydelige gener for en del beboere på Skovbrynet ligesom rydning af 2,1 ha skov også er et væsentligt indgreb i naturen. Et alternativ kunne være at folketingets politikere afsætter et betydeligt beløb til, at Vejdirektoratet i samarbejde med Holbæk kommune kan foretage en gennemgribende revurdering af Jyderups infrastruktur og en efterfølgende opretning af følgevirkningerne af etablering af en motorvej tværs gennem Jyderup.

Tilslutningsanlæg Jyderup Vest

I henhold til projektbeskrivelsen udføres tilslutningsanlægget alene med cykelbaner. Det er ikke tilfredsstillende, nyetablerede veje bør i dag som hovedregel udføres med cykelstier. Faktisk troede vi, at det var standard i dag, når man bemærker, hvor mange cykelstier, som kommunerne og i en vis grad også vejdirektoratet, er tvunget til at etablere ved eksisterende veje for at fremme trafiksikkerhed og folkesundhed. Området omkring det nye tilslutningsanlæg er i høj grad også et rekreativt område, hvor der cykles og løbes i de nærliggende skovområder. Jyderupstien benytter Sølyst Skovvej og begyndelsen af Amtsvejen, og det må vel også bemærkes, at Bjergsted Byvej som minimum udføres som en stiforbindelse over motorvejen (afhængig af om der etableres østvendte ramper i Bjergsted) med henblik på netop det rekreative behov (og skovmaskinernes). Ved etablering af cykelstier på hele det nye vejanlæg, som overføringen af Amtsvejen kræver, vil Jyderupstien langt om længe kunne få et trafiksikkert forløb.

På Trafikgruppen og Jyderup Lokalforums vegne

Rikke Klindt

formand for Jyderup Lokalforum

Knabstrup den 15. juni 2023

Høringsvar vedr. 3. etape af Kalundborgmotorvejen fra Knabstrup Lokalforum.

I Knabstrup opfatter vi den kommende opgradering af rute 23 som meget afgørende for byens fremtid.

Vi har meget længe set frem til en løsning på det meget farlige kryds ved Knabstrup Møllebakke/Knabstrupvej og Skovvejen. Det bliver en afgørende forbedring, at der kommer en bro over motorvejen her, og den må meget gerne være det allerførste, der bliver bygget, når arbejdet går i gang.

Det er imidlertid også afgørende, at der også fremover bliver let adgang til motorvejen til og fra Knabstrup. Ikke kun for byens beboeres og virksomheders skyld, men også af hensyn til vores naboer samt de mange, der dagligt gæster byen for at arbejde, handle, deltage i arrangementer eller andre formål.

Vores høringssvar har derfor fokus på behov for tilslutningsanlæg ved Knabstrup, men vi vil også fremsætte kommentarer og ønsker vedr. støj.

1. Tilslutningsanlæg

Vi finder det glædeligt, at Vejdirektoratet har et tilslutningsanlæg ved Knabstrup med i forslaget. Desværre kun som en option og derfor ikke automatisk en integreret del af den samlede løsning. Samtidig må vi sige, at vi er kede af, at der kun er kalkuleret med ramper i østlig retning, da trafikudviklingen i stigende grad retter sig mod vest. Ikke mindst den kraftige erhvervsudvikling i Kalundborg gør hele strækningen langs rute 23 til et oplagt bosætningsområde for de mange tusind nye medarbejdere, der skal ansættes i de kommende år. Lokalt ser vi et stort udviklingspotentiale for bosætning i Knabstrup, men det forudsætter gode adgangsforhold til motorvejen i begge retninger.

Vi ønsker derfor fortsat et tilslutningsanlæg med ramper mod både øst og vest i Knabstrup. Der er flere grunde hertil:

Trafiksikkerhed

Det er afgørende at sikre let adgang ud til motorvejen og få ledt mest mulig trafik så hurtigt som muligt væk fra de mindre veje, hvor de bløde trafikanter er meget udsatte. Hvis der ikke kommer tilslutning til motorvejen ved Knabstrup, vil det medføre en øget trafik på lokalvejene især mod og gennem Mørkøv, men også gennem Regstrup og Søstrup vil trafikmængden øges. Vi taler om skoleveje uden cykelstier, som i forvejen plages af stigende trafikbelastning.

Lokalområdets udvikling

Med opgradering af rute 23 til motorvej er der en unik mulighed for at skabe et attraktivt udviklingsområde for både bosætning og erhverv i hele området langs motorvejen. Der er et udtalt ønske om at etablere mere erhverv langs den sydlige side af motorvejen mellem Mørkøv og Jyderup, og i Knabstrup er der gode muligheder for øget bosætning. Holbæk Kommune er allerede i gang med investeringer i Knabstrup til renovering af skole og børnehus, og i samarbejde med et boligselskab er der mange nye boliger på vej. Vi taler om investeringer i omegnen af 150 millioner kr. For at Knabstrup fortsat skal være et attraktivt sted at bosætte sig, skal der være gode adgangsforhold til den nye motorvej. Uden ramper skal man i fremtiden enten køre 6 km mod øst og krydse motorvejen tre gange eller køre fire-fem km mod vest ad snoede landeveje og gennem byområde for at komme på.

Forringede adgangsforhold vil påvirke Knabstrup bys handelsliv negativt, ligesom kulturelle arrangementer og foreningsaktiviteter vil få sværere ved at tiltrække deltagere udefra. Et fremtidigt skyttecenter af

internationalt format, som der er planer om ved Knabstrup Hallen, fortjener også bedre adgangsforhold end de planlagte.

Bred opbakning om vores ønsker

Knabstrup, Regstrup og Mørkøv, Skamstrup og Stigs Bjergby Lokalforum er enige om, at der er behov for et tilslutningsanlæg ved Knabstrup med ramper i begge retninger. Vi har et tæt samarbejde med Holbæk Kommunes kommunalbestyrelse og administration, som bakker op om vores ønsker. Sammen anser vi et tilslutningsanlæg ved Knabstrup for helt afgørende for, at den igangværende positive udvikling i lokalområdet kan fortsætte.

2. Støj

I den opgraderede version af VVM-redegørelsen "*3. etape af Kalundborgmotorvejen. Sammenfattende rapport Projektforslag og ny miljøkonsekvensvurdering*" er der dokumenteret stigende udfordringer med støj på hele strækningen til Kalundborg. Det har på dele af strækningen ført til en markant opgradering af støjdæmpende foranstaltninger, men ikke ved Knabstrup.

Støjen ser nu ud til at berøre flere områder af Knabstrups østlige del, som kommer over grænseværdien på 58 dB(A). Det gælder især boligerne omkring Dorthealyst samt boliger på Skovvænget og Holbækvej.

Der er også flere enkeltliggende boliger både nord og syd for den kommende motorvej, der får over 58 dB(A).

Vi er derfor uforstående overfor, at der ingen steder på strækningen forbi Knabstrup tænkes etableret nogen form for støjafskærmning.

Vi er samtidig bekendt med, at der i Mørkøv tænkes etableret støjvolde på et område, der i dag anvendes til parkering og lejr ved arrangementer, angiveligt fordi der er meget overskudsjord i projektet. Denne overskudsjord kunne mere hensigtsmæssigt placeres/benyttes ved Knabstrup fx ud for Dorthealyst. Afhængig af hvilken løsning, der vælges m.h.t. ramper ved Knabstrup vil støjbilledet påvirkes. Vi håber derfor, at der vil blive foretaget nye vurderinger og fundet strategisk kloge placeringer af støjvolde og/eller støjskærme, der kan sikre Knabstrup mod de voksende støjgener, når den endelige løsning er på plads.

I håb om en imødekommende behandling.

Med venlig hilsen

Knabstrup Lokalforum

v/formand Jan Fjordbak

TEKNIK OG MILJØ



Herning
Kommune

Til
Vejdirektoratet
anlaegslov@vd.dk

j. nr. 23-784

Vej, Trafik & Byggemodning
Rådhuset, Torvet
7400 Herning
Tlf.: 9628 2828

vtbnk@herning.dk
www.herning.dk

Kontaktperson:
Niels Arend Koefoed

Dato: 17. august 2023

Høringssvar vedrørende udkast til forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing- Herning.

Hermed fremsendes Herning Kommunes høringssvar til den del af ovennævnte lov, som omhandler udbygning af Rute 15 Ringkøbing – Herning. Høringssvaret er udarbejdet med udgangspunkt i tidligere fremsendte høringssvar i skrivelse af 10. august 2022.

Herning Kommune udtrykker tilfredshed med, at kommunens ønske til linjeføring syd om Haunstrup – forslag 4B – er imødekommet.

Herning kommune anbefaler, at der bliver lavet et 2 plans kryds ved Fjølstervangvej med følgende begrundelse:

- Et 2 plans kryds giver bedre trafiksikkerhed og fremkommelighed, og der undgås en 70 km/t strækning på 2+1 vejen.
- Jyllands Park Zoo ligger lige syd for Haunstrup og trafikken herfra kan på visse tidspunkter skabe behov for god og sikker trafikafvikling i krydset, hvilket kan løses med et 2 plans kryds.
- Et 2 plans kryds giver en sikker krydsning for de bløde trafikanter på Fjølstervangvej.

Kommunen finder det væsentligt, at der anlægges en sikker krydsning for de bløde trafikanter af det nye vejanlæg.

Vejdirektoratets trafikberegninger forudsiger, at der vil ske en forøgelse af trafikken på rute 15 med ca. 1.000 køretøjer omkring tilslutningen til motortrafikvejen. Herning kommune vil derfor gøre Vejdirektoratet opmærksom på de støjrproblemer som motortrafikvejen allerede skaber i Snejbjerg og anbefaler derfor at projektet udvides til at omfatte etablering af en støjvold syd for Snejbjerg.

Derudover bør projektet også omfattet en mere dynamisk tilslutning mellem motortrafikvejen og 2+1 vejen ved Snejbjerg uden om de 2 rundkørsler, da den største trafikstrøm er i vest - østgående retning. Der opleves allerede i dag kødannelser når man kører mod øst, ved det nuværende

tilslutningsanlæg. Dette vil også løse en problematisk tilslutning af Albækvej tæt på rundkørslen.

Herning Kommune ønsker at fremme cyklisme, og med henblik på at fremme mulighederne for at få flere til at cykle på og omkring rute 15 mellem Herning og Ringkøbing anbefales det, at der anlægges en cykelsti på hele strækningen som en del af det samlede projekt. Herudover bør det sikres, at de mange vejlukninger omkring den nye vej ikke skaber en barriere og lange omveje for cyklister.

Med venlig hilsen

Dorte West / John Thomsen
Borgmester / Formand for Miljø-, Infrastruktur- og Naturudvalget

Vejdirektoratet

Niels Juels Gade 13
1022 København K

Bregninge og Bjergsted den 14. august 2023

Høringssvar vedr. Kalundborg motorvejens 3. etape, ved Bjergsted. Journal nr. 23-784.

Hermed fremsendes høringssvar vedr. j. nr. 23-784 primært med fokus på områderne øst, nord og vest for Bjergsted samt den voldsomt stigende trafik gennem landsbyen Bjergsted, hvis forslaget vedtages som det nu ligger.

Der ud over sætter vi fokus på afviklingen af trafikken, der hænger sammen med transport fra råstofområdet vest og nord for Bjergsted samt industriområdet i Gammelrand herunder betonfabrikken Gammelrand og asfaltfabrikken NCC Group.

Indledning:

Bjergsted Beboerforening og Bregninge Beboerforening har i en årrække været i tæt dialog med Vejdirektoratet om linjeføringen af Rute 23 og de afledte konsekvenser, af en sådan beslutning. I foråret 2023 offentliggjorde vi forslaget "En klogere Kalundborg motorvej" med opbakning fra 22 lokale og regionale organisationer, virksomheder og foreninger. Den 13. juni blev forslaget fremlagt for Transportudvalget, hvis medlemmer var meget begejstrede og fik formanden, Rasmus Prehn, til at udtale:

"...men jeg kan love Bjergsted, at deres ønsker afdækkes og undersøges i Transportministeriet og i Vejdirektoratet på anmodning fra Transportudvalget."

Fjorten dage senere var beslutningen om linjeføringen vedtaget uden at Transportministeriet og Vejdirektoratet fik lejlighed til at "afdække og undersøge" vores ønsker. Der er end ikke i skrivende stund udarbejdet et høringsnotat i Vejdirektoratet, som er normal procedure, når beslutninger om store anlægsprojekter vedtages.

Vi forsøger med denne henvendelse at forebygge de problemer, som beslutningen om linjeføringen potentielt kan medføre.

Trafikafvikling gennem landsbyen Bjergsted.

Vejene i Bjergsted er placeret dér, hvor de har ligget siden hjulsporenes tid. Vejen er snoet frem til og igennem landsbyen og der er ikke meget plads til at komme ud på vejen fra matriklerne, som i mange tilfælde ligger under vejniveau. Vejdirektoratet anfører i den opdaterede VVM, at trafikken gennem Bjergsted vil stige betydeligt anslået med 700 ekstra køretøjer om dagen. Beboerne i landsbyen tror denne "prognose" er betydeligt større måske omkring 1.000 ekstra køretøjer om dagen. Da rute 23 blev anlagt i sin tid, var en af hovedårsagerne, at få ledt den stigende trafik uden om landsbyen, så det virker uigennemtænkt at lede trafikken tilbage igen. Der er to børnehaver, to dagplejere og en friskole i og i tilknytning til Bjergsted. Det genererer meget trafik fra oplandet, når forældre skal aflevere børn og køre videre på arbejde gennem landsbyen. Desuden har vi en populær slagterbutik, som mange fra oplandet benytter – også sommerhusejere og -gæster fra Kaldred-Alleshave-Eskebjerg.

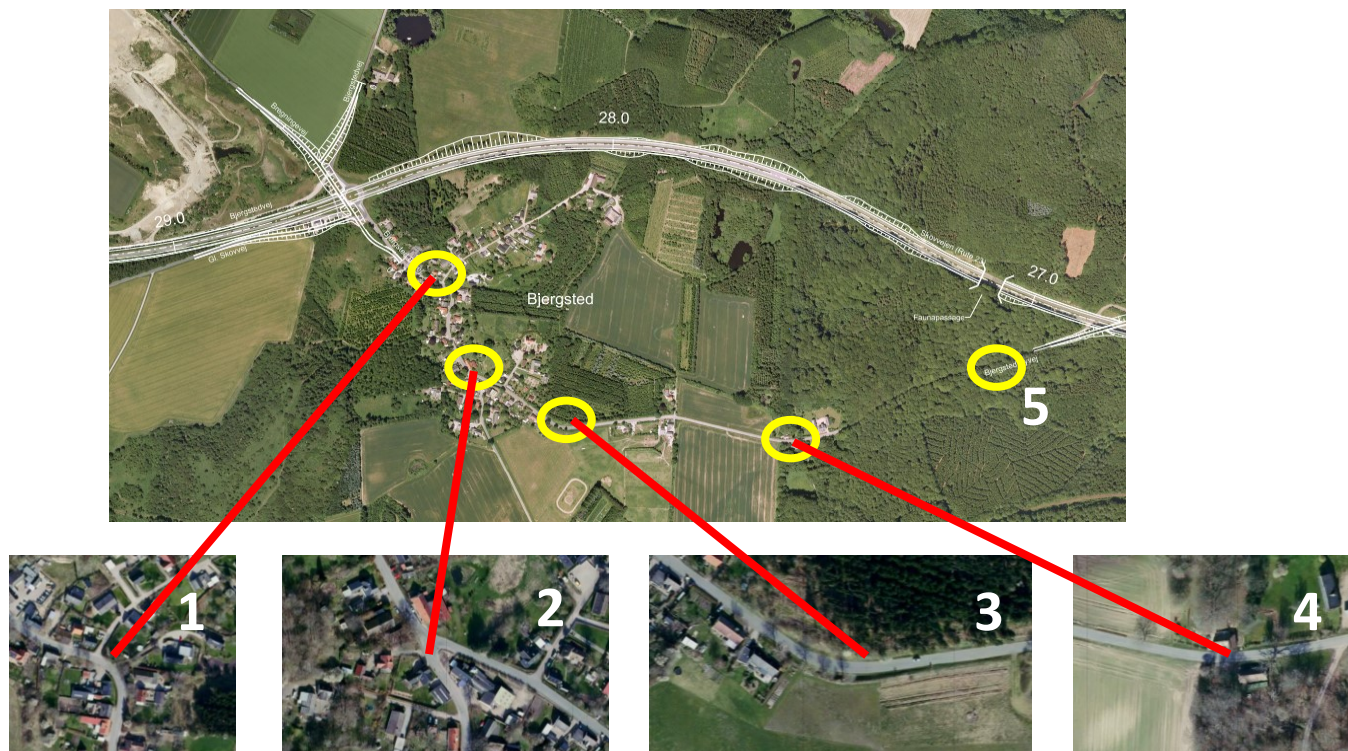


Illustration A. Vejen gennem landsbyen Bjergsted snor sig, som den gjorde da man benyttede hestekøretøjer. Vejen er smal og mange huse ligger tæt på vejen og ofte under vejniveau.

Illustration A viser hvor der er store problemer med afviklingen af trafikken gennem Bjergsted allerede i dag, men især hvis den stiger så meget som forventet. (Billede 1 – 4).

I den nordlige del af Bjergsted, der hvor Krogen munder ud i Bjergsted Byvej (Billede 1), slår vejen et 90° sving, hvor der, ud over udkørsel fra Krogen, også inden for få meter er udkørsel fra fire matrikler placeret under vejniveau. Dette er i sig selv et svært udgangspunkt, når man skal køre fra sin grund og ud på vejen et sted, hvor oversigten ikke er optimal. På modsatte side, ligger vores lokale dagpleje, hvor der også er pæn trafik morgen og aften. Oversigten i dette skarpe sving er meget begrænset og fremkalder allerede i dag farlige situationer, når to køretøjer mødes i svinget.

Midt i Bjergsted, hvor Astrupvej og Bjergsted Byvej mødes (Billede 2), er der allerede i dag problemer med oversigten, specielt hvis større køretøjer som bus, lastbil, traktor mm. møder en modkørende. Flere cyklister er her gennem tiden blevet "kørt af banen" ved mødet med store køretøjer fra øst.

Krydset Astrupvej – Bjergsted Byvej er også i dag en kilde til problemer, hvis en lastbil, der skal mod syd af Astrupvej, forvilder sig ind i landsbyen fra øst. Ofte kører de hele vejen igennem byen og tager en runde i rundkørslen nord for Bjergsted, for atter at returnere gennem byen og nå rigtigt frem til krydset ved Astrupvej. Med Vejdirektoratets forslag vil større køretøjer som lastbiler, tankbiler mm. køre til landsbyen fra øst, hvorved de skal manøvrere i det omtalte kryds, i en vinkel tæt på 300°.

Når man kører ind i Bjergsted fra øst, er der på strækningen fra byskiltet frem til Bjergsted Byvej 36 et højresving på ca. 45° og en relativ stejl bakke. (Billede 3). Dette bevirker tilsammen, at vejstykket er svært at overskue og skaber farlige situationer, når to køretøjer møder hinanden eller, endnu værre, når to køretøjer og en cyklist mødes.

Når man kommer fra øst mod Bjergsted og kommer ud af Bjergsted Skov, er der et sving, hvor huset ligger ekstremt tæt på vejen. (Billede 4) Dette skaber farlige situationer, når to køretøjer mødes.

Forslag til forbedring

For at forebygge ovenstående potentielt farlige situationer, foreslår vi at man lukker den del af Bjergsted Byvej (Punkt 5), der løber mellem motortrafikvejen og Bjergsted Byvej 39. Den planlagte vejoverføring over motorvejen øst for Bjergsted droppes og i stedet forlænges den del af Bjergsted Byvej, der udgår fra Amtsvejen ved Jyderup og følger Rute 23 på nordsiden mod vest, frem til Bregningevej nord for Bjergsted. (Se Illustration B). For at imødekomme cyklisternes behov, etableres der en cykelpassage under motorvejen, der hvor Vejdirektoratet planlægger at etablere en passage for mindre skovmaskiner og besøgende i Bjergsted Skov. Med dette forslag forebygger man unødigt kørsel gennem landsbyen, men ikke mindst de bilister, der kommer fra Gl. Skovvej, Bregningevej og Bjergstedvej vil opleve en mindre anstrengende og vanskelig vej, når de skal videre mod Jyderup, Holbæk og København. Vi foreslår endvidere, at der etableres fartbegrænsning på 30 km gennem landsbyen.

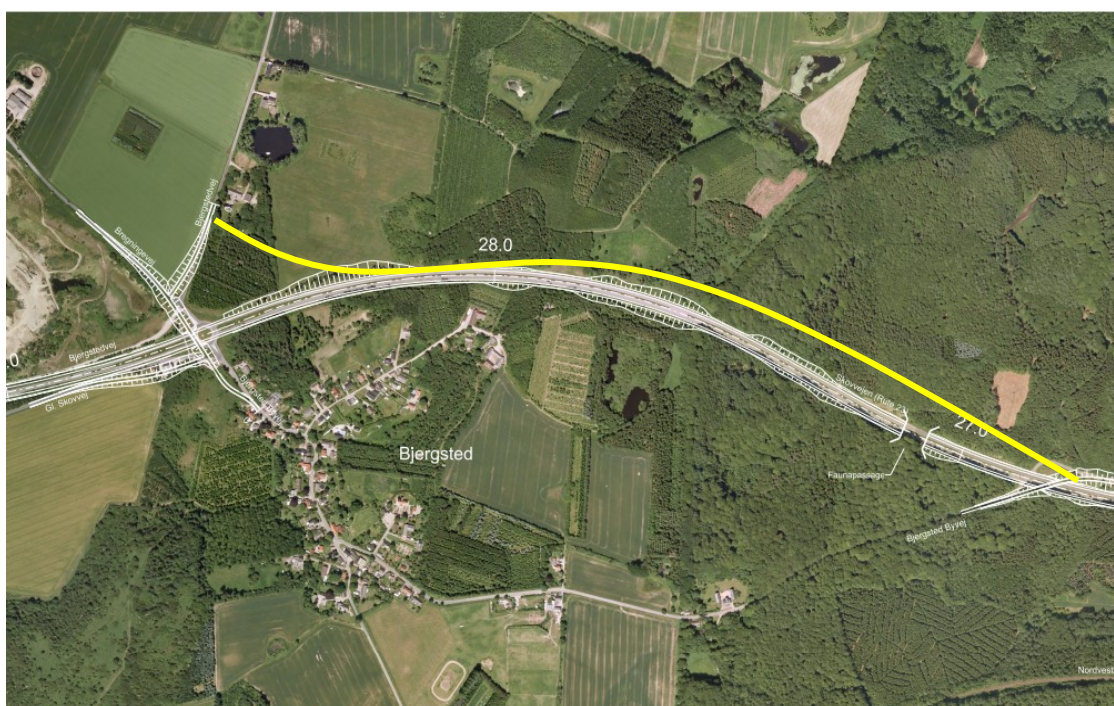


Illustration B. Den del af Bjergsted Byvej, der ligger nord for Rute 23, forlænges frem til Bregningevej eller Bjergstedvej nord for Bjergsted.

Kørsel til og fra industriområdet ved Gammelrand samt råstofgraveområderne vest og nord for Bjergsted.

I takt med at råstofområderne på det øvrige Sjælland færdiggraves, bliver der behov for at øge råstofgravningen i vores område. Det er forventeligt, at der graves råstoffer i vores område i 35 – 50 år ud i fremtiden. Der vil blive mere tung transport af råstoffer, beton og asfalt, med stor trafikbelastning af vore småveje til følge. Især Bregningevej, hvor der ligger en dobbelt dagpleje, en børnehave og Bregninge-Bjergsted Friskole, vil opleve en cocktail af farlige situationer. Der er desuden i mere end 35 år blevet gjort opmærksom på, at der skal etableres cykel- og gangsti mellem Bregninge og Bjergsted for at forebygge farlige situationer. Den tunge lastvognstrafik fra grave- og industriområder skal væk fra de små kommunale veje, der slet ikke er dimensioneret til denne kørsel.

Forslag til forbedring

Vi foreslår, at man etablerer en infrastruktur, der bl.a. omfatter korridorer og underføringer under de kommunale veje i graveområderne syd for Gl. Skovvej; mellem Gl. Skovvej og motorvejen; mellem motorvejen og Bregningevej samt graveområderne nord for Bregningevej til at varetage kørslen med materialer, beton og flydende asfalt frem til et østvendt rampeanlæg i industriområdet ved Gammelrand. Det skal via lovgivning sikres, at de forskellige graveområder færdiggraves efter planer, der skaber mindst mulig gene for de lokale samt at indvindingen sker successivt og områder færdiggraves og -behandles. Regionen og kommunen bør have indflydelse på, hvordan dette sikres.

Der skiltes med gennemkørsel forbudt for køretøjer over 3500 kg på Bregningevej og Gl. Skovvej samt etableres cykel- og gangsti mellem Bregninge og Bjergsted.

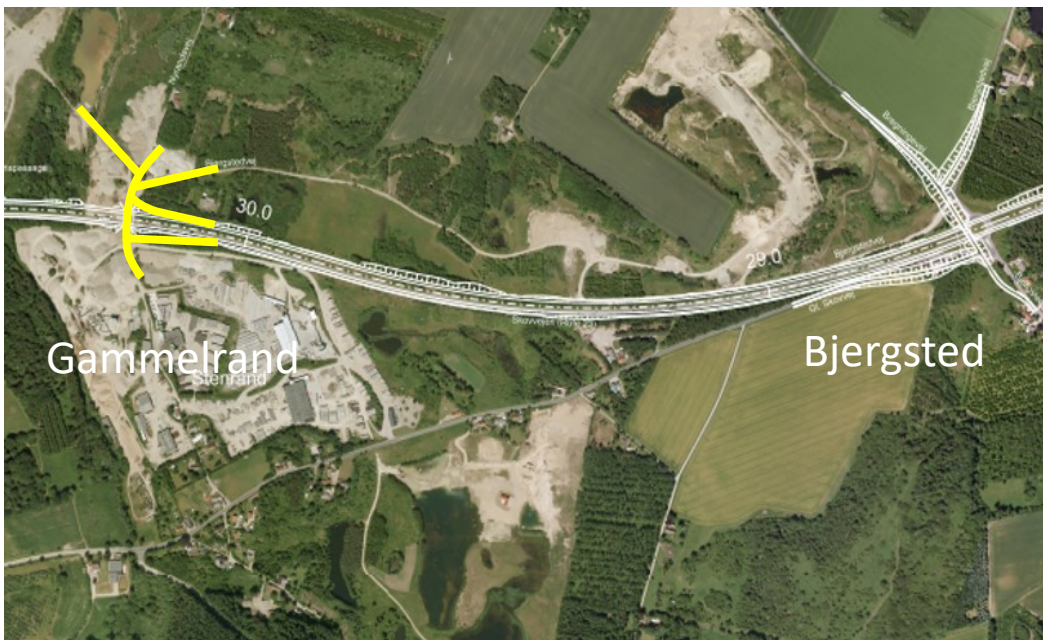


Illustration C. Tung kørsel med råstoffer, beton og flydende asfalt, henvises til intern infrastruktur i graveområderne frem til østvendte ramper i industriområdet ved Gammelrand.

Afslutning

Som beboerforeninger i Bregninge og Bjergsted opfordrer vi indtrængende til, at Vejdirektoratet og de besluttende myndigheder, tager vores forslag seriøst med i beslutningen om den kommende motorvej. Det er ikke kun grus og sten, der er vigtige råstoffer. Børnefamilier i stor stil flytter til vores område og medvirker i høj grad til at sikre en positiv social, kulturel og arbejdsmæssig udvikling i vore nærområder. Det er vigtigt for en positiv bosætning, der også vil medvirke til at besætte de mange job der skabes, i takt med udviklingen af Kalundborgs mange arbejdspladser.

Venlig hilsen

Per Isaksen
Formand for Bregninge Beboerforening

Mogens Jensen
Motorvejsgruppen
Bjergsted Beboerforening

T: +45 5180 0105
M: mjbjergsted@gmail.com

Til: anlægslov@vd.dk (anlægslov)
Cc: lbn@fdo.dk (Lene Brun)
Fra: Christine Rahbek Lindhard (Christine.Lindhard@dk.dlapiper.com)
Titel: Vejdirektoratets j.nr. 23-784 – FDO's bemærkninger til anlægslov vedr. Kalundborgmotorvejens etape 3 [DLAP-WORKSITE.FID9821187]
Sendt: 17-08-2023 11:56
Bilag: image001.png;

Vejdirektoratets j.nr. 23-784 – FDO's bemærkninger til anlægslov vedr. Kalundborgmotorvejens etape 3

På vegne af Foreningen Danske Olieberedskabslagre (FDO) skal jeg hermed fremkomme med mine bemærkninger til ovennævnte lovforslag.

FDO er en selvejende institution, der blev oprettet i 1964 med det sigte, at tilvejebringe forsyningssikkerhed for olie i tilfælde af krig eller forsyningskriser. FDO er udpeget til at være Danmarks centrale lagerenhed i medfør af olieberedskabsloven og bekendtgørelse om delegation af opgaver efter olieberedskabsloven til den centrale lagerenhed. Med andre ord spiller FDO en afgørende rolle i det danske olieberedskab, eksempelvis fordi FDO har oplagret olie, som kan dække Danmarks forbrug i 57 dage, hvis der måtte opstå en oliekrise.

FDO's olierørledninger vil flere steder krydse Kalundborgmotorvejens etape 3 og dertilhørende anlægsarbejder. Som det også er nævnt i lovforslaget har FDO og Vejdirektoratet opstartet en tidlig dialog, da FDO's ledninger er forsyningskritiske og kritiske for anlægsprojektet.

I forbindelse med anlægsprojektet har FDO søgt om tilladelse til at ekspropriere midlertidige arbejdsarealer og evt. permanente arealer til flytning af ledningerne, hvis det måtte blive nødvendigt. FDO har dog vejledende fået oplyst af Energistyrelsen, som skal give tilladelse til ekspropriation, at ekspropriationshjemlen i beredskabslovens § 38, stk. 2, ikke kan anvendes i dette tilfælde, da anlægsprojektet ikke kan anses for at være direkte beredskabsrelateret. Denne vurdering har Forsvarsministeriet tilsluttet sig.

FDO har endnu ikke besluttet, hvordan man vil forholde sig til dette, men henset til Vejdirektoratets tidsplan må det anses usandsynligt, at FDO kan få en tilladelse til ekspropriation inden ekspropriationerne til Kalundborgmotorvejen skal gennemføres.

Når Transportministeriet i lovforslaget skriver, at det forudsættes, at ledningsejere selv sikrer sig arealer ved frivillig aftale eller ekspropriation, så skal det herved oplyses, at FDO ikke med Energistyrelsens og Forsvarsministeriets fortolkning af reglerne har en ekspropriationshjemmel, som pt. kan benyttes til anlægsprojektet.

Henset til at FDO's ledninger er kritiske for projektet, opfordres Vejdirektoratet til i lovforslaget at forholde sig til, hvad der skal ske, hvis FDO ikke kan opnå frivillige aftaler med lodsejerne. Pt. står der bl.a., at anlægsloven ikke indeholder hjemmel til, at der kan eksproprieres til flytning af ledninger.

Samtidig kan FDO's pt. manglende ekspropriationshjemmel føre til, at FDO ikke kan påbydes at foretage ledningsflytninger, hvis der ikke kan opnås frivillige aftaler med lodsejerne, eftersom FDO ikke vil have rådighed til at udføre den ønskede opgave. FDO og Vejdirektoratet har et godt samarbejde, hvorfor påbud ikke forventes at komme på tale, men dette er blot for at illustrere en yderligere konsekvens af denne u hensigtsmæssige retsstilling.

Som sagt opfordres Vejdirektoratet til at forholde sig hertil, eksempelvis ved ekstraordinært at sikre ekspropriationshjemmel for FDO som del af Vejdirektoratets ekspropriationsproces til anlægsprojektet.

Med venlig hilsen

Christine Rahbek Lindhard

Advokat, Senior Associate

Ansvarlig partner: Line Marie Pedersen

T: +4533340324

M: +4524959448

Christine.Lindhard@dk.dlapiper.com

DLA Piper Denmark Advokatpartnerselskab

Oslo Plads 2

2100 København Ø

www.dlapiper.dk



DLA Piper Denmark Law Firm P/S may process personal data about you for which DLA Piper Denmark Law Firm P/S is the data controller. Please use this link to read our [Privacy Policy](#)

This email is from DLA Piper Denmark Law Firm P/S which is part of DLA Piper, a global law firm operating through various separate and distinct legal entities. The contents of this email and any attachments are confidential to the intended recipient. They may not be disclosed to or used by or copied in any way by anyone other than the intended recipient. If this email is received in error, please contact DLA Piper Denmark Law Firm P/S on +45 33 34 00 00 quoting the name of the sender and the email address to which it has been sent and then delete it. Please note that neither DLA Piper Denmark Law Firm P/S nor the sender accepts any responsibility for viruses and it is your responsibility to scan or otherwise check this email and any attachments. DLA Piper Denmark Law Firm P/S is a limited partnership company registered in Denmark (Danish Business ID number 35 20 93 52) which provides services from its places of business at Oslo Plads 2, DK-2100 Copenhagen Ø and DOKK1, Hack Kampmanns Plads 2, Level 3, DK-8000 Aarhus C, Denmark. For further information, please refer to www.dlapiper.com.

Vejdirektoratet

Dok. ansvarlig: RRA
Sagsnr.: s2022-815
Doknr: d2022-376538-5.0
17-08-2023

Hørings svar vedr. udbygning af rute 15 Ringkøbing - Herning

Green Power Denmark vil gerne takke for muligheden for at afgive høringssvar på høring over udkast til forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning.

Green Power Denmark bakker op om udbygning af rute 15 til en 2+1 vej mellem Ringkøbing og Herning, hvilket vil bidrage til en sammenhængende og tidssvarende infrastruktur, der binder landet bedre sammen, som var et af formålene med aftalen om Infrastrukturplan 2035.

Samtidig viser Vejdirektoratets miljøkonsekvensvurdering af rute 15, at udbygningen vil have en markant positiv samfundsøkonomisk effekt.

Fremadrettet forventes antallet af vindmølletransporter at stige i de kommende år, samtidig bliver vindmøllekomponenterne større og større. Det stiller øgede krav til fremtidssikring af vejnettet, som skal kunne håndtere denne udvikling, hvilket udbygningen af rute 15 til en 2+1 vej imødekommer, og hvorfor opgraderingen er af høj prioritet.

Opgraderingen er derfor med til at fastholde vindmøllefabrikanternes udvikling, investeringer og arbejdspladser i området.

Green Power Denmark hilser derfor velkommen, at der med lovforslaget gives hjemmel til, at den eksisterende rute 15 kan blive udbygget med tre spor (2+1 vej) på hele strækningen fra Røgind i Ringkøbing-Skjern Kommune til tilslutningsanlægget ved Messemotorvejen ved Snejbjerg i Herning Kommune.

Som det dog fremgår af lovforslagets bemærkninger, er der ikke finansiering til at gennemføre det fulde projekt. Der mangler således 178,7 mio. kr. for at kunne udbygge de sidste 5,4 km af strækningen fra Røgind til Langerdalsvej til en 2+1 vej.

Green Power Denmark opfordrer derfor til, at der findes finansiering til at udbygningen af Rute 15 til en 2+1 vej bliver forlænget til Røgind. Det er vigtigt at der findes en løsning så hurtigt som muligt, så der skabes klarhed samt at arbejdet kan opstartes samtidig med resten af udbygningen.

Derudover bør man sikre tilstrækkelige til- og frakørselsforhold for store transportere i forbindelse med udbygningen af ruten.

Green Power Denmark støtter i øvrigt op om Vestas høringsvar til høringen over lovforslaget.

Hvis der er spørgsmål til ovenstående, kan undertegnede kontaktes.

Med venlig hilsen

Lea Bigom Wichmand

Afdelingschef

lbw@greenpowerdenmark.dk

33730343

Returadresse:

Land By og Kultur, Vej og Park
Enghavevej 45, 6950 Ringkøbing

**NATURENS
RIGE**

Til
Vejdirektoratet
anlaegslov@vd.dk
j.nr. 23-784.

Sagsbehandler
Heidi Vang Grosmann
Direkte telefon
99 74 13 90
E-post
heidi.grosmann@rksk.dk
Dato
13. august 2023
Sagsnummer
23-016620

Høringssvar vedrørende ”Lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af Rute 15 Ringkøbing – Herning”.

Hermed fremsendes Ringkøbing-Skjern Kommunes høringssvar til den del af ovennævnte lov, som omhandler udbygning af Rute 15 Ringkøbing – Herning.

Høringssvaret er udarbejdet med udgangspunkt i beslutninger taget af et enigt byråd i Ringkøbing-Skjern kommune den 15. august 2023.

Generelt

Rute 15 er den primære vejforbindelse mellem Ringkøbing og Herning. Strækningen indgår i et net af regionale ruter, der forbinder land og by i Midt- og Vestjylland. Strækningen indgår i fremkommelighedsvejnettet for omfangsrige transporter, og derudover har Rute 15 stor betydning for pendler- og erhvervstrafik samt for den omfattende turisme i Ringkøbing-Skjern Kommune. På ovenstående baggrund, ser Ringkøbing-Skjern Kommune meget frem mod en udbygning af ruten og ser meget positivt på, at der nu vedtages en anlægslov for projektets udførelse.

Ad. §1, Stk. 2

Ringkøbing-Skjern Kommune ser positivt på, at de på Bilag 3 viste vejstrækninger nedklassificeres til kommuneveje, efter færdiggørelse af anlægsprojektet med udbygning af Rute 15.

Ombygning af Rute 15 til en 2+1 vej, vil kræve at der i forbindelse med projektets realisering, etableres mindre erstatningsveje eller omlægning af private fællesveje, for adgang til private ejendomme langs strækningen. Disse veje anlægges med grusbelægning.

I anlægsloven beskrives erstatningsvejene som ”lokalveje”, der overdrages til kommunen som kommuneveje ved færdiggørelse af projektet. Ringkøbing-Skjern Kommune betragter grusvejene som private eller private fællesveje med kommunen som vejmyndighed, og de forventes derfor overdraget af anlægsmyndigheden til de respektive ejere og brugere, efter færdiggørelse af projektet.

Teksten i anlægsloven ønskes justeret i henhold til ovennævnte.

Ad. Bilag 3

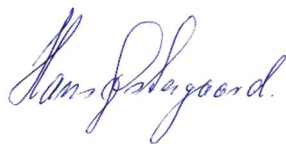
På bilag 3 er vist den samlede strækning der udbygges til 2+1 vej. I forhold til det oprindelige projekt er følgende delprojekter ikke medtaget i anlægsloven på grund af manglende finansiering:

- Hankeanlæg i Vorgod-Barde
- Overførsel - eller parallelvej - ved Knivsbækvej i Videbæk.
- Hankeanlæg ved Brejning - inkl. rasteplads mellem rute 15 og rute 11

Der arbejdes på forskellige muligheder for finansiering af ovenstående delprojekter, og de ønskes derfor medtaget i anlægsloven, på samme måde som udbygningen af strækningen fra Langerdalvej til Røgindvej, hvortil der også udestår finansiering.

Der vil fra Byrådet blive fremsendt henvendelse vedrørende forslag til finansiering af ovennævnte projekter. Henvendelsen vil blive sendt til Forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035, Transportministeren, Folketingets Transportudvalg samt Vejdirektoratet

Med venlig hilsen og på vegne af Byrådet



Hans Østergaard
Borgmester (V)

Vejdirektoratet
Carsten Niebuhrs Gade 43, 5. sal
1577 København V

Den 17. august 2023

Høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning

Dansk Erhverv har modtaget høringen d. 7. juli 2023.

Dansk Erhverv støtter samlet set lovforslaget, der sikrer retsgrundlaget for, at de tre nævnte vejprojekter - der er aftalt med Infrastrukturplan 2035 - kan anlægges.

Fælles for de tre projekter er, at der er udarbejdet opdaterede miljøkonsekvensvurderinger, *efter* aftalen om "Infrastrukturplan 2035" blev indgået i juni 2021. Det har været nødvendigt, fordi de hidtidige VVM-undersøgelser var forældede. I alle tre tilfælde har det resulteret i, at de opdaterede projektforslag er blevet dyrere, end hvad der er afsat midler til i Infrastrukturplanen.

For Kalundborgmotorvejen har forligskredsen i juni 2023 fundet ekstra midler på i alt 452,4 mio. kr. i den centrale anlægsreserve til at gennemføre langt hovedparten af de fordyrede elementer i projektet¹. Hermed sikres det bl.a., at der anlægges motorvej på hele 3. etape, og at der bliver anlagt rasteanlæg mellem Mørkøv og Jyderup, hvilket Dansk Erhverv er meget glade for.

Der er desværre ikke fundet ekstra finansiering til de to andre projekter. De er blevet skåret ned og tilpasset den økonomiske ramme afsat i Infrastrukturplanen, og derfor er flere vigtige elementer udeladt i projekterne. Dansk Erhverv er ærgerlige over, at der ikke er fundet finansiering til at gennemføre projekterne som oprindeligt tiltænkt – det bør ikke komme projekterne til last, at deres økonomiske ramme er blevet besluttet på et uddateret grundlag.

Udbygning af Rute 15 mellem Ringkøbing og Herning

Dansk Erhverv støtter, at der med lovforslaget bliver givet hjemmel til, at den eksisterende rute 15 kan blive udbygget med tre spor (2+1 vej) på hele strækningen fra Røgind i Ringkøbing-Skjern Kommune til tilslutningsanlægget ved Messemotorvejen ved Snejbjerg i Herning Kommune.

¹ <https://www.trm.dk/nyheder/2023/kalundborg-faar-den-fulde-motorvej> og <https://www.vejdirektoratet.dk/node/13715>

Som det fremgår af lovforslagets bemærkninger, er der desværre ikke finansiering til at gennemføre det fulde projekt, der beløber sig til 1.170,4 mio. kr., idet der i Infrastrukturplanen kun er afsat 991,7 mio. kr. Der mangler således 178,7 mio. kr. for at kunne udbygge de sidste 5,4 km af strækningen fra Røgind til Langerdalvej til en 2+1 vej.

Dansk Erhverv mener, at det er helt afgørende, at rute 15 bliver udbygget med en 2+1 vej helt til Røgind. Den fulde udbygning er vigtig for regionens produktionsvirksomheder og turismeerhverv, der er afhængig af høj mobilitet og fremkommelighed.

Vindmølletransporter bliver fremover større, og der er behov for en 2+1 vej til Røgind for at sikre en optimal trafikafvikling. Infrastrukturen er et afgørende rammevilkår for, at vindmølleproduktionen fortsat kan udvikle sig og være konkurrencedygtig, så lokale arbejdspladser forbliver i Ringkøbingområdet.

Dansk Erhverv foreslår at finde de manglende 178,7 mio. kr. enten i det økonomiske råderum ifm. finanslovsforhandlingerne eller i *Pulje til bedre trafikal sammenhæng mellem land og by*, der udmøntes i efteråret 2023.

Udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding

Motorvejsstrækningen nordvest for Kolding, mellem motorvejskrydsene, der leder mod Aarhus og Esbjerg, bliver opgraderet. Motorvejen bliver udvidet i hver retning med et spor, så der på den i alt syv km lange strækning bliver seks til otte spor frem for de nuværende fire til seks spor. Dansk Erhverv støtter udvidelsen.

Det samlede projekt kan efter opdateringen af miljøkonsekvensvurderingen ikke finansieres inden for den økonomiske ramme på 631,1 mio. kr., der er afsat i Infrastrukturplanen. Derfor indgår en række elementer ikke længere i projektet. Det drejer sig om udvidelsen af to samkørselspladser ved Kokholm og Birkedam, en ny vejeplads til politiets tungvognskontrol, anlæg af en ny samkørselsplads ved Kolding Ø, ombygning af TSA 62 samt anlæg af nødspor mellem TSA 62-64 (i alt 78,8 mio. kr.). Dansk Erhverv opfordrer til, at der findes en politisk løsning, der tilvejebringer finansiering til at kunne gennemføre det fulde projekt, fx i det økonomiske råderum ifm. finanslovsforhandlingerne.

Herudover drejer det sig om anlæg af støjskærm ved Taulov (44,8 mio. kr.), som Dansk Erhverv noterer sig, vil indgå i drøftelserne, når forligskredsen til efteråret 2023 skal beslutte den næste udmøntning af støjpuljen i Infrastrukturaftalen.

Kalundborgmotorvejens 3. etape

Som nævnt er Dansk Erhverv meget positive overfor, at der er fundet ekstra midler til projektet.

Der bliver anlagt rasteanlæg mellem Mørkøv og Jyderup. Dansk Erhverv bemærker, at rasteanlæggene bør klargøres til dobbeltrailervogntog, ligesom de bør anlægges med tank- og ladeinfrastruktur til alternative drivmidler for at understøtte den grønne omstilling af vejtransporten.

Der bør desuden udvises rettidig omhu, så adgangsforholdene omkring tilslutningsanlægget ved Cementvejen (TSA Jyderup Ø, Cementvejen) fra start er dimensioneret til dobbeltrailervogntog, idet transportvirksomheder i Jyderup på sigt bør omfattes af forsøgsordningen.

Til sidst bemærkes det, at det fremgår af den opdaterede miljøkonsekvensvurdering, at det i forbindelse med forlængelsen af Bødkervej til Industrivej er forudsat, at der i fremtiden skal kunne køre modulvogntog mellem de to fragtterminaler ved hhv. Cementvejen og Industriparken. Det bør tillige sikres, at adgangsforholdene er dimensioneret til dobbeltrailervogntog, og ikke kun modulvogntog.

Pulje til fordyrede infrastrukturprojekter

Infrastrukturplanen er afgørende for samfundets mobilitet og udvikling. Virksomheder har tillid til, at planen bliver gennemført som oprindeligt tiltænkt, og der investeres i overensstemmelse hermed. Derfor er det problematisk, hvis projekter må nedskaleres eller helt opgives pga. prisudviklingen, ændrede forudsætning eller forældede beslutningsgrundlag. Dansk Erhverv foreslår, at der oprettes en generel pulje (reserve) til at gennemføre fordyrede projekter, hvor den afsatte økonomiske ramme i infrastrukturplanen har vist sig utilstrækkeligt.

Med venlig hilsen,



Kristian Baasch Pindbo
Chefkonsulent



Danmarks Frie AutoCampere

DFAC.DK

CVR: 37157430

www.dfac.dk

info@dfac.dk

Danmarks Frie AutoCampere er en landsdækkende forening for autocamperejere og -interesserede, der arbejder for at fremme dansk autocamperturisme ved at støtte op om de frie valgmuligheder, som denne ferieform giver mulighed for.

Dato: 16. august 2023

Vejdirektoratet, anlaegslov@vd.dk

J.nr. 23-784, Høring over udkast til forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning

Tak for muligheden for at indgive høringssvar.

I udkastet til lovforslaget står om udbygningen af Kalundborgmotorvejens 3. etape:

3.1.2.2 Sideanlæg og samkørselspladser

Der foreslås etableret rasteanlæg med toilet- og tømningssaniteter til autocampere og lignende på begge sider af motorvejen på strækningen mellem Mørkøv og Jyderup.

Vi vil foreslå, at tømningssaniteterne etableres, så de også giver mulighed for, at turistbusser kan tømme toilettanken via en grov rist i en kørefast betonplade. Mange store autocampere anvender samme system. Denne facilitet giver desuden mulighed for, at autocampere kan tømme gråvandstanken.

Venlig hilsen

Jørn Skou, formand

Vejdirektoratet

16 august 2023

anlaegslov@vd.dk

Kære Rette Vedkommende

Hørings svar til høring over udkast til forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning - j.nr. 23-784

Med dette brev fremsender vi høringssvar til "*Høring over udkast til forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning - j.nr. 23-784*".

Vejdirektoratet har med reference til Infrastrukturplanen 2035 af 28 juni 2021 den 21. april 2023 iværksat en høring for miljøkonsekvensvurdering af en eventuel 3. etape af Kalundborgmotorvejen. Høringsfrist var den 16. juni 2023. Vejdirektoratet skriver i en opdateret meddelelse den **5. juli 2023** at "*Vejdirektoratet arbejder på at sammenfatte de 198 indkomne høringssvar og besvare disse samlet. Besvarelsen opdeles i temaer for de forskellige høringssvar. Dette offentliggøres, når det er færdigt.*"

Den 15. august 2023 var denne sammenfatning IKKE tilgængelig og danner således ikke grundlag for høring materialet eller bemærkningerne til forslag om lov for anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape.

Vi fremsendte høringssvar til høring om miljøkonsekvensvurdering af en eventuel 3. etape af Kalundborgmotorvejen og uden at vores høringssvar er adresseret. Vi genfremsender derfor vores høringssvar, der er inkluderet i dette høringssvar.

Vi indstiller til at forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning - j.nr. 23-784 – annulleres.

Indstillingen er baseret på følgende mangler i processen og de forventninger offentligheden med rette kan have:

1. Høring for **miljøkonsekvensvurdering** af en eventuel 3. etape af Kalundborgmotorvejen havde høringsfrist den **16. juni 2023**, men allerede den **29. juni 2023** meddeler *Transportministeriet*, at "*Tredje etape af motorvejen Kalundborgmotorvejen mellem Knabstrup og Tømmerup ved Kalundborg er nu godkendt af forligskredsen bag vejdelen af Infrastrukturplan 2035.*" **Den 7. juli 2023 igangsætter Vejdirektoratet en høring om forslag til lov** af en eventuel 3. etape af Kalundborgmotorvejen. Vejdirektoratet skriver i brev af **12. juli 2023 at miljøkonsekvensvurderingen er indarbejdet i forlag til lov** for 3. etape af Kalundborgmotorvejen – "*Vejdirektoratet kan dog oplyse, at miljøkonsekvensvurderingen for 3. etape af Kalundborgmotorvejen er indarbejdet i forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning.*" **Vejdirektoratet har altså haft ca. 1 uge** til at behandle og inkludere oplysninger fra høring om miljøkonsekvensvurderingen i forslag til lov af en eventuel 3. etape af Kalundborgmotorvejen. Hverken Transportministeriet, transportordførerne i forligskredsen, andre politikere eller interessenter kan have haft nok tid til at sætte sig ordentlig ind i problematikken, det finansielle grundlag eller de 198 indkommende høringssvar. Vores holdning er at Vejdirektoratet, Transportministeriet og politikerne i forligskredsen bag Infrastrukturaftalen IKKE efterlever gældende lovgivning, Århuskonventionen og FN's Verdensmål ved at undlade at inddrage

offentligheden og offentlighedens synspunkter i processen, og at der ikke er afsat tilstrækkelig tid i processen.

2. Vejdirektoratets Høringsbrev dateret 7 juli 2023 (<https://prodstoragehoeringspo.blob.core.windows.net/fd519859-ae5c-4992-94f7-fc1b8651fc7f/H%C3%B8ringsbrev.pdf>) indeholder beskrivelse af **fravigelse fra gældende lov og en ringere adgang til klagemuligheder**, hvilket vi finder meget **problematiske, udemokratiske og tvivle på er i henhold til gældende lov**. Det fremgår ikke hvilke "fravigelser" der er tale om – "*På baggrund af projekternes størrelse, beliggenhed og kompleksitet er det vurderet nødvendigt at regulere visse myndighedsforhold samt fravige visse love og klageadgange relateret til anden lovgivning, hvor det konkret har betydning for projekterne. Dette er bl.a. af hensyn til at sikre fremdrift i projekterne. Denne fravigelse af anden lovgivning har ikke som konsekvens, at de for lovene bagvedliggende hensyn (fx natur- og planhensyn) ikke vil blive varetaget. Disse hensyn vil fortsat blive varetaget i projekterne af Transportministeriet, i praksis Vejdirektoratet som den udførende bygherre, i overensstemmelse med reglerne i anlægsloven og på baggrund af rammerne i de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger for de tre projekter.*"
3. Vi stiller endvidere spørgsmål ved om Vejdirektoratet evner at varetage myndighedsopgaverne forbundet med en høringsproces for en anlægslov og den efterfølgende varetagelse af opgaver som bygherre.
4. **Forslag til anlægslov omhandler 4 særskilte projekter i 4 forskellige egne af Danmark**. Hvert af disse 4 projekter har stor lokal bevågenhed, store investeringer og store lokale og regionale konsekvenser, der ikke kan omgøres. Hvert projekt kræver den rette bevågenhed, diskussion og analyse, og hvert af disse 4 projekter skulle have været behandlet særskilt med egen anlægslov.
5. **Høringsnotat og andre analyser, dokumenter eller informationer er IKKE gjort tilgængelige i høringsprocessen**.

Skulle der være en fortsat interesse fra politisk side til en udbygning af Kalundborgmotorvejens 3. etape vil det kræve en fornyet proces med den rette tilgang og afsætning af ressourcer og tid fra ministeriets og politikernes side.

Usikkerhed om hvorvidt EU direktiver om naturtyper er overholdt i loven - Navnet på loven " Lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning[1]" inkluderer en note, note 1, der siger "[1] Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter, EF-Tidende 1992, nr. L 206, side 7, som ændret senest ved Rådets direktiv 2013/17/EU af 13. maj 2013, EUTidende 2013, nr. L 158, side 193, og dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle, EU-Tidende 2010, nr. L 20, side 7." **Det er ikke klart, hvilke dele der er indeholdt i loven, eller om alle dele af direktiverne, der skal være indeholdt, er indeholdt.**

Interessekonflikt at Vejdirektoratet skal gennemføre eget projekt som anlægsmyndighed – Indledning til forslag om anlægslov nævner ændring af kompetence fra Transportministeriet til Vejdirektoratet og der er en klar interessekonflikt i at Vejdirektoratet skal gennemføre projekter Vejdirektoratet selv har forestået undersøgelser, herunder miljøundersøgelser, for – "*Det er intentionen, at transportministeren delegerer sin kompetence til Vejdirektoratet til gennemførelse af anlægsprojekterne. Vejdirektoratet vil da være anlægsmyndighed for projekterne omfattet af lovforslaget.*"

Vejdirektoratet har med reference til Infrastrukturplanen 2035 af 28 juni 2021 den 21. april 2023 iværksat en høring, der sluttede den 16. juni 2023. Høringen omhandlede den 3. etape af Kalundborgmotorvejen.

Høringen er lovpligtig og miljømæssige forhold skal dokumenteres i en miljøkonsekvensvurdering. Miljøkonsekvensvurdering skal omfatte myndighedens planer og rammer for fremtidige projekter og hvor alternativer skal vurderes, alle væsentlige miljøeffekter belyses og der bør indgå en miljømæssig vurdering af forslag, der kan have væsentlig indvirkning på miljøet. **En eventuel Kattegatforbindelse må antages at falde ind under "alternativer" og "forslag".**

Vejdirektoratet har bedt det rådgivende ingeniørfirma COWI om at udarbejde en miljøkonsekvensvurderingsrapport, der forelå april 2023 (https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2023-04/Kalundborg%20-%20MKV%20rapport%20endelig_0.pdf).

I denne rapport, der skal danne grundlag for en eventuel fremtidig VVM (Vurdering af virkninger på miljøet) og skal være uvildig, fremhæver COWI 2 gange, at en eventuel Kattegatforbindelse IKKE er en del af vurderingen: side 51 "*Der er i ingen af beregningerne taget højde for en eventuel senere beslutning om en Kattegatforbindelse.*"; og igen på side 53 ved "*I modelberegningen er det forudsat, at motorvejen anlægges med to spor i hver retning og med en hastighedsbegrænsning på 110 km/t. Det er endvidere forudsat, at der ikke er etableret en fast forbindelse fra Røsnæs til Jylland (Kattegatforbindelsen).*"

Miljøkonsekvensrapporten af april 2023 omhandler således IKKE alternativer og forslag af væsentlig påvirkning på miljøet, som en eventuel Kattegatforbindelse måtte påføre.

Vejdirektoratet omtaler i rapporten "Sammenfattende rapport - Projektforslag og ny miljøkonsekvensvurdering" at "*Vejdirektoratet færdiggjorde i 2012 en VVM-undersøgelse (VVM – vurdering af virkninger på miljøet, i dag kaldes en VVM for MKV – Miljøkonsekvensvurdering) for anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape.*"

Den sammenfattende rapport udgiver sig for at være en opsummering af eller erstatning for selve miljøkonsekvensvurderingen. I den sammenfattende rapport refereres 8 gange til en eventuel Kattegatforbindelse uden at disse oplysninger forefindes i miljøkonsekvensvurderingsrapporten fra COWI eller i nogen andre dokumenter gjort tilgængelig for offentligheden. Der refereres til Forundersøgelser fra juni 2022, men disse er ikke gjort tilgængelige eller behandlet specifikt i forhold til konsekvenser for miljøet i sammenhæng med en eventuel 3. etape af Kalundborgmotorvejen.

Den sammenfattende rapport er således IKKE sammenfattende, men fremfører informationer ikke behandlet i andre rapporter.

En eventuel Kattegatforbindelse skal ses i sammenhæng med en eventuel 3. etape af Kalundborgmotorvejen og giver grundlag for et behov for en Strategisk Miljø Vurdering (SMV). En SVM vil begrænse risikoen for at 3. etape af Kalundborgmotorvejen indgår i en beslutningsproces, der minder om en "salamimetode", hvor delelementer godkendes særskilt og ikke i sammenhæng.

Der er IKKE tilstrækkeligt grundlag i det tilgængelige materiale til at en VVM-fase kan startes. Det vil kræve at en SMV er gennemført.

Den Sammenfattende Rapport nævner, som sagt, en eventuel Kattegatforbindelse 8 gange og der refereres til Forundersøgelserne for en eventuel Kattegatforbindelse fra juni 2022. Side 48 beskriver at en **eventuel Kattegatforbindelse vil medføre en fordobling af trafikken!**: "*De væsentligste fysiske ændringer vurderes af være nødvendige ændringer af motorvejen øst for Kalundborg. Her vil der skulle ske ændringer af udformningen, som er forskellig afhængig af om der vælges en linjeføring via Røsnæs eller Asnæs. Det vil først være i en evt. kommende miljøkonsekvensvurdering af projektet, at de mere konkrete linjeføringer vil*

blive fastlagt. I de trafikale beregninger, der er foretaget i forundersøgelsen af en fast forbindelse over Kattegat, er det beregnet at trafikken på Kalundborgmotorvejen vil stige med knap 30.000 biler i døgnet. Dette er lidt mere end en fordobling af trafikken i forhold til den trafik, der vil køre på strækningen når motorvejen forventes åbnet. Dette svarer i store træk til hvad der kører på Vestmotorvejen i dag (2023). Det betyder også, at støjen fra trafikken på Kalundborgmotorvejen vil stige. Da langt størstedelen af trafikken på en fast forbindelse over Kattegat vil være gennemkørende på Kalundborgmotorvejen, forventes det kun nødvendigt med mindre ombygninger af tilslutningsanlæggene på strækningen."

3. etape af Kalundborgmotorvejen er IKKE designet eller dimensioneret til at varetage en fordobling af trafikken på motorvejen.

En eventuel 3.etape af Kalundborgmotorvejen er designet med 2 spor og 110 km/t, mens en eventuel Kattegatforbindelse forventer en anden udformning og sandsynligvis 130 km/t og 4 spor. Forslagene til motorvejens linjeføring indikerer overvejelser i forhold til en eventuel Kattegatforbindelse, der fordyrer motorvejen, ødelægger naturen og udsætter beboere langs motorvejen for yderligere støjgener.

Vi mener, der er behov for en behovsanalyse sammen med en beregning af hvor stor del af en eventuel 3.etape af Kalundborgmotorvejen, der skal ombygges ved en eventuel Kattegatforbindelse og således vil være spildte ressourcer. Endvidere, mener vi ikke 3.etape af Kalundborgmotorvejen kan afvikle en fordobling af trafikken til 30.000 ekstra bilister.

Med venlig hilsen og på vegne af

Cand. Scient. Lars Bagge
Hommel-Nielsen

Advokat Helle Lokdam

Søren Stockmarr

Jacob Bregnballe

medlem af bestyrelsen for
"NEJ til
Kattegatforbindelsen og
Højhastighedstog i
Vestsjælland"

medlem af bestyrelsen
for "STOP motorvej over
Samsø"

medlem af bestyrelsen
for "STOP motorvej over
Samsø"
og medlem af bestyrelsen
for "Kattegatforbindelse –
Nej tak"

Formand for
bestyrelsen for "Nej
tak til motorvej på
Asnæs"

Vejdirektoratet
Carsten Niebuhrs Gade 43, 5. sal
1577 København V

Aarhus, 16. August 2023

Høringssvar vedr. udkast til forslag bl.a. om udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning

Vestas har to fabrikker, et servicecenter og et lager med i alt omkring 2.000 medarbejdere i området mellem Ringkøbing og Herning. Hver uge kører der ca. 1.000 transporter til og fra fabrikkerne. Det inkluderer flere ugentlige transporter med store vindmøllekomponenter, der kører fra fabrikkerne med kortege. Den tunge transport giver også ofte anledning til overhalinger, der forværrer trafiksikkerhed og fremkommelighed på ruten.

Vestas støtter at der med lovforslaget bliver givet hjemmel til, at den eksisterende rute 15 kan blive udbygget med tre spor (2+1 vej) på hele strækningen fra Røgind i Ringkøbing-Skjern Kommune til tilslutningsanlægget ved Messemotorvejen ved Snejbjerg i Herning Kommune.

Som det fremgår af lovforslagets bemærkninger, er der dog ikke finansiering til at gennemføre det fulde projekt. Der mangler således 178,7 mio. kr. for at kunne udbygge de sidste 5,4 km af strækningen fra Røgind til Langerdalvej til en 2+1 vej.

En opgradering af Rute 15 er vigtig for at Vestas kan fastholde udvikling, investeringer og arbejdspladser i området. Derfor bør der findes finansiering til at udbygningen af Rute 15 til en 2+1 vej bliver forlænget til Røgind. Det er vigtigt at der findes en løsning så hurtigt som muligt, så der skabes klarhed samt at arbejdet kan opstartes samtidig med resten af udbygningen.

Derudover bør man sikre tilstrækkelige til- og frakørselsforhold for store transporter i forbindelse med udbygningen af ruten, hvilket Vejdirektoratet er opmærksomme på jf. møde mellem Vestas og Vejdirektoratet d. 4. juli 2023.

De vindmøller, som Vestas producerer, bliver større og fylder mere på vejene, når de transporteres fra fabrikkerne i Ringkøbing og Lem. Vestas' fabrikker i området er naturligvis meget afhængige af, at infrastrukturen passer til transporten af gods ind til fabrikkerne og til transport af færdige vindmøller ud fra fabrikkerne.

Yours sincerely
Vestas Wind Systems A/S



Tommy Rahbek Nielsen
COO

ton@vestas.com
Tlf. +4541155515



Vejdirektoratet

Arter og Naturbeskyttelse
J.nr. 2023-43341
Ref.: SANFI/TIGAA/SAVIH
Den 11. august 2023

Høringssvar fra Arter og Naturbeskyttelse vedr. udkast til forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning

Arter & Naturbeskyttelse har følgende bemærkninger til udkastet:

Side	Afsnit	Tekst	Bemærkning
93	9.2.7.6.1 Markfirben	”De indsamlede individer flyttes til de dele af lokaliteterne, som ikke påvirkes (såfremt at disse delarealer er egnede for markfirben), eller til egnede markfirbenslokaliteter inden for samme leveområde for populationen, hvor der ikke foretages anlægsarbejder. På genudsætningsstederne etableres erstatningshabitat med løst sand, grus og små buske, forud for genudsætningen.”	Det fremgår ikke klart, hvordan det sikres, at den økologiske funktionalitet af yngle- og rasteområdet for markfirben ikke påvirkes i projektets anlægsfase. Eksempelvis fremgår det ikke, i hvilket omfang der etableres nye levesteder og i hvilket omfang kvaliteten af eksisterende levesteder forbedres samt om hvordan det med disse tiltag sikres, at den økologiske funktionalitet af yngle- og rasteområdet forbliver fuldstændig intakt.
94	9.2.7.6.2 Padder	”I forbindelse med anlægsprojektet vil der blive nedlagt eller delvis nedlagt en række vandhuller, ligesom en række vandhuller vil miste deres økologiske funktionalitet som vandhul eller som	Det fremgår ikke af materialet, om der vil ske en påvirkning af paddernes rasteområder.

		<p>ynglested for bilag IV-beskyttede paddearter. Dette omfatter i alt otte vandhuller, hvoraf tre rummer ynglende bilag IV-paddearter. Alle nedlagte eller økologisk ikke-funktionelle vandhuller erstattes minimum i forholdet 1:2. Vandhullerne erstattes inden for det samme habitat og i forbindelse med samme rasteområder. Padderne skal derfor ikke flyttes, men vandhullerne afspærres mens padderne er i rasteområderne.”</p>	<p>For så vidt angår erstatningen for de vandhuller, der nedlægges, bemærker Miljøstyrelsen, at erstatningen skal være effektiv før eller senest, når nedlæggelsen af vandhullerne begynder at finde sted.</p>
97	<p>9.2.7.6.3 Flagermus (samt afsnit 9.2.13.2)</p>	<p>”Det vides med sikkerhed, at der i driftsfasen vil være en øget støjbelastning i Bjergsted Skov i forhold til de eksisterende forhold. Det kan på baggrund af de eksisterende flagermusdata ikke afgøres, om dette vil have en negativ effekt på de ni arter af flagermus, der enten yngler, raster eller fouragerer i tilknytning til Bjergsted Skov da hverken arternes adfærd eller individtæthed som funktion af afstanden til den nuværende vej (og dermed afstand til støjilden) er kendt på nuværende tidspunkt. Der etableres derfor et overvågnings-/undersøgelingsprogram for flagermus forud for igangsættelse af anlægsarbejderne, så det kan afgøres, om der er behov for implementering af yderligere afværgeforanstaltninger.”</p>	<p>Miljøstyrelsen bemærker, at VVM-redegørelsen skal indeholde en vurdering af, hvorvidt det aktuelle projekt vil kunne beskadige yngle- eller rasteområder for bilag IV-arter. Vurderingen af, om projektet vil påvirke yngle- eller rasteområder for bilag IV-arter, herunder om afværgeforanstaltninger er nødvendige for at opretholde den økologiske funktionalitet, kan ikke udskydes til en eventuel påvirkning indtræder.</p>

Det bemærkes afslutningsvist, at Arter & Naturbeskyttelse alene har forholdt sig til høringsmaterialet. Arter & Naturbeskyttelse kan i øvrigt henvise til tidligere fremsendte bemærkninger til miljøkonsekvensrapporterne (bemærkninger af d. 19. juni 2023).



Til Vejdirektoratet

Fredning - Landskab og Skov
J.nr. 2023 - 43341
Ref. ANPIF
Den 11. august 2023

Hørings svar fra Fredninger - Landskab og Skov vedrørende udkast til lovforslag om anlæg af Kalundborgmotorvejens tredje etape

I forbindelse med den ministerielle høringsrunde den 23. juni 2023 om ovenstående lovforslag gjorde Miljøstyrelsen blandt andet opmærksom på, at kompetencen til at vurdere, hvorvidt et givent projekt strider imod en frednings formål ligger hos det enkelte fredningsnævn.

Vejdirektoratet har herefter udarbejdet et notat, der konkluderer, at anlægget ved Gl. Skovvej, i anlægs- og driftsfasen, ikke vil være i strid med formålet for fredningen af Bjergsted Bakker, og at en dispensation på denne baggrund vil kunne opnås.

Såfremt Vejdirektoratet vurderer, at der kan opnås en dispensation fra fredningen finder styrelsen det unødvendig at indskrive en fravigelse af naturbeskyttelsesloven § 50 i forslaget til nævnte anlægslov.

Det er Miljøstyrelsens opfattelse, at fremgangsmåden, hvorved man ved anlægslov gennembygger fredningsinstrumentet, kun bør anvendes i tilfælde, hvor det må forventes, at der ikke kan opnås dispensation fra en fredning. I sådanne tilfælde er det endvidere styrelsens opfattelse, at gennembygningen bør ske ved en ophævelse af fredningen på det berørte areal, så konsekvenserne af projektet for den pågældende fredning tydeligt fremgår under behandlingen af lovforslaget. Herved sikres det, at Folketinget får mulighed for at afveje hensynet til anlægsprojektet over for hensynet til de værdier, som fredningen har til formål at beskytte og som påvirkes af ophævelsen af fredningen.

Miljøstyrelsen er ikke enige i Vejdirektoratets vurdering af, at anlægsarbejdet ikke er i strid med fredningens formål. Dette synes desuden at fremgå af nedenstående citat fra lovforslaget, hvoraf fremgår, at påvirkningen af fredningen er væsentlig i driftsfasen.

Af lovforslagets side 81 under afsnit ”9.2.4.3 Påvirkning når udbygningen er færdig” fremgår følgende:

”Påvirkningen af fredningen ved Bjergsted Bakker vurderes at være væsentlig i driftsfasen, da der i forbindelse med ændringen af Gl. Skovvejs tilslutning til Bjergsted Byvej inddrages mindre dele af randmorænen. Der er inddraget eksisterende vejrabat og landbrugsarealer, og vejanlægget i drift vurderes ikke

at være i strid med fredningens formål. Midlertidige arbejdsarealer vil være reetableret efter anlægsarbejdets afslutning.”

Endvidere vil Miljøstyrelsen henviser til afsnittet om landskab og kulturarv side 14 i miljøkonsekvensrapporten for projektet, hvori følgende er vurderet:

”Påvirkningen af fredningen ved Bjergsted Bakker vurderes at være væsentlig i anlægsfasen, da der i forbindelse med ændringen af Gl. Skovvejs tilslutning til Bjergsted Byvej inddrages dele af randmorænen og foregår anlægsaktiviteter inden for det fredede område.”

...

”Påvirkningen af fredningen ved Bjergsted Bakker vurderes at være væsentlig i driftsfasen, da der i forbindelse med ændringen af Gl. Skovvejs tilslutning til Bjergsted Byvej inddrages dele af randmorænen.”

Vejdirektoratet gør i notatet opmærksom på, at nævnet tidligere har meddelt dispensation fra fredningen af Bjergsted Bakker til en mindre forlægning af Gl. Skovvej og en vendeplads i 2006. Miljøstyrelsen kan oplyse, at både projekt og påvirkning af fredningen havde et mindre omfang end nærværende anlægsprojekt. Endvidere finder styrelsen det problematisk, at en tidligere dispensation til et mindre projekt anvendes som argumentation for, at senere og meget større projekter uproblematisk skulle kunne gennemføres uden en dispensationssag. I den tidligere sag har fredningsnævnet netop vurderet og taget stilling til at projektet ikke var i strid med fredningen. Den vurdering får fredningsnævnet i nærværende projekt ikke lejlighed til at foretage. At der én gang er meddelt dispensation medfører således ikke efter Miljøstyrelsens opfattelse en antagelse om, at fremtidige projekter også vil kunne opnå dispensation. En sådan praksis ville føre til en etapevis udhuling af fredningen og ændring af det landskab som gav grundlaget for en fredning til at begynde med.

Lovforslaget ophæver ikke fredningen, men suspenderer Naturbeskyttelseslovens § 50 i anlægsperioden. Det vil sige, at når anlægget står færdigt, gælder fredningen for vejarealer, bassin osv. Der vil således være to gældende regelsæt (anlægsloven og fredningen) for området. Det kan give problemer med efterfølgende dispensationer, der skal forholde sig til fredningens formål hver gang noget skal ændres omkring vejen f.eks. nye lysmaster, støjhegn, terrænændringer eller lign. Det vil give anledningen til unødigt administration samt risiko for afslag fra Fredningsnævnet.

Miljøstyrelsen anbefaler således fortsat, at den del af fredningen, der berøres af anlægsprojektet ophæves, hvorved konsekvenserne af projektet i forhold til fredningen, tydeliggøres.

Endelig rummer Vejdirektoratets notat de kortbilag som Miljøstyrelsen efterspurgt i den ministerielle høringsrunde. Det er imidlertid uklart, hvorvidt notat og kortbilag blot er til Miljøstyrelsens orientering, eller om disse vil blive en del af materialet til lovforslagets behandling i Folketinget.

Med venlig hilsen
Anette Pia Fischer, anpif@mst.dk
Fredninger - Landskab og Skov



Returadresse:
Vej, Ejendom og Affald
Holbækvej 141 B, 4400 Kalundborg

Vejdirektoratet
Carsten Niebuhrs Gade 43, 5. sal
1577 København V

DATO
16. august 2023

Anlægslov for Kalundborgmotorvejen – høringsvar fra Kalundborg Kommune

Vejdirektoratet har den 7. juli 2023 igangsat en høring i forbindelse med forberedelserne til anlægsloven for blandt andet etableringen af Kalundborgmotorvejens tredje etape, og på den baggrund fremsendes hermed høringsvar fra Kalundborg Kommune.

Kalundborg Kommune sendte også den 23. juni 2023 et høringsvar i forbindelse med VVM-redegørelsen for det opdaterede projektforslag for tredje etape af Kalundborgmotorvejen, og nærværende høringsvar skal ses i sammenhæng med dette tidligere høringsvar og de allerede nævnte bemærkninger, idet vi nu særligt vil udbyde vores tidligere bemærkninger om erhvervsudvikling og infrastruktur i Kalundborg Øst og løsningserne i forbindelse med infrastrukturen omkring Bregninge og Bjergsted.

Først og fremmest vil vi dog gerne gentage, at Kalundborg Kommune ser frem til etableringen af den samlede motorvejsstrækning på rute 23 frem til Kalundborg. Det er vores forventning, at motorvejen vil få stor samfundsmæssig betydning for hele regionen, og det er Kalundborg Kommunes klare mål at understøtte og samarbejde om en god og hurtig realisering.

Vi vil også i tilknytning til dette udtrykke vores tilfredshed med, at der i forslaget til anlægsloven er lagt op til en motorvej med 110 km/t på hele strækningen – både på nybygningsstrækningen og på udbygningsstrækningen.

Vi håber, som vi også tidligere har anført, at der vil være en god og konstruktiv dialog med de borgere og virksomheder, der bliver berørt af det nye anlæg.

Kalundborg Kommunen vil også benytte anledningen til igen at udtrykke sin tilfredshed med den forundersøgelse, der sættes i gang i forhold til rute 22.

Kontakt

Sagsansvarlig:
Birgitte Kofod Møller
Vej, Ejendom og Affald

Kalundborg Kommune
Holbækvej 141 B
4400 Kalundborg

Telefon, direkte: 59 53 52 64

Erhvervsudvikling og infrastruktur i Kalundborg Øst

Østvendte ramper ved Kalundborg Øst (Ny Kærbyvej)

Kalundborg Kommune oplever i disse år en væsentlig vækst i kommunens erhvervsudvikling. Denne vækst foregår primært i de udlagte erhvervsområder i Kalundborg Øst, omkring strækningen for motorvejens tilkobling til Kalundborg by. Denne erhvervs-mæssige udvikling har stor betydning lokalt, regionalt og nationalt.

Kalundborg Kommune har derfor i samarbejde med Vejdirektoratet skitseret, hvordan der kan opnås en god vejforsyning til byudviklingen i Kalundborg Øst, samtidig med at kommuneplanens intentioner om på sigt at forbinde rute 22 og 23 er indarbejdet.

Samarbejdet om at skabe en god trafikafvikling omkring motorvejens afslutning har ført til, at den eksisterende Kærbyvej nedlægges, og der etableres i stedet en ny østligere vejforbindelse foreløbigt benævnt "Ny Kærbyvej". Ny Kærbyvej vil afvikle både den nuværende lokaltrafik på Kærbyvej, føde det nye erhvervsområde i Kalundborg Øst, bidrage til et robust flerstrengt vejsystem og inden for en årrække kunne forbindes til rute 22. Herfra kan der på længere sigt eventuelt arbejdes videre med en forbindelse videre til Ny Vesthavn.

Kalundborg Kommune er i gang med at detaljere planlægningen af erhvervsområdet i Kalundborg Øst, og udbygningen forventes at ske hurtigt og parallelt med anlæggelsen af motorvejen. På grund af den store udbygningshastighed i området forventer Kalundborg Kommune allerede i 2030 en ÅDT på Ny Kærbyvej på cirka 6.000 køretøjer, hvoraf en stor del skal til- eller fra motorvejen. For at sikre en smidig trafikafvikling, ønsker vi derfor, at motorvejen fra starten anlægges med østvendte ramper ved Ny Kærbyvej.

I tilknytning til dette skal det bemærkes, at frihøjden under jernbanen på den eksisterende forbindelse til Kalundborg Havn via Hovvejen er for lav til mange transporter, da frihøjden kun er 4,10 meter. Dette medfører i dag uønsket passage af særtransporter ind gennem Kalundborg bys centrum. Kalundborg Kommune beder derfor Vejdirektoratet om at sikre, at der i forbindelse med udførelsen af motorvejen sikres en fremtidig forbindelse for særtransporter udenom Kalundborgs centrum. Etablering af Ny Kærbyvej og østvendte ramper til motorvejen kan være med til at løse denne udfordring.

Finansiering af broen ved Ny Kærbyvej

I det foreliggende udkast til en anlægslov foreslår Vejdirektoratet, at Kalundborg Kommune skal afholde de meromkostninger, der er forbundet med, at den bro, der etableres ved Ny Kærbyvej bliver dyrere end den bro, der i det oprindelige projekt var planlagt ved Kærbyvej, og som fremgik af den gamle VVM-undersøgelse. Kalundborg Kommune mener imidlertid, at etablering af en bro i hele den nødvendige bredde for trafikafviklingen i området må være indeholdt i Vejdirektoratets projektøkonomi, da det

Kontakt

Sagsansvarlig:
Birgitte Kofod Møller
Vej, Ejendom og Affald

Kalundborg Kommune
Holbækvej 141 B
4400 Kalundborg

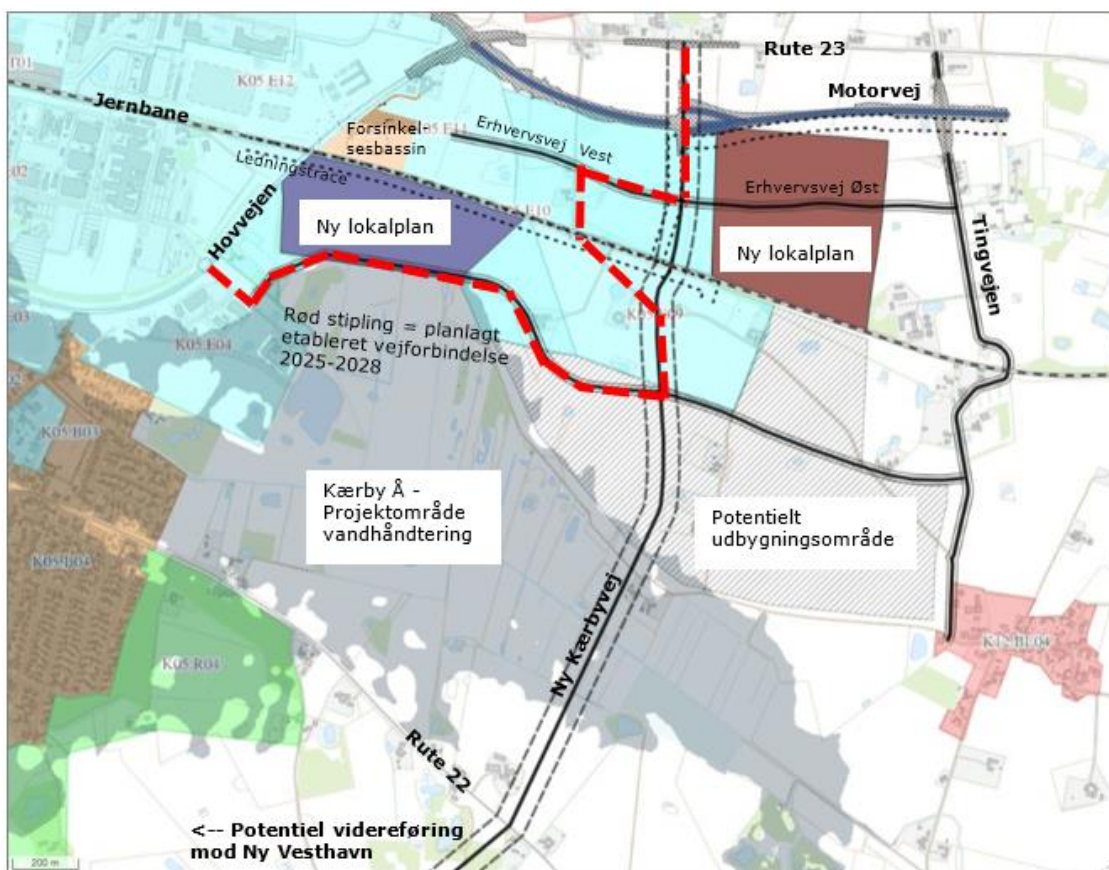
Telefon, direkte: 59 53 52 64

forventes, at Ny Kærbyvej og broen på længere sigt vil være en del af forbindelsen til rute 22, og at vejen vil give en aflastning af trafikken på Hovvejen.

Den igangværende planlægning i erhvervsområdet

Ifølge den gældende Kommuneplan 2021 er arealerne syd for den kommende kalundborgmotorvej udlagt til erhvervsområder på i alt cirka 120 ha i rammeområderne K05.E09, K05.E10, K05.E11, K05.E13 og K05.E14. Der er på nuværende tidspunkt to anmodninger om udformning af lokalplaner i området.

Arbejdet med at lokalplanlægge for kommende industri i erhvervsarealerne er igangsat, og det er centralt i denne planlægning, at etableringen af Ny Kærbyvej i rammeområde K05.E10 nord for jernbanen inklusive de østvendte ramper foregår parallelt med og i samme takt som etablering af motorvejsstrækningen.



Figur 1: Erhvervsplanlægning i Kalundborg Øst. Mens der arbejdes med projektet for en ny underføring under jernbanen, etableres der en midlertidig forbindelse ved en kombination af nye og eksisterende veje (rød stipling).

Kontakt

Sagsansvarlig:
Birgitte Kofod Møller
Vej, Ejendom og Affald

Telefon, direkte: 59 53 52 64

Kalundborg Kommune
Holbækvej 141 B
4400 Kalundborg

Fra Ny Kærbyvej planlægges der en øst-vestgående erhvervsvej i rammeområde K05.E10 mellem motorvejen og jernbanen. Denne vej skal betjene erhvervsområde K05.E11, hvor Kalundborg Forsyning er i gang med at etablere et forsinkelsebassin. Da den eksisterende vej, Kærbyvej, nedlægges i forbindelse med motorvejsbyggeriet, er etableringen af en ny erhvervsvej afgørende for hastigheden, hvormed der kan planlægges for yderligere industri i området.

I rammeområde K05.E10 planlægger Vejdirektoratet desuden at anlægge et forsinkelsebassin.

Den østgående erhvervsvej fra Ny Kærbyvej skal blandt andet betjene erhvervsområde K05.E13, hvor lokalplanlægning for Ubberup Industripark er igangsat. På sigt overvejes Tingvejen lukket for tung trafik, og vejforbindelsen til rammeområdet vil derfor være via Ny Kærbyvej. Når erhvervsvejen mellem Ny Kærbyvej og Tingvejen etableres i forbindelse med udviklingen af erhvervsområde K05.E13, vil det være muligt at nedklassificere Tingvejens krydsning af motorvejen til en cykelbro. Kalundborg Kommune foreslår derfor, at der er en dialog om dette inden endelig udførelse af motorvejen.

Alle vejtracéer i Kalundborg Øst erhvervsområde, både statslige og kommunale veje, skal samtidig også fungere som forsyningskorridorer til blandt andet fjernvarme med videre, hvormed en logistisk sammenhæng i forhold til tilslutning også indgår i den fremtidig planlægning for det samlede erhvervsområde.

Underføring af Ny Kærbyvej

I det foreliggende materiale angives det, at det forventes, at Ny Kærbyvej efter krydsning med motorvejen skal føres over jernbanen. Kalundborg Kommune har nu fået udført skitsering og konsekvensvurderinger af henholdsvis en overføring og en underføring af Ny Kærbyvej. Vi fastholder på den baggrund, at Ny Kærbyvej bør underføres ved jernbanen. Denne løsning bør vælges både af økonomiske årsager, for at mindske den visuelle barriere i landskabet og for at give bedre mulighed for vejadgang til erhvervsområdet nord for banen.

I henhold til vejreglerne bør længdeprofilen for underføringen udføres med maksimalt 50 promilles længdefald. I den foreliggende belysning af projektet viser det sig, at den korte afstand mellem motorvejen og jernbanen betyder, at dette kun lige kan overholdes både hvad angår nedføringen ved motorvejen og opkørslen fra tunnelen. Kalundborg Kommune ønsker derfor et tæt samarbejde med Vejdirektoratet omkring den videre detaljering og sammenhængen mellem de to bygværker.

Det vil nedsætte både motorvejens landskabelige påvirkning og trafikens miljøbelastning, hvis længdeprofilen på Ny Kærbyvej kan udføres med et promillefald på maksimalt 40 promille, som antaget af Vejdirektoratet i det indledende arbejde. Dette vil kunne opnås, hvis motorvejen kan sænkes lidt i terræn på strækningen og/eller, hvis Ny Kærbyvej kan forskydes lidt mod øst.

Kontakt

Sagsansvarlig:
Birgitte Kofod Møller
Vej, Ejendom og Affald

Kalundborg Kommune
Holbækvej 141 B
4400 Kalundborg

Telefon, direkte: 59 53 52 64

Sammenhæng i vejnettet for tung trafik

Kalundborg Kommune samarbejder med lokale virksomheder om at løse det akutte behov for at få afviklet trafikken i Kalundborg Øst frem mod og ved motorvejens åbning. Der er derfor lagt en plan for, hvordan vejnettet kan forbindes ved hjælp af en kombination af nye og gamle vejstrækninger, indtil en ny underføring af Ny Kærbyvej ved jernbanen kan etableres.

Kalundborg Kommune forventer, at Vejdirektoratet på det lidt længere sigte vil indgå i et samarbejde om at udvikle sammenhængen i vejnettet for tung trafik i området, og at Vejdirektoratet dermed vil bidrage i planlægning og detaljering af det videre forløb af Ny Kærbyvej frem mod rute 22.

Kalundborg Kommune forestiller sig, at det kan være en naturlig udvikling, at Vejdirektoratet på sigt ønsker at overtage Ny Kærbyvej som den direkte forbindelse mellem rute 22 og motorvejen (rute 23), som den bedste rute for blandt andet tung trafik og særtransporter. Ved samme lejlighed kan man forestille sig, at Hovvejen afgives til Kalundborg Kommune.

Med etablering af Ny Vesthavn på Asnæs-halvøen samt med udbygning hos de førende virksomheder inden for energiproduktion og symbiose, er Kalundborg blevet et center for bæredygtig energi. Flere igangværende projekter vil i de kommende år øge produktion af forskellige bæredygtige drivmidler og energiformer. Blandt andet etableres modtageanlæg til CO₂-håndtering, udbygning af energiproduktion med power-to-x, CO₂-fangstanlæg, biogasanlæg med mere, og flere virksomheder og projekter er på vej. Samlet vil virksomheder og projekter bidrage til en væsentlig øget lastbilstrafik mellem motorvejen (rute 23), rute 22 og Kalundborg Havn. Derfor kan der ønskes en planlægning, der sikrer en mulig videreførelse af Ny Kærbyvej-ruten fra rute 22 mod Ny Vesthavn.

Etablering af en krondyrpassage ved Tingvej

Kalundborg Kommune oplever et stigende antal krondyr i området omkring Saltbæk Vig, Kaldred og Bregninge Å. Etablering af en krondyrpassage ved Tingvejen virker derfor som en god og fagligt velbegrundet løsning.

At lede vildtet til Kalundborg og til at krydse, når vildhegnet ophører – ind gennem det nye industriområde – virker ikke som en hensigtsmæssig løsning, hverken for trafik-sikkerhed eller for dyreetik.

Kontakt

Sagsansvarlig:
Birgitte Kofod Møller
Vej, Ejendom og Affald

Telefon, direkte: 59 53 52 64

Kalundborg Kommune
Holbækvej 141 B
4400 Kalundborg

Ønske om en løsning, der tilgodeser både bysamfund og erhverv ved Bjergsted og Bregninge

Kalundborg Kommune huser et af Sjællands største udvindingsområder for råstoffer. Motorvejen gennemløber udvindingsområdet på strækningen mellem Jyderup og Svebølle. Ifølge Regionens råstofplan, forventes graveaktiviteten næsten fordoblet i de kommende årtier, hvor de igangværende råstofgrave omkring Roskilde forventes at løbe tør. For eksempel er der alene de seneste måneder søgt om at udvide graveområdet ved Bregningevej med op til 350.000 m³ råstoffer om året og en forventet øget gennemsnitlig aktivitet på 100-150 lastbilture pr. dag.

Råstofudvindingen giver udfordringer med at sikre skoleveje og trafiksikkerhed for de bløde trafikanter i de omkringliggende landsbysamfund. Desuden har de mindre kommunale veje allerede i dag udfordringer med for lille dimension og bæreevne i forhold til trafikbelastningen.

Kalundborg Kommune anerkender, at det er svært at finde en løsning, som tilgodeser både råstoftrafik, lokalsamfundet Bregninge-Bjergsted og motorvejens stramme økonomi. Kalundborg Kommune mener, at det er vigtigt at finde en god løsning, som tilgodeser lokalsamfundet og de udfordringer, som ligger i, at området i forvejen er relativt meget påvirket af råstoftrafikken. Der forventes i de kommende år yderligere en øgning i råstofudvindingen.

Kalundborg Kommune henstiller til at Bjergsted Beboerforenings forslag undersøges nærmere, og at der prioriteres mellem løsningsmulighederne omkring Bjergsted ud fra de lokale bysamfunds bedste. Det er dog stadig en forudsætning, at tidsplanen for motorvejens udbygningen omkring Kalundborg kan overholdes.

Kalundborg Kommune er positiv overfor, at det undersøges om Bregninge Beboerforenings og Bjergsted Beboerforening forslag, om tilslutningsramper ved Nylandsvej kombineret med aftaler mellem graveaktørerne om at anvende interne veje mellem graveområderne, kunne være en samfundsmæssig bedre løsning, der mindsker CO₂-udledning ved omvejskørsel og sikrer et bedre lokalmiljø for landsbysamfundene.

Kalundborg Kommune er ligeledes åbne for, at en bro over motorvejen ved Bjergsted Byvej kan erstattes af en vejforbindelse på den nordlige side af motorvejen mellem Bjergsted Byvej og Bregningevej. En sådan vejforbindelse vil aflaste Bjergsted for gennemkørende trafik. Hvis muligt, bør der fortsat etableres en cykelbro over motorvejen for at sikre den rekreative adgang i det store og populære skovområde mellem Jyderup og Bjergsted. Dette kan drøftes i samarbejde med Kalundborg og Holbæk Kommuner og Vejdirektoratet.

Kontakt

Sagsansvarlig:
Birgitte Kofod Møller
Vej, Ejendom og Affald

Kalundborg Kommune
Holbækvej 141 B
4400 Kalundborg

Telefon, direkte: 59 53 52 64

Høringssvar afgivet den 23. juni 2023 i forbindelse med VVM-redegørelsen

Bemærkningerne i Kalundborg Kommunes høringssvar den 23. juni 2023 er fortsat gældende – også i forbindelse med denne høring.

I høringssvaret adresserede vi blandt andet, at der i projekteringen i forbindelse med motorvejen bør være et særligt fokus på trafiksikkerheden for de bløde trafikanter. Dette er selvfølgelig fortsat et væsentligt ønske.

Det samme gælder samkørselspladser og en hurtig etablering af et signalreguleret kryds ved Tømmerup.

Kalundborg Kommune har desuden i sit høringssvar til Vejdirektoratets projektforslag kommenteret på en del tekniske detaljer, som der ud fra vores lokalkendskab foreslås rettet opmærksomhed mod i den videre projektering. Vi ser frem til det videre samarbejde med Vejdirektoratet omkring disse.

Med venlig hilsen

Michel van der Linden
direktør

Lone Himmelstrup
chef for Vej Ejendom og Affald

Kontakt

Sagsansvarlig:
Birgitte Kofod Møller
Vej, Ejendom og Affald
Telefon, direkte: 59 53 52 64

Kalundborg Kommune
Holbækvej 141 B
4400 Kalundborg

Vejdirektoratet

Høring vedr. Kalundborgmotorvejens
3'dje etape

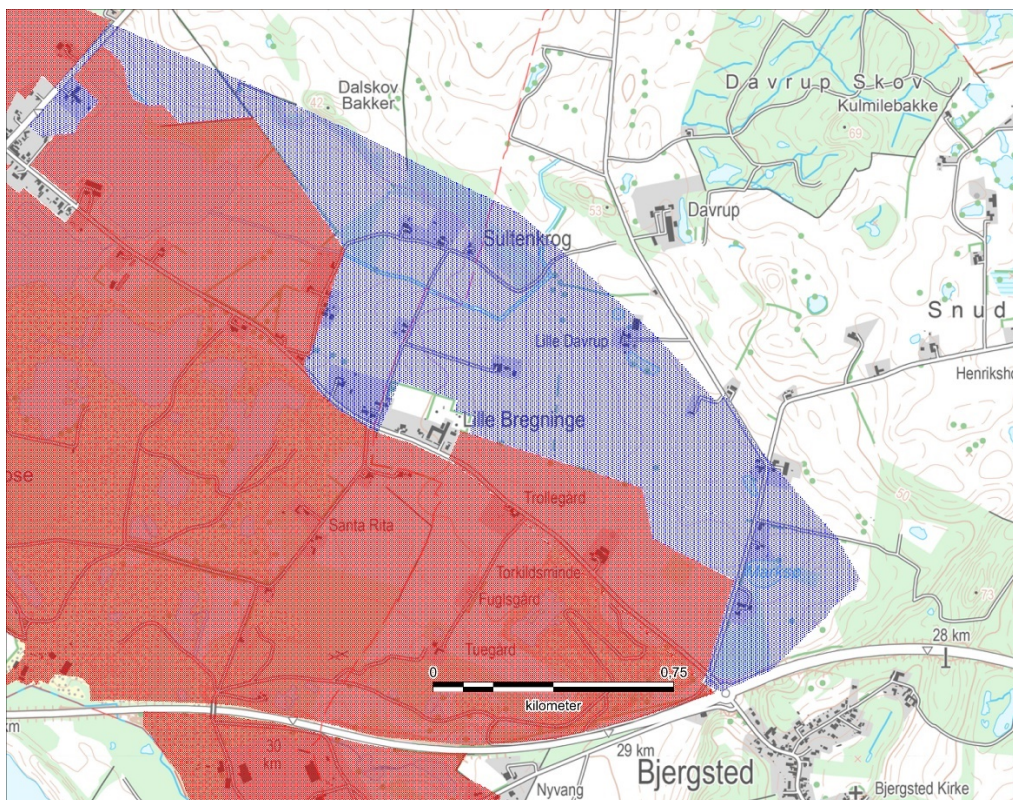
Østre Hedevej 2
4000 Roskilde
Telefon +45 4656 0900
Telefax +45 4656 0979

Roskilde d. 16. august 2023

Hørings svar

I forbindelse med Vejdirektoratet den 7. juli 2023 har lagt udkast til forslag til lov om anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape ud i høring, har Nymølle følgende bekymringer i forhold til trafikproblemer der på sigt vil opstå til og fra råstofgravene mellem Bjergsted og Bregninge. Denne problemstilling ønsker vi at få taget hånd om, så borgerne i området generes mindst muligt af den tunge trafik.

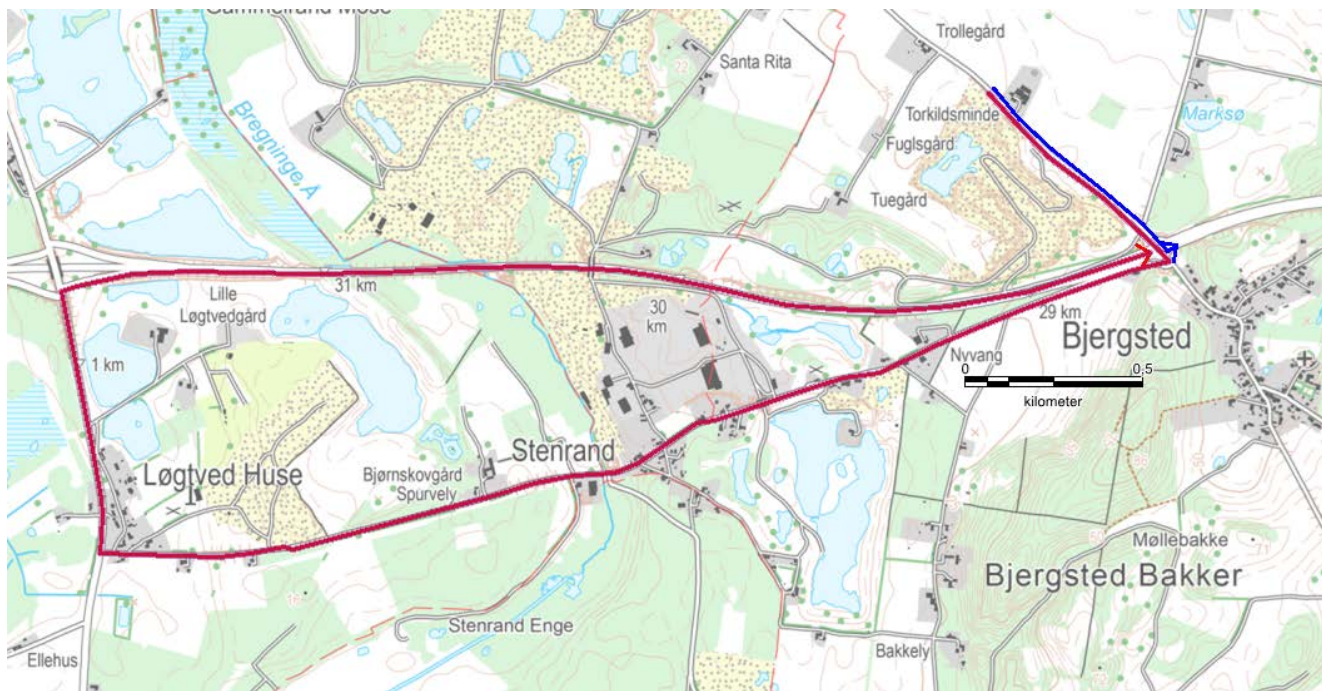
Som råstofindvindingen skrider frem i graveområdet i dag, vil indvindingen flytte mod nordøst for Bregningevej. Den første grusgrav er allerede åbnet nordøst for Bregningevej og indenfor en kortere årrække forventes der at åbne flere grave i dette område, se figur 1 herunder.



Figur 1: Det røde areal angiver graveområde, mens det blå areal angiver interesseområde for råstoffer i Råstofplan 2016.

I dag bliver området trafikbetjent via rundkørslen til Skovvejen, se figur herunder. Adgangsvejen via rundkørslen lukkes når Skovvejen udvides fordi Vejdirektoratet har planlagt, at området skal vejbetjenes fra tilkørslen syd for Løgtved.

Den fremtidige tunge trafik fra området kan derfor ikke komme direkte til Skovvejen, men skal over Skovvejen ad en planlagt bro og via Gl. Skovvej og Frederiksberg og til Skovvejen.



Figur 2: Den blå rute angiver adgangsvej til arealet i dag og hvis der bygges ramper til den kommende udvidelse af Skovvejen. Den røde rute angiver adgangsvejen såfremt der ikke bygges ramper til Skovvejen.

Turen rundt er ca. 7,7 km mod i dag ca. 700 meter. Der skal derfor som udgangspunkt i en meget lang årrække ske transport via Gl. Skovvej og Frederiksberg. Vi frygter dog, at en del af transporten også vil komme til at foregå via de mindre veje via f.eks. Stokkebjerg og til de planlagte tilkørsler til Skovvejen derfra.

Når råstofindvinding i området er på sit højeste, vil der være en forventet merkørsel på 60.000 tunge lastbiler om året. Hvis der ikke bliver etableret ramper til Skovvejen skal der køres i størrelsesordenen 700.000 km. ekstra med en merbelastning på det lokale vejnet. Desuden vil den ekstra kørsel svare til en CO₂ udledning i størrelsesordenen 1.200 tons.

Løsningen er dog simpel. Hvis der anlægges tilkørselsramper fra Bregningevej og til den nye Skovvejen kan vi undgå gener på det lokale vejnet og de afledte miljøbelastninger.

Vores forslag er derfor, at der etableres tilkørselsramper hvor Bregningevej i dag mødes med Skovvejen. Såvel tilkørsels- og frakørselsrampen kan nøjes med at etableres i østgående retning, idet det er her trafikken vil foregå. Transporten til og fra graveområdet vil derfor kunne foregå som i dag.

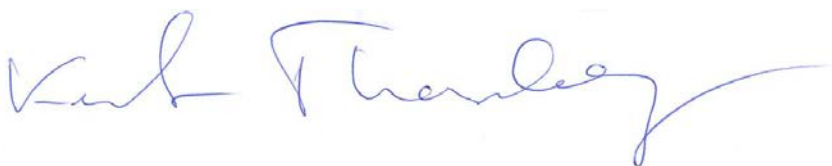
Lokalt omkring graveområdet ved Bregningevej bør der desuden også arbejdes for at begrænse generne og forbedre de nuværende forhold.

Nymølle kan desuden til fulde tilslutte sig 176 borgeres høringssvar med et ønske om ”Østvendte ramper ved Bjergsted” samt en gang-/cykelsti mellem skolen og Bjergsted.

Borgerne ønsker at:

1. Sikre de bløde trafikanter bedst muligt. - Det vi frygter, er at trafiksikkerheden for især de bløde trafikanter forringes mærkbart, hvis den eksisterende adgang til Skovvejen/Kalundborgmotorvejen ved Bjergsted IKKE bibeholdes.
2. Sikre at forældrene til de små 40 % af skolens elever der kommer ”østfra”, fortsat skal have nem adgang til skolen, da man ellers kan frygte, at forældrene finder anden nemmere tilgængelig skole til deres børn, hvilket vil kunne true friskolens eksistens!
3. Sikre at vi der bor og/eller driver virksomhed i lokalområdet (herunder vores ”Slagteren i Bjergsted”), og derfor har brug for den nemmeste og kortest mulige (daglige) østvendte til- & frakørsel, fortsat får denne mulighed ved Bjergsted.
4. Sikre at områdets mange råstof- og betonvaretransporter hurtigst muligt kommer væk fra de små kommuneveje, med de store trafiksikkerhedsmæssige fordele det giver, da der ellers vil være op til 60.000 tunge lastbiler, der årligt vil skulle køre på kommunens små veje, til fare for øvrige trafikanter og gene for områdets beboere, hvilket fremgår af figur 2 i vedhæftede fil.
5. Sikre at den årlige merudledning af CO2 ikke øges unødvendigt, hvilket vil ske såfremt der ikke etableres østvendte ramper ved Bjergsted.

Med venlig hilsen



Kent Grimm Thornberg
Teknisk Chef / CTO & Råstofchef; Geolog

Nymølle Stenindustrier A/S
Østre Hedevej 2
4000 Roskilde
Mobil +45 4064 0285

E-Mail: Kent.Thornberg@nymoelle.dk

Til: anlaegslov@vd.dk (anlaegslov)

Fra: Andreas Hastrup (Andreas@hastrup.eu)

Titel: Vedrørende j.nr. 23-784 : VI ER 176 BORGERE, DER ØNSKER ØSTVENDTE RAMPER VED BJERGSTED !

Sendt: 16-08-2023 11:37

Bilag: Brev_Kalundborg_Kommune_Bregninge.docx;

H Ø R I N G S S V A R

I forbindelse med Vejdirektoratet den 7. juli 2023 har lagt udkast til forslag til lov om anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape ud i høring, ønsker jeg hermed komme med følgende høringsvar:

Vi er 176 borgere, der har skrevet under på en liste, hvor vi – af sikkerhedsmæssige grunde, herunder især børnenes færdsel til/fra Bregninge-Bjergsted Friskole - kræver "Østvendte ramper ved Bjergsted" samt en gang-/cykelsti mellem skolen og Bjergsted. Dette skyldes bl.a. et ønske om at:

1. Sikre de bløde trafikanter bedst muligt. - Det vi frygter, er at trafiksikkerheden for især de bløde trafikanter forringes mærkbart, hvis den eksisterende adgang til Skovvejen/Kalundborgmotorvejen ved Bjergsted IKKE bibeholdes.
2. Sikre at forældrene til de små 40 % af skolens elever der kommer "østfra", fortsat skal have nem adgang til skolen, da man ellers kan frygte, at forældrene finder anden nemmere tilgængelig skole til deres børn, hvilket vil kunne true friskolens eksistens!
3. Sikre at vi der bor og/eller driver virksomhed i lokalområdet (herunder "Slagteren i Bjergsted"), og derfor har brug for den nemmeste og kortest mulige (daglige) østvendte til- & frakørsel, med østvendte ramper ved Bjergsted, fortsat får denne mulighed.
4. Sikre at områdets mange råstof- og betonvaretransporter hurtigst muligt kommer væk fra de små kommuneveje, med de store trafiksikkerhedsmæssige fordele det giver, **da der ellers årligt vil være op til 60.000 tunge lastbiler, der vil skulle køre på kommunens små veje**, til fare for øvrige trafikanter og gene for områdets beboere, hvilket fremgår af figur 2 i vedhæftede fil, som jeg har fået hjælp til at udarbejde i 2019.
5. Sikre at den årlige merudledning af CO2 ikke øges unødvendigt. – For ifølge bilagets side 2 nederst, vil **CO-2-udledningen øges med i størrelsesordenen 1.200 tons årligt, hvis der ikke etableres østvendte ramper ved Bjergsted.**

Jeg håber, at vi 176 borgeres ønske tages rigtig meget alvorligt, og at det med ovenstående 5. punkter, nu er åbenlyst for Vejdirektoratet, at etableringen af østvendte ramper ved Bjergsted ikke alene er en trafiksikkerhedsmæssig god investering, men i den grad også en miljømæssig gevinst. Jeg skal endvidere gøre opmærksom på, at der i lovforslaget bemærkninger er behov for uddybning af følgende forhold, for at politikerne får et retvisende beslutningsgrundlag:

- A. Den øgede CO2 belastning fra lastvognstrafik fra grusgravene ved Bregningevej, såfremt der ikke etableres østvendte ramper- dette indgår ikke i lovforslaget jf. udkastet til lovforslagets punkt vedrørende "Klimamæssige vurderinger af Kalundborgmotorvejens etape 3" p 54, "hvor det fremgår af nedenstående punkt, at der alene er taget hensyn til "600-800 biler/døgn" - og dermed ikke lastvognstrafikkens længere transportveje.
- B. Betydning for befolkning (og sundhed), hvis der ikke etableres østvendte ramper ved Bjergsted. - Den øgede lastbiltrafik på de kommunale småveje vil, når tilslutningen til Skovvejen fjernes ved Bjergsted, give øgede gener for beboerne langs disse, medmindre der etableres østvendte ramper ved Bjergsted. *Se udkast til lovforslag punktet Miljøvurdering af østvendte ramper ved Bjergsted p 111-113. ... "Trafikmodelberegningerne viser, at ca. 600-800 biler/døgn vil benytte ramperne ved Bjergsted i stedet for ramperne ved Jyderup længere mod øst. Dermed aflastes landevejen fra*

Jyderup gennem Bjergsted, hvilket vil medføre en begrænset reduktion af støjen ved boliger tæt på landevejen. Det øvrige vejnet påvirkes ikke nævneværdigt. "

Jeg skal – for en god ordens skyld, bede om bekræftelse på at dette høringssvar er modtaget rettidigt.

Med venlig hilsen

Andreas Hastrup

Avnsøgaards Allé 9,
4470 Svejby.

Borgmester
Martin Damm
Kalundborg Kommune



Østre Hedevej 2
4000 Roskilde
Telefon +45 4656 0900
Telefax +45 4656 0979

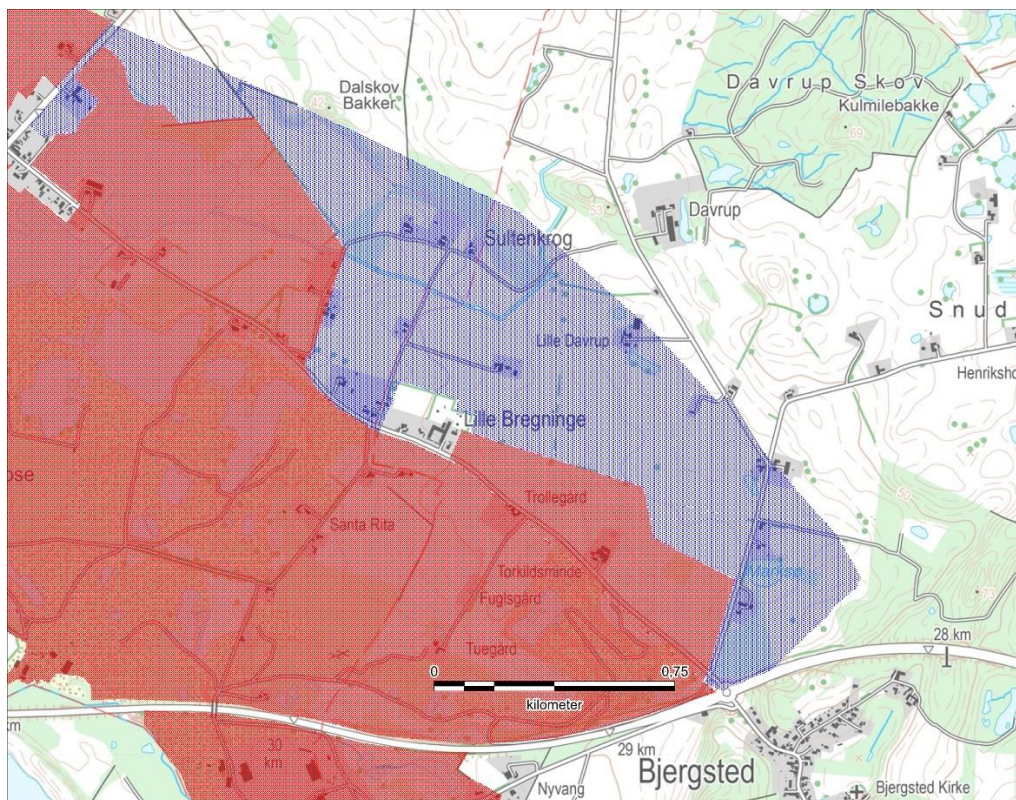
Roskilde 10. december 2019

Vedr. planlægning af vejforbindelser og efterbehandling ved råstofindvinding mellem Bjergsted og Bregninge

Kære Martin

Vi skriver til dig, fordi der på sigt vil opstå udfordringer med trafik til og fra råstofgravene mellem Bjergsted og Bregninge. Denne problemstilling ønsker vi at få taget hånd om, så borgerne i området generes mindst muligt af den tunge trafik.

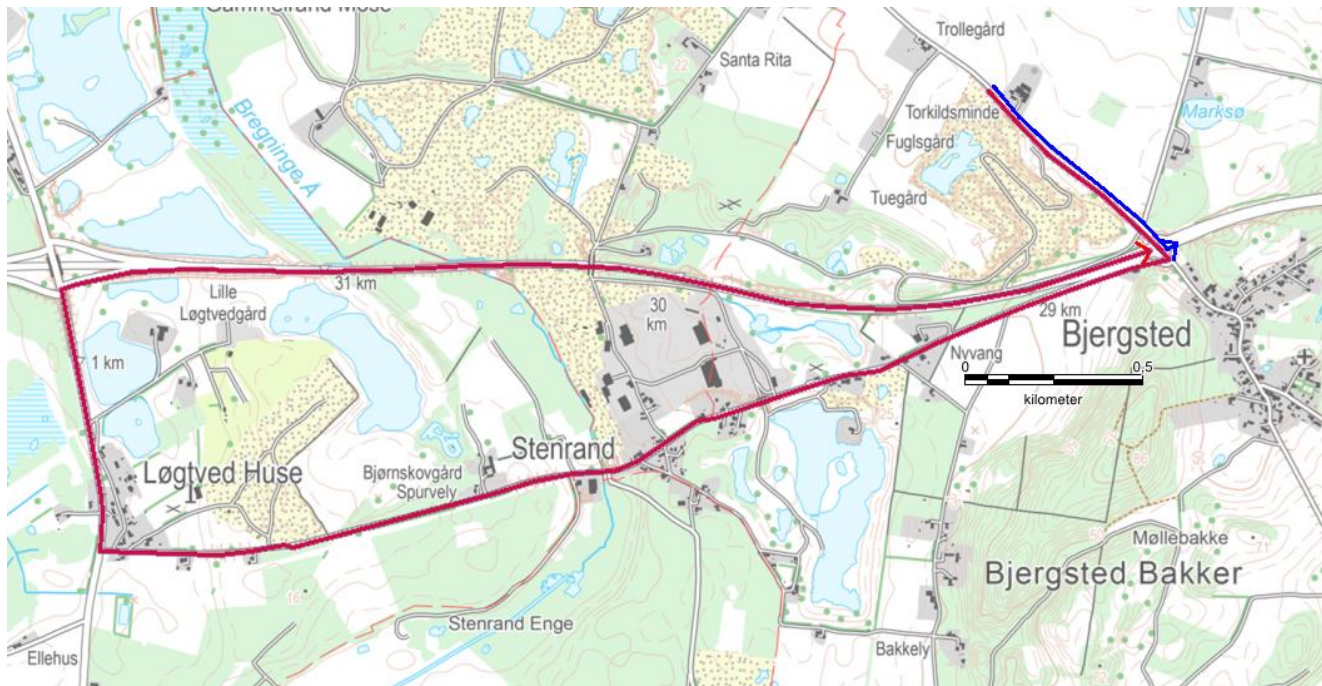
Som råstofindvindingen skrider frem i graveområdet i dag, vil indvindingen flytte mod nordøst for Bregningevej. Den første grusgrav er allerede åbnet nordøst for Bregningevej og indenfor en kortere årrække forventes der at åbne flere grave i dette område, se figur herunder.



Figur 1: Det røde areal angiver graveområde, mens det blå areal angiver interesseområde for råstoffer i Råstofplan 2016.

I dag bliver området trafikbetjent via rundkørslen til Skovvejen, se figur herunder. Adgangsvejen via rundkørslen lukkes når Skovvejen udvides fordi Vejdirektoratet har planlagt, at området skal vejbetjenes fra tilkørslen syd for Løgtved.

Den fremtidige tunge trafik fra området kan derfor ikke komme direkte til Skovvejen, men skal over Skovvejen ad en planlagt bro og via Gl. Skovvej og Frederiksberg og til Skovvejen.



Figur 2: Den blå rute angiver adgangsvej til arealet i dag og hvis der bygges ramper til den kommende udvidelse af Skovvejen. Den røde rute angiver adgangsvejen såfremt der ikke bygges ramper til Skovvejen.

Især Gl. Skovvej er ikke dimensioneret til den meget tunge trafik. Der vil derfor blive problemer med såvel bæreevne, fremkommelighed og trafiksikkerhed.

Turen rundt er ca. 7,7 km mod i dag ca. 700 meter. Der skal derfor som udgangspunkt i en meget lang årrække ske transport via Gl. Skovvej og Frederiksberg. Vi frygter dog, at en del af transporten også vil komme til at foregå via de mindre veje via f.eks. Stokkebjerg og til de planlagte tilkørsler til Skovvejen derfra.

Når råstofindvinding i området er på sit højeste, vil der være en forventet merkørsel på 60.000 tunge lastbiler om året. Hvis der ikke bliver etableret ramper til Skovvejen skal der køres i størrelsesordenen 700.000 km. ekstra med en merbelastning på det lokale vejnet. Desuden vil den ekstra kørsel svare til en CO₂ udledning i størrelsesordenen 1.200 tons. Da der er tale om tunge køretøjer vil sliddet på det lokale vejnet blive markant.

Løsningen er dog simpel. Hvis der anlægges tilkørselsramper fra Bregningevej og til den nye Skovvejen kan vi undgå gener på det lokale vejnet og de andre afledte miljøbelastninger.

Vores forslag er derfor, at der etableres tilkørselsramper hvor Bregningevej i dag mødes med Skovvejen. Såvel tilkørsels- og frakørselsrampen kan nøjes med at etableres i østgående retning, idet det er her trafikken vil foregå. Transporten til og fra graveområdet vil derfor kunne foregå som i dag.

Lokalt omkring graveområdet ved Bregningevej bør der desuden også arbejdes for at begrænse generne og forbedre de nuværende forhold.

Vi vil derfor gerne drøfte med Kalundborg Kommune om hvorledes vi kan arbejde for

- Begrænsning af generne ved lastbiltrafikken ved etablering af ramper til Skovvejen.
- Trafikforhold omkring arealet for at sikre bløde trafikanter.

Hvis du har spørgsmål eller andet, er du meget velkommen til at kontakte os.

Med venlig hilsen



TORBENFELDT GODS

RINGSTEDVEJ 50 · DK-4440 MØRKØV
TELEFON 59 27 50 18 · FAX 59 27 50 13
SE-NR. 11 06 21 72

KONTORTID: 9-14

Til Vejdirektoratet
anlaegslov@vd.dk

Mørkøv den 16. august 2023.

Høringssvar til Forslag til Anlægslov vedr. anlæg af 3. Etape af Kalundborgmotorvejen.

Emne: Anlægsinvestering på 25-30. millioner kr. til ny stibro som forventes dagligt benyttet af 9-12 personer.

Af forslag til Lov om Anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape side 21, fremgår det at "*Der foreslås etablere en ny stibro ved Tvede, som giver adgang fra Holbækvej til de rekreative områder i Orekrog Skov*".

På vegne af Torbenfeldt gods, fremsendes indsigelse imod Vejdirektoratets påtænkte etablering af ovennævnte gang- og ridebro med tilhørende landanlæg over motorvejen ved Tvede, Mørkøv.

Sagsfremstilling.

Før Skovvejens etablering i 1969, var der en ind- og udkørsel til skoven på stedet ved Tvede.

Denne blev delvis afbrudt da vejprojektet var tilendebragt, men der har dog været mulighed for at køre ind og ud af skoven på stedet for lastbiler, som havde ærinde i skoven.

For at lukke skoven af for ulovlig færdsel med biler, har der i mange år været lukket med en vej bom. Dette er i de senest år blevet suppleret med kampesten, da stedet blev anvendt til aflæsning af affald af forbi kørende trafikanter på Skovvejen. Adgangen til skoven for biler og lastbiler benyttes som følge heraf ikke længere jævnligt, bl.a. fordi det er for farligt at køre ud på Skovvejen hvor der køres meget stærkt.

Siden Skovvejen blev opgraderet til motortrafikvej, har det været ulovligt at krydse Skovvejen til fods, på cykel eller til hest.

Dette er dog fortsat sket i begrænset antal. Vejdirektoratet er vidende om denne ulovlige og farlige færdsel, men har valgt ikke at foretage sig yderligere.

Som følge af foranstående er der i dag ikke en lovlig adgang til Skoven ved Tvede, og der gøres hermed indsigelse imod, at Vejdirektoratet vil, benytte sig af ekspropriation til at lovliggøre et ulovligt forhold.

En hidtil ulovlig benyttelse eller adfærd, kan aldrig legalisere en retmæssig adkomst.



TORBENFELDT GODS

RINGSTEDVEJ 50 · DK-4440 MØRKØV
TELEFON 59 27 50 18 · FAX 59 27 50 13
SE-NR. 11 06 21 72

KONTORTID: 9-14

Anden lovlig adgang til Skoven.

Til skovene under Torbenfeldt gods er der ca. 47 adgangsveje, som frit kan benyttes af alle som ønsker adgang til skovene for at gå en tur.

Torbenfeldt Gods sælger desuden ridekort til skoven, så også ridende gæster har adgang. For gæster med hest som kommer med hestetrailer, er der mulighed for at parkere flere steder på ejendommen ved skoven.



På vedhæftede **kortbilag 1**, er den nærmeste adgang til skoven fra Knabstrup Stationsby angivet. Denne er beliggende ved Sank Thomas Huse, Knabstrup.

Som det fremgår af kortet, er den lovlige adgang til skoven beliggende 1836 meter fra Knabstrup. Dette er tættere på byen end den ulovlige adgang ved Tvede, som er beliggende 1930 meter fra Knabstrup.

Adgang til skoven via Knabstrup Møllebakke er samtidig en meget mere trafikalt sikker adgangsvej til skoven, da der er cykelsti langs landevejen det sidste stykke, og der desuden kommer en sikker motorvejsoverførsel med cykelbane på stedet. Adgangen til skoven på stedet er ligeledes allerede en del af den Regionale cykelsti for Holbæk Kommune.

Reelt er afstanden langs asfalteret vej fra Knabstrup til naturen kun 1400 meter, da de sidste 452 meter mod skoven, sker af en smuk markvej med gamle flotte egetræer.

Når Kalundborgmotorvejen og den nye overførsel ved Knabstrup Møllebakke er lavet, vil der samtidig komme cykelbaner på det nye vejstykke imod skoven. Trafiksikkerheden på strækningen vil derfor blive endnu bedre for gående, cyklende og ridende gæster til skoven, end der findes andre steder.



TORBENFELDT GODS

RINGSTEDVEJ 50 · DK-4440 MØRKØV
TELEFON 59 27 50 18 · FAX 59 27 50 13
SE-NR. 11 06 21 72

KONTORTID: 9-14

Knabstrup Stationsby har således en anden og mere trafikalt sikker adgangsvej til skoven med cykelsti, når man benytter den østlige adgang via Knabstrup Møllebakke ved Sankt Thomas Huse.

Der er derfor ikke behov for en ny stibro ved Tvede som det fremgår af Forslag til Anlægslov, for at give adgang til de rekreative områder i Orekrog Skov.

Stenkast og nedfald fra ride- og stibro.

I de senere år, har der udviklet sig en kedelig tendens til, at broer over motorveje, bliver anvendt til stenkast imod forbigående biler.

I 2016 blev en kvindelig bilist dræbt på Fynske Motorvej efter at bilen blev ramt af en betonklods kastet fra en vejbro. Også på Skovvejen imod Kalundborg har der været stenkast mod biler, senest i juli 2022, hvor en bil blev ramt.

En ny gang- og ridebro ved Tvede, beliggende i et meget øde område, vil være et oplagt sted til at kaste sten imod biler fra.

Stenkastere vil have nemt ved at komme væk, og forsvinde i de store skovområder ved Orekrog, inden politiet kommer frem.

Efter dødsulykken på Fynske Motorvej i 2016, har det været diskuteret om hegn og overvågning kan komme problemet med stenkastere til livs.

I forhold til opsætning af hegn på vejbroer, har Vejdirektoratet i forbindelse med ulykken på Fynske Motorvej oplyst, at man næppe kan hindre stenkast via denne løsning.

Desuden har Vejdirektoratet nægtet at opsætte kameraovervågning på Fynske Motorvej, da man ikke har mandskab til at overvåge kameraer på vejbroer. Kameraovervågning er derfor heller ikke en løsning ifølge Vejdirektoratet.



TORBENFELDT GODS

RINGSTEDVEJ 50 · DK-4440 MØRKØV
TELEFON 59 27 50 18 · FAX 59 27 50 13
SE-NR. 11 06 21 72

KONTORTID: 9-14

Af hensyn til trafiksikkerheden vil det være sikkerhedsrisiko at bygge en gang- og ridebro på en så øde vejstrækning.

Opmærksomheden skal henledes på, at man påtænker at bygge stibroen i et moselignende område, hvor der kan ske pludselige temperaturskift i vinterhalvåret.

Dette kan bevirke at der sætter sig is på broen, men fare for efterfølgende nedfald på forbikørende biler.

Broen vil ligeledes kunne blive meget glat om efteråret, når bladene falder af træerne og lægger sig på broen. Dette kan ligeledes medføre farlige trafikale situationer, hvis folk på cykel eller hest falder og kommer til skade.

Orekrog Skov er fredskov og udpeget af Holbæk kommune som værdifuldt kulturmiljø.

Orekrog Skov er en del af et større fredskovsområde beliggende omkring Mørkøv. Orekrog Skov er desuden af Holbæk kommune udpeget som værdifuldt kulturmiljø, hvilket betyder at der ved placering og udformning af byggeri og anlæg inden for værdifulde kulturmiljøer skal det sikres, at oplevelsen og kvaliteten af kulturmiljøet ikke forringes.

At lave en gang- og ridebro ved Tvede vil være et voldsomt indgreb i naturen.

Der er ikke eksempler fra andre steder i landet, hvor man midt i værdifuldt kulturmiljø, langt fra bymæssig bebyggelse, har lavet et så voldsomt indgreb i en fredskov, for at skabe en ny rekreativ adgang til 5-12 daglige brugere.

Daglige brugere og behov for adgang til skoven ved Tvede.

For at skabe et overblik over hvor mange daglige brugere der i dag benytter skoven ved Tvede, henvendte Torbenfeldt gods sig i 2022 til Vejdirektoratet, og anmode om at der blev foretaget en tælling af de daglige gæster spå stedet.

Desværre kunne Vejdirektoratet ikke være behjælpelig hermed.

Torbenfeldt Gods har efterfølgende selv påtaget sig opgaven med at foretage en registrering, som har bekræftet hvor få personer der benytter den ulovlige adgang til skoven ved at krydse Skovvejen.



TORBENFELDT GODS

RINGSTEDVEJ 50 · DK-4440 MØRKØV
TELEFON 59 27 50 18 · FAX 59 27 50 13
SE-NR. 11 06 21 72

KONTORTID: 9-14

Der er blevet foretaget registrering i decembe -januar, maj-juni og afsluttende i juli-august måned.

Optællingen er primært sket med SensMax trådløst udstyr.



Vinteroptælling december - januar.

Optællingen ved Tvede blev påbegyndt 1. gang den 21. december 2022, og varede til den 18. januar 2023.

I perioden på 29 dage kom der samlet 273 personer forbi, enten på vej ind eller ud af skoven. Personer som både går ind og ud af skoven bliver således registreret to gange.

I gennemsnit kom der i perioden 9,41 personer forbi om dagen. Nogle kan her være talt med to gange.

Forårsoptælling maj - juni.

I perioden 11. maj frem til 12. juni på 32 dage, kom der i gennemsnit 12,72 personer forbi om dagen.

Sommeroptælling juli – august.

I perioden 13. juli til 10. august på 28 dage kom der i gennemsnit 12,04 personer forbi om dagen

Nogle af de daglige brugere går ind i skoven ved Tvede, og forlader skoven ved en anden udgang, som måske ligger nærmere ved deres hjem. Tvede indgangen behøver derfor ikke at være af betydning for deres adgang til skoven.



TORBENFELDT GODS

RINGSTEDVEJ 50 · DK-4440 MØRKØV
TELEFON 59 27 50 18 · FAX 59 27 50 13
SE-NR. 11 06 21 72

KONTORTID: 9-14

Økonomi og udgift på ca. 25-30 millioner kroner til ride- og gangbro.

Omkostningen til opførelse af en gang- og ridebro ved Tvede anslås at ville koste op imod 25-30 millioner kr.

Foruden en 4 meter bred og 40 meter lang træbro i minimum 4,5 meters højde, skal der etableres jordvolde i samme højde på begge sider af motorvejen. På jordvoldene, som hver får en længde på 50-100 meter, skal der etableres en kørefast vej.

Langs motorvejen i vestgående retning skal der desuden laves en 225 meter ny sti i et moselignende område.

På nordsiden af motorvejen ønsker man at desuden at lave parkeringspladser.

Etablering af parkeringspladser forekommer unødvendigt, da argumentet for gang- og ridebroen er, at lokale beboere skal have adgang til skoven.

Der henvises desuden til, at der i forvejen er 47 andre adgangsveje til skovene ved Torbenfeldt, med mulighed for parkering.

Parkeringspladser i et ødet skovområde er normalt utryghedsskabende, og bliver ofte benyttet til aflæsning af affald eller som mødesteder for personer, der ikke ønsker opmærksomhed.

Det er som et forsigtigt skøn oplyst, at de samlede etableringsomkostninger til gang- og ridebroen med tilhørende anlæg af jordvolde, sti og parkeringspladser, forventes at løbe op i 25-30 millioner kroner ex. moms.

At bygge en bro over motorvejen med tilhørende landanlæg, er et meget voldsomt indgreb i naturen, og samtidig ødelækkende for biodiversiteten på det lokale sted.

Holbæk Kommune skal fremadrettet betale for vedligeholdelsen af gangstien, samt skulle afholde udgifter til snerydning og vintersaltning af stibroen.



TORBENFELDT GODS

RINGSTEDVEJ 50 · DK-4440 MØRKØV
TELEFON 59 27 50 18 · FAX 59 27 50 13
SE-NR. 11 06 21 72

KONTORTID: 9-14

Opsumring.

Vejdirektoratet har på borgermødet i Mørkøvhallen den 31. maj oplyst, at man ikke kan bygge fire ramper ved Knabstrup Møllebakke, som samlet dagligt vil blive benyttet af op til 4x800 biler, da 3200 biler om dagen i trafikal sammenhæng ikke er nok til at berettige til en udgift på knap 30 millioner kr.

Samtidig ønsker Vejdirektoratet at bygge en gang- og ridebro med tilhørende landanlæg til 25-30 millioner kroner, som dagligt kun vil blive benyttet af 9-12 personer. Denne benyttelse berettiger ikke til en så stor anlægsomkostning.

Denne forvaltning af skatteborgernes penge af Vejdirektoratet bekymrende, specielt når midlerne kunne anvendes på andre dele af Kalundborgmotorvejen, hvor man har foretaget besparelser og fravalg til ugunst for borgerne, f.eks. ovennævnte fravalg af ramper ved Knabstrup.

Beslutninger om man vil lave stibroer over motorveje, bør tages på et oplyst og grundigt forarbejde. Beslutningsgrundlaget skal være baseret på rigtige oplysninger, så skatteborgernes penge forvaltes bedst muligt til gavn for samfundet.

Dette er ikke sket i sagen om stibroen ved Tvede. Ideen om en stibro opstod i forbindelse med den oprindelige VVM-redegørelse for Kalundborgmotorvejen i 2012, men grundlag og behov for en stibro er aldrig blevet undersøgt.

Da der er andre og bedre adgangsvej til Orekrog Skov, bør stibroen udgå af Anlægsloven for kalundborgmotorvejens 3. etape.

I beslutningen bør hensynet til trafikikkerheden også inddrages, da øde beliggende stibroer kan blive misbrugt til at nedkaste sten efter forbikørende biler.

Vi står til rådighed hvis der er behov for yderligere oplysninger.

Med venlig hilsen

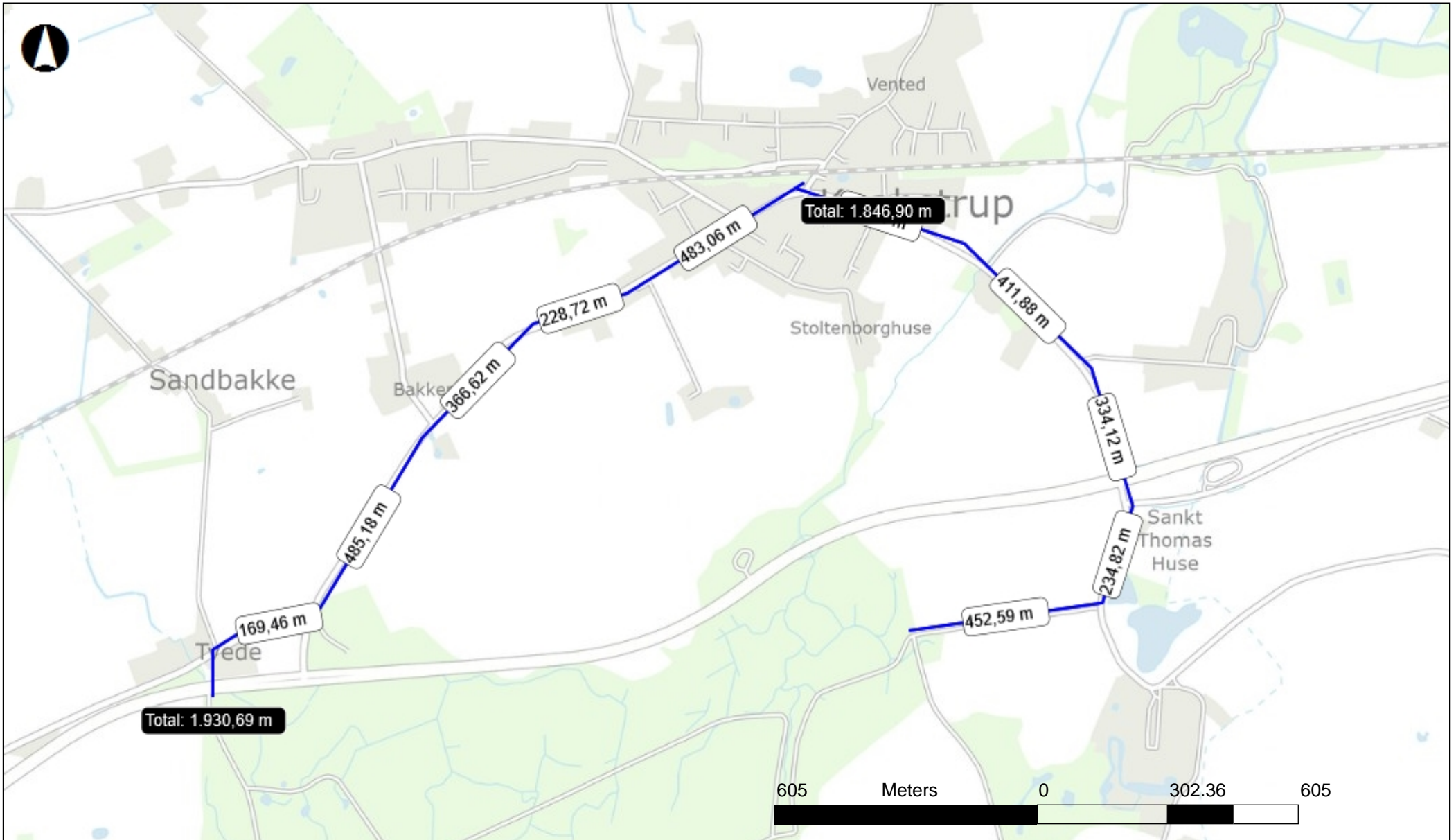
Peter Treschow



TORBENFELDT GODS

RINGSTEDVEJ 50 · DK-4440 MØRKØV
TELEFON 59 27 50 18 · FAX 59 27 50 13
SE-NR. 11 06 21 72

KONTORTID: 9-14



Danmarks Miljøportal
Data om miljøet i Danmark
Nyropsgade 30 • 1780 København V
Support: support@miljoportal.dk

Afstand fra "Kagekassen" i Knabstrup til skoven.

Målforshold: 1:12094
Dato: 17-05-2023

Ortofotos (DDO@land): COWI har den fulde ophavsret til de ortofotos (DDO@land), der vises som baggrundskort. Denne funktion, med ortofoto som baggrundskort, må derfor kun anvendes af Miljøministeriet, regioner og kommuner med tilhørende institutioner, der er part i Danmarks Miljøportal, i forbindelse med de pågældende institutioners myndighedsbehandling indenfor miljøområdet, samt af privatpersoner til eget personligt brug. Linket må ikke indgå i andre hjemmesider. Øvrig kommerciel anvendelse er ikke tilladt og vil kunne retsforfølges.

Tømmerup den 15. august 2023.

Høringssvar til udkast om forslag til lov om anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape.

Underskriftsindsamling for yderligere støjreduktion langs motorvejen ud for Tømmerup

En række borgere med tilknytning til lokalområdet omkring Tømmerup har skrevet under på, at der skal yderligere støjreduktion på motorvejen langs Tømmerup ved Kalundborg, end den støjvold, der er skitseret i lovforslaget, som nu er i høring.

Da underskriftsindsamlingen angiveligt ikke har gjort synligt indtryk i Vejdirektoratet forud for udarbejdelsen af dette lovforslag, tillader vi os at gøre folketingets politikere opmærksom på dette ved at indsende det som høringssvar til lovforslaget.

Jf.

<https://www.skrivunder.net/den-nye-kalundborgmotorvej-skal-stojreduceres-ved-tommerup?u=8742623> erklærer 77 underskriverne med lokal tilknytning med deres underskrifter, at de ønsker:

- At motorvejen ud for Tømmerup føres under terræn som oprindeligt planlagt. Alternativt, at der anvendes en kombination af støjreducerende virkemidler på strækningen ud for Tømmerup i form af både støjvold med tilstrækkelig virkning (dvs. 12-14 meter høj)¹, støjreducerende asfalt og nedsat hastighed.

En fintælling af alle underskrifter inklusiv anonymiserede underskrifter viser, at underskriverne fordeler sig geografisk med 59 underskriver fra Tømmerup, Spangsbro og Kalundborg, samt 18 underskriver fra andre postnumre, hvor hovedparten tilkendegiver en form for lokal tilknytning til Tømmerup.

Argumenterne for den ønskede støjreduktion er blandt andet:

- VD's estimerer for støj i området overstiger miljøstyrelsens grænseværdier for støj i både boligområder og fredede områder

- Det er uhensigtsmæssigt, at staten med den ene hånd freder et område ved Tømmerup og med den anden hånd etablerer en vej, der medfører støj, som langt overstiger grænseværdierne for fredede områder, og som formentlig vil have en negativ effekt på de dyr, der ellers må kunne forventes at slå sig ned i området.

- Støj på et niveau, der overstiger Miljøstyrelsens grænseværdier, kan ifølge bl.a. WHO være skadeligt for helbredet.

- Det forventede støjniveau forventes også at overstige det anbefalede niveau for de såkaldte "stilleområder", som Tømmerup kirkegård hører ind under.

¹ Eftersom Tømmerup ligger højere end motorvejen bør støjvolden være 12-14 meter høj jf. <https://www.vejdirektoratet.dk/mkv/udbygning-af-e45-aarhus-n-randers-n/miljoe/stoejdaempende-indsatser>

Her følger et udpluk af underskrivernes begrundelser for deres underskrift:

- *Jeg bor lige over for kirken i Tømmerup og vil derfor være en af de nærmeste boliger til motorvejen.*
- *Tømmerup by har brug for at kunne leve*
- *Jeg mener det er bekymrende hvis VD ikke følger Miljøstyrelsens anbefalinger for støj. VD's visualiseringer, der skal vise motorvejens påvirkning i landskabet omkring kirken, er lavet fra så stor højde (dronefoto), at det er svært at se motorvejens reelle påvirkning.*
- *Vil beskytte naturen og de udsatte borgere i Tømmerup*
- *Fordi vi ofte er i Tømmerup og nyder det fredfyldte område*
- *Der er et stort behov for at der bliver støjdamperet, da motorvejen komme meget tæt på.*
- *Motorvejen kommer alt for tæt på Tømmerup by og kirke.*
- *Jeg bor tæt på kirken og ønsker ikke naturen / haven ødelagt af motorstøj samt at huspriserne falder.*
- *Bor ved Tømmerup. Støj er ikke godt for helbred.*
- *Jeg skriver under fordi vores ejendom bliver nabo til motorvejen.*
- *Fordi man ødelægger Tømmerup og omegn ved opførelsen af en motorvej.*
- *Jeg bor i Tømmerup*
- *Bor i området*
- *Vi bor i Tømmerup og vil gerne bibeholde den fred og ro, der er i området*
- *Jeg bor i området og mener bestemt, der bør støjdamperes*
- *Det er meget vigtigt at kunne bo uden konstant larm. Især for mennesker ramt af stress, ptsd, lydfølsomhed og mange andre.*
- *Støjen i området ikke bør overskride Miljøstyrelsens grænseværdier. Det skal derfor støjreduceres.*
- *Vil gerne undgå yderligere trafikstøj*
- *Jeg bor i nærområdet og ønsker ikke at blive udsat for sundhedsskadelig støj*
- *Vi skal gøre alt, hvad vi kan for at dæmpe støj og især vejstøj.*

- Ifølge WHO, kan trafikstøj medføre gener og helbredseffekter som kommunikationsbesvær, hovedpine, søvnbesvær, stress, forøget blodtryk, forøget risiko for hjertesygdomme og hormonelle påvirkninger. Støj kan påvirke ydeevnen og påvirke børns indlæring og motivation. Støj har således sundhedsskadelige virkninger på mennesker og kan ved længere tids påvirkning føre til egentlige helbredseffekter. Især støj om natten vurderes som skadelig, da støj om natten kan gøre det vanskeligere at falde i søvn, give dårligere søvnkvalitet, forstyrre søvnen og medføre for tidlig vækning. Støj er næststørste miljømæssige sundhedsrisiko.

- Boliger skal være uden trafik- og maskinstøj, fordi vi behøver søvn og ro hjemme.

Flere udsagn kan ses på skrivunder.net:

https://www.skrivunder.net/den_nye_kalundborgmotorvej_skal_stojreduceres_ved_tommerup?u=8742623, hvor motivationen for underskriftsindsamlingen også fremgår

Af hensyn til lokalbefolkningens helbred, anmoder vi derfor politikerne om at være garanter for, at der tages en kombination af virkemidler (jf. https://www.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/publications/stjreduktion_langs_veje.pdf side 8) på strækningen ud for Tømmerup i form af både støjvold, støjreducerende asfalt og nedsat hastighed.

P.v.a. underskriverne

Venlig hilsen

Peter Olsen og Anne Wolfenberg,
Initiativtagerne til underskriftindsamlingen

Tømmerupvej 51, 4400 Kalundborg
kirkelygard@gmail.com

Tømmerup den 15. august 2023

Høringssvar til udkast om forslag til lov om anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape

Som lodsejere, der på godt og ondt berøres af motorvejen til Kalundborg, indgiver vi – med basis i vores lokalkendskab - hermed fire forslag til forbedringer, som samtidigt indeholder besparelser for statskassen.

Vi henstiller venligst til lydhørhed hos trafikudvalget og Folketingets øvrige politikere og håber dermed at få vores forslag indarbejdet i den endelige lov om anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape.

Fire forslag til forbedringer

1. Win-Win for nærområdet og statskassen, hvis to overkørsler bliver til én

Vi foreslår hermed at VD's to planlagte overkørsler, der p.t. er planlagt med blot ca. én km's afstand, samles til én overkørsel, der i sagens natur vil være cirka halvt så dyr. Det kan frigive flere millioner kroner til andre udgifter i projektet og/eller spare det danske samfund for et anseeligt beløb. Kort sagt vil det være en mere intelligent anvendelse af danske borgeres skattepenge.



Figur 11. Ny Kærbyvej og mulige erhvervsområder - principskitse

Vores forslag går ud på at samle de to overkørsler "Tingvejen" og nyetableringen af "Ny Kærbyvej" i én løsning, som det er forsøgt skitseret i overstående illustrationer.

Billedet til højre illustrerer, hvordan vores forslag om blot en enkelt overkørsel vil passe fint ind i Kalundborg Kommunes principskitse for den påtænkte infrastruktur i området, som det er skitseret i Vejdirektoratets (VD's) sammenfattende rapport (side 19, figur 11).

Under forudsætning af, at Kalundborg Kommunes intentioner om etablering af lokale veje i området jf. ovenstående etableres som planlagt, vil vores forslag om blot en overkørsel i området kunne forsyne alle ejendomme i området med de fornødne adgangsveje.

Vores forslag vil ikke blot spare penge og være en god løsning i lokalområdet, men det vil endda – i forhold til VD's nuværende forslag - medføre færre gener for de nærmeste beboere i området på følgende måder: 1) Vores foreslåede overkørsel placeres længere væk fra boligerne på Holbækvej end VD's planlagte "Ny Kærbyvej", og 2) Beboere på den nuværende Tingvej undgår at få tilkørselsramper tæt på deres bolig.

Oversigtsforholdene på Holbækvej vil være mindst lige så gode i vores forslag som i VD's forslag om to overkørsler indenfor ganske kort afstand.

2. Motorvejen bør afsluttes smartere

Vi foreslår, at man bruger anlægsinvesteringen mere klogt. Det kan gøres ved at fremtidssikre det store anlægsprojekt ved at lade motorvejen afslutte ved Kalundborg havn i stedet for det nuværende forslag om at lade motorvejen afslutte i rundkørslen (kommende lyskryds) ved Tømmerup.

Af hensyn til nuværende og fremtidig industri mener vi, at det vil give en langt bedre infrastruktur i området at lade motorvejen afslutte i nærheden af havnen. Det vil give bedre flow i trafikken i området, eftersom det meste af trafikken – inkl. tung trafik – skal til de store virksomheder i området eller til havnen. Med andre ord vil en ændret afslutning være en klogere anvendelse af samfundets penge.

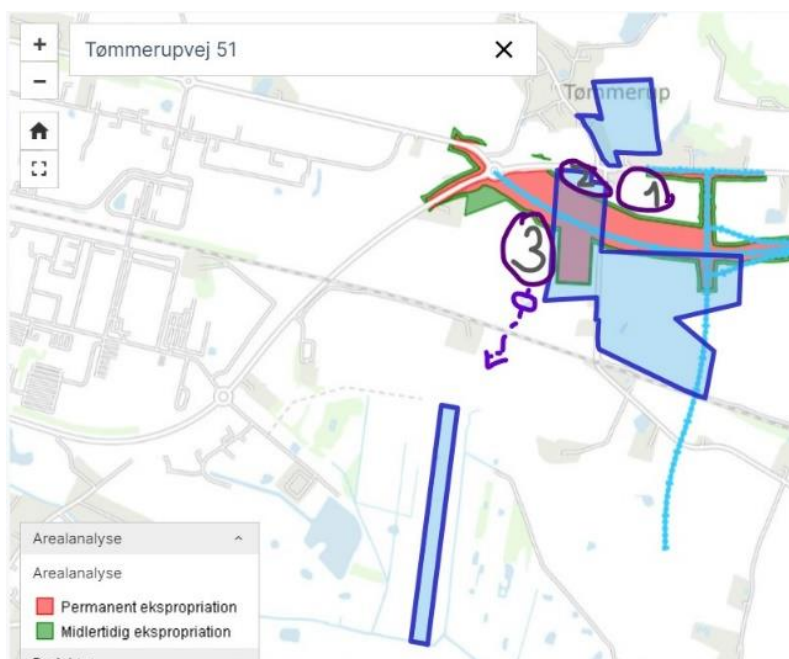
Desuden vil det være tidsbesparende for brugere af motorvejen, at den ender et strategisk bedre sted, hvorfra trafikken hurtigere kan afvikles af eksisterende veje/infrastruktur.

3. Afvandingsbassin: En mindre indgribende løsning er samtidig en smartere løsning

VD's seneste foreslåede placering af afvandingsbassin ved Tømmerup er ændret i forhold til det oprindelige forslag fra 2012. Vi mener imidlertid, at den nye placering er uhensigtsmæssig, idet placeringen er ude af trit med lokale afstrømningsforhold.

Ud fra vores lokalkendskab foreslår vi i stedet afvandingsbassinet placeret på statens egen jord (jord ejet af Tømmerup Kirke), der er markeret med et 3-tal på nedenstående kort, idet det vil være det mest hensigtsmæssige i forhold til de lokale afstrømningsforhold (markeret med blå cirkel ("Præstegårdsmosen") og blå stiplede pil (afstrømning til "Kærby Enge")).

Denne løsning vil samtidigt være i tråd med princippet om, at der *altid skal anvendes den mindst indgribende løsning*, inden der overvejes ekspropriation: Hvis der er en alternativ og lige så god løsning, som staten kan vælge, idet brug af statens egen jord er mindre indgribende end ekspropriation fra private lodsejere, skal den løsning naturligvis vælges. Her vil brug af statens egen jord endda være en bedre løsning.



Alternativt kan vi foreslå to andre placeringer (markeret med 1 og 2 på kortet), som også vil være mindre indgribende og samtidigt mere intelligente løsninger, idet man hermed vil kunne udnytte tiloversblevne landbrugsarealer som følge af motorvejens gennemskæring af landskabet. Eftersom disse landbrugsarealer bliver for små til landbrugsdrift, vil det i sagens natur også være mindre indgribende end at ekspropriere disse jordlodder til afvandingsbassin end VD's planlagte.

D. Undgå at støj forvandler fredet idyl til sundhedsskadeligt område:

Afslutningsvis henviser vi til den underskriftsindsamling, der er lavet for yderligere støjreducerende tiltag ved Tømmerup, end den støjvold, der allerede indgår i lovforslaget.

Vi beder politikerne tage alvorligt, at det vil være skadeligt for de nyligt fredede Tømmerup Bakker, hvis der ikke bliver lavet en kombination af yderligere støjreducerende tiltag langs strækningen ud for Tømmerup.

Vi henstiller derfor til, at der vil blive anvendt en palette af tiltag, så Miljøstyrelsens grænseværdi på 58 dB for boligområder ikke overskrides i Tømmerup, og at grænseværdien på 53 dB ikke overskrides for stilleområder, som blandt andet omfatter Tømmerup Kirkegaard og de fredede bakker ved Tømmerup. Dette jf. underskriftsindsamlingen https://www.skrivunder.net/den_nye_kalundborgmotorvej_skal_stojreduceres_ved_tommerup, der er redegjort for i et særskilt høringssvar.

Vi ser venligst frem til at få inkorporeret vores fire forslag til forbedringer i den endelige lov om anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape.

På forhånd tak for politisk lydhørhed.

Med venlig hilsen

Peter Olsen og Anne Wolfenberg
Kirkelygård,
Tømmerupvej 51
4400 Kalundborg
kirkelygard@gmail.com



NOAH-Trafik
Nørrebrogade 39
2200 København N
noahtrafik@noah.dk

København den 15. august 2023

Til Vejdirektoratet og Folketingets partier

Vedrørende ”Høring over udkast til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning”

Beklageligvis har Vejdirektoratet bundtet nævnte 3 projekter sammen. Det giver et yderst uoverskueligt sammenblandet høringsmateriale på 160 sider, der kan afholde borgere fra at sende hørings svar.

Store milliarddyre anlægsarbejder bør behandles separat. Vi kommenterer her sagen om en evt. motorvej mellem Regstrup og Kalundborg.

NOAH-Trafik og Rådet for Bæredygtig Trafik mener, at en motorvej mellem Regstrup og Kalundborg er unødvendig og dybt skadelig for miljø, natur og klima. Den vil tilmed være en trædesten for en Kattegat-forbindelse, som vi mener vil ødelægge natur, miljø og belaste klimaet kraftigt. Vejprojektet bør af de nævnte grunde droppes. Vejdirektoratets (VD) VVM – rapport vedr. en sådan motorvej er i øvrigt skræmmende læsning, der med al ønskelig tydelighed viser, at projektet er ødelæggende i forhold til alle de nævnte forhold.

Processen bag det udsendte forslag til anlægslov har mildt sagt også været forceret og udemokratisk.

Høringen vedr. VVM-analysen vedrørende projektet sluttede den 16. juni. Det var så planen, at de 198 hørings svar skulle behandles af Vejdirektoratet, der så skulle komme med en indstilling. Iøvrigt en helt igennem ubetyrrende procedure, at en myndighed, som er interesseret i et infrastrukturprojekt skal tage stilling til indsigelser mod projektet.

Her link til de indkomne hørings svar: https://vejdirektoratet-public.rhs.niras.dk/Webpublicering/Publicering?hoeringid=f5767fb0-087f-4a29-9a39-a9204be05cd6&fbclid=IwAR2cJU3gIA09uhqHfLJbUSs_LrdpqW3qnvCmHm_BtBigO5i7cITjevyy8A

Der er lagt et stort arbejde i udarbejdelse af de mange hørings svar fra borgere, foreninger og organisationer. Mange forventede nok ligefrem en seriøs uvildig stillingtagen til de mange indsigelser.

Der skete imidlertid dette: 10 dage efter høringsfristens udløb kom det ud, at forligspartierne havde

besluttet at gennemtrumfe anlægget "som oprindeligt besluttet". Se pressemeddelelse fra Transportministeriet:

https://www.trm.dk/nyheder/2023/beslutning-om-igangsaettelse-af-kalundborgmotorvejens-3-etape?fbclid=IwAR1vXYaZLtNZFPdXmW_o6Gu-lJugZ43CMTEyDFQcAkXOf5-4QIQ7srPNXjk

Allerede den 7. juli blev der fremsat forslag til anlægslov. Høringen vedr. VVM-analysen sluttede som nævnt den 16. juni.

Høringsmaterialet vedr. en anlægslov ligger her; <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/67749>

Man besluttede i forligskredsen at bruge ca. ½ milliard ekstra oveni de ca. 2 mia. som Vejdirektoratets forslag ville koste. Udvidelsen af projektet betyder endnu større CO2 udledning, mere biltrafik, langt mere støj og større ødelæggelse af naturværdier. Hastigheden sættes således op til 130 km/t på hele strækningen. Til trods for den meget store fordyrelse og dermed en endnu ringere samfundsøkonomi, ønsker partierne bag vejforliget altså at bruge ½ milliard ekstra skatte kroner til at betale meromkostningerne. Hvis man havde haft natur, miljø og klima på dagsordenen kunne alle de ca. 2500 millioner kroner til hele projektet være brugt f.eks. til udbygningen af jernbanen til Kalundborg med dobbeltspor, hyppigere drift og baneforbindelse til Kalundborgs vesthavn m.m.

Hele forløbet viser desværre, at borgerinddragelse, høringer m.m. ikke tages alvorligt af beslutningstagerne.

Dette forstærkes yderligere af indholdet af høringsbrev fra Transportministeriet.

Af dette fremgår, at "fremdrift i projekterne" er vigtigere end borgernes mulighed for at klage og vigtigere end at give indflydelse til andre myndigheder. Vejdirektoratet får i praksis nærmest ubegrænset magt til at gennemføre projektet.

Her klip fra Høringsbrevet:

"På baggrund af projekternes størrelse, beliggenhed og kompleksitet er det vurderet nødvendigt at regulere visse myndighedsforhold samt fravige visse love og klageadgange relateret til anden lovgivning, hvor det konkret har betydning for projekterne. Dette er bl.a. af hensyn til at sikre fremdrift i projekterne.

Denne fravigelse af anden lovgivning har ikke som konsekvens, at de for lovene bagvedliggende hensyn (fx natur- og planhensyn) ikke vil blive varetaget. Disse hensyn vil fortsat blive varetaget i projekterne af Transportministeriet, i praksis Vejdirektoratet som den udførende bygherre, i overensstemmelse med reglerne i anlægsloven og på baggrund af rammerne i de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger for de tre projekter".

Kilde: <https://prodstoragehoeringspo.blob.core.windows.net/fd519859-ae5c-4992-94f7-fc1b8651fc7f/H%C3%B8ringsbrev.pdf>

Det virker fuldkommen uden proportioner at bygge en motorvej, hvor trafikbelastningen er så lille. Vejdirektoratet undlader tilmed "blufærdigt" at nævne, **hvor** lille trafikmængden er time for time.

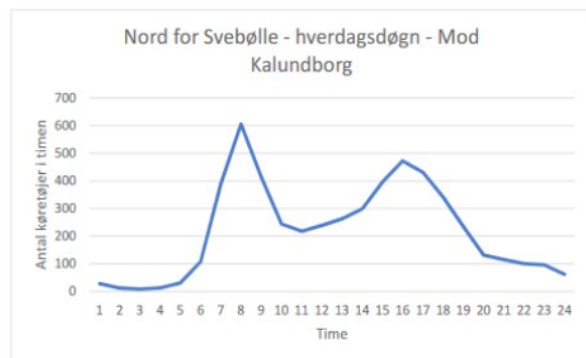
NOAH-Trafik har dog fremskaffet oplysningerne dem fra Vejdirektoratet.

Her er de: <https://noah.dk/sites/default/files/inline-files/Vejstrup%20-%20Kalundborg%20trafiktal.pdf>

Og her:

https://noah.dk/sites/default/files/inline-files/Skovvejeven_Trafikt%C3%A6llinger_2019_Grafer.pdf

Her et eksempel på den yderst beskedne trafikmængde:



Det er mildt sagt yderst kritisabelt, at den slags vigtige oplysninger om trafikbelastningen ikke fremgår af VVM-undersøgelsen og ej heller af forslag til anlægslov for projektet.

Borgerne skal anstændigvis kende baggrunden for store dyre indgribende, miljøødelæggende, klimaskadelige investeringer.

Trafiktal time for time er det mest centrale for at kunne vurdere trafikbelastningen. Men også de lave hverdagsdøgntrafiktal fra Vest for Mørkøv og Nord for Svebølle er afslørende. Her tal indhentet fra Vejdirektoratet:

Hverdagsdøgntrafikken (på baggrund af målinger i foråret 2019. Denne periode valgt for ikke at være påvirket af corona-tiden.)

	Mod Holbæk	Mod Kalundborg	Trafikken ialt
Vest for Mørkøv	8.064	8.024	16.088
Nord for Svebølle	5.059	5.013	10.072

Trafikbelastningen er meget lav. Til sammenligning kan man her se tal for bygader i København: <https://www.opendata.dk/city-of-copenhagen/trafiktal#resource-trafiktal.csv>

At bruge omkring 2500 millioner gode skatte kroner på en motorvej er derfor meningsløst.

Vejdirektoratet erkender tilmed, at der ikke er trængselsproblemer, selvom der **ikke** bygges nogen motorvej: "Det er forventningen, at trafikken på hele strækningen vil stige med cirka 1 procent pr. år frem til 2030. Det er ikke forventningen, at der vil blive udfordringer med trængsel på strækningen".

Kilde: Side 7 i resumerapporten: <https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2023-04/3%20etape%20af%20Kalundborgmotorvejen.%20Sammenfattende%20rapport.pdf>

Den lille trafikmængde bekræftes også i udkast til anlægslov, hvor der vedr. anlægsarbejdet står: "Det vil være muligt at afvikle trafikken med et spor i hver retning, også på de strækninger, hvor der i dag er to spor i hver retning."

Mere støj

Mens borgere og kommuner rundt omkring i Danmark kæmper for lavere hastigheder på **eksisterende** motorveje for at reducere støjbelastningen og andre belastninger er hovedargumentationen for en motorvej Regstrup-Kalundborg højere hastigheder. Der opereres med markant højere hastighedsgrænser. Her fra udspillet fra Vejdirektoratet:

2.3 Hastighed

Der forventes skiltet med 110 km/t på udbygningsstrækningen. De eksisterende kurver på vejen er for små til 130 km/t, og det vil kræve omfattende ændringer/udbygninger af den eksisterende strækning, hvis hastigheden skal kunne hæves til 130 km/t. Nybygningsstrækningen bliver projekteret til 130 km/t.

Senere har forligspartierne bag projektet besluttet, at der skal være motorvej helt til Kalundborg og at hastighedsgrænsen skal op på 130 km/t. Det betyder højere støj.

Ændring i hastighed	Ændring i støjniveau**	Ændring i hastighed	Ændring i støjniveau**
Fra 130 til 120 km/t	0,9 dB	Fra 80 til 70 km/t	1,4 dB
Fra 120 til 110 km/t	0,9 dB	Fra 70 til 60 km/t	1,4 dB
Fra 110 til 100 km/t	0,9 dB	Fra 60 til 50 km/t	1,5 dB
Fra 100 til 90 km/t	0,9 dB	Fra 50 til 40 km/t	1,2 dB*
Fra 90 til 80 km/t	1,3 dB	Fra 40 til 30 km/t	0,7 dB*

* Ved hastighedsnedsættelse til under 50 km/t kan der opnås 0,5 -1 dB yderligere, hvis der er ingen eller meget få tunge køretøjer, hvilket ofte er tilfældet på de mindre veje.

** Der er forudsat 10 procent tunge køretøjer og en typisk fordeling af trafikken over døgnet. Den støjdæmpende effekt kan lægges sammen, så en nedsættelse af hastigheden fra for eksempel 80 km/t til 60 km/t nedsætter støjen med 2,8 dB (62).

Tabel fra Gate 21 og Rambølls »Trafikstøj - et overset samfundsproblem: hvidbog om løsninger og udfordringer, maj 2016«.

Illustration: Gate 21.

At højere hastigheder er det helt afgørende fremgår med al ønskelighed af denne såkaldt samfundsøkonomiske analyse, som VD har udarbejdet:

Denne analyse er udarbejdet inden forligspartierne besluttede at bruge yderligere 452,4 mio. kroner, som Transportministeriet - ifølge det oplyste - ”har fundet”.

”Regnestykket” i ”den samfundsøkonomiske analyse” er derfor ikke det samme, som gengivet nedenfor, men der er end ikke i anlægsloven noget nyt ”regnestykke”.

Tabel 1 - Samfundsøkonomisk resultat af 3. etape af Kalundborgmotorvejen

mio. DKK	Lav CO2-pris		Høj CO2-pris	
	Kalundborgmotorvejen 3. etape		Kalundborgmotorvejen 3. etape	
Anlægsomkostninger:		-1.930		-1.930
Anlægsomkostninger		-2.397		-2.397
Restværdi		468		468
Drifts- og vedligeholdelseeffekter:		-97		-97
Driftsomkostninger, vejinfrastruktur		-59		-59
Indtægter fra brugerbetaling, vej		-39		-39
Brugereffekter:		2.021		2.021
Tidsgevinster, vej (personbiler, varebiler og lastbiler)		2.435		2.435
Tidsgevinst, gods		2		2
Kørselsomkostninger, vej (personbiler, varebiler og lastbiler)		-427		-427
Brugerbetaling, vej:		11		11
Gener i anlægsperioden:		-81		-81
Vej		-81		-81
Eksterne effekter:		-88		-149
Uheld		22		22
Støj		-20		-20
Luftforurening		-31		-31
Klima (CO2)*		-58		-120
Øvrige konsekvenser:		346		349
Afgiftskonsekvenser		427		429
Arbejdsudbudsforvridning		-207		-207
Arbejdsudbudsgavn		127		127
I alt nettonutidsværdi (NNV)		172		114
Intern rente		3,5%		3,4%
Nettogavn pr. offentlig omkostningskrone**		0,1		0,1
Skyggepris/-gevinst***		4.935 (G)		4.935 (G)

I tabellen kan man se, at den postulerede tidsbesparelse, som udregnes over 50 år - med stadig stigende trafikmængder og højere timepriser - er den absolut største faktor.

Tidsgevinsten er sat til 2.435 millioner kr. Nogen kunne forledes til at tro, at det er rigtige penge. Det er det ikke. Det er primært fuldkommen fiktive beløb, "luftpenge", som end ikke kan bruges til at købe en is for.

Se "prislister" for **køretøjstimer** i 2022-priser.

Tidsværdier for persontrafik, køretøjstimer for 2022			2022 priser	
kr. per køretøjstime	Bolig-arbejde	Erhverv*	Andet	Vægtet snit
Bilister				
Køretid	118	489	167	189
Forsinkelsestid	177	734	250	284

Note: Tidsværdier er fremskrevet med prisudvikling og udvikling i BNP. Børn under 18 år medregnes som en halv person.
* i markedspris - dvs. korrigeret med NAF.

Og her tabel, der viser prislister for **persontimer** i biler:

Tidsværdier for persontimer i biler. Børn under 18 år sættes til halv pris:

Kr. per persontime. 2022 priser. Tidsværdierne fremskrives med prisudvikling og udvikling i BNP.	Bolig-arbejde	Erhverv	Anden kørsel
Køretid	110	447	110
Forsinkelsestid	164	671	164

Kilde: Transportøkonomiske enhedspriser:

<https://www.cta.man.dtu.dk/modelbibliotek/teresa/transportoekonomiske-enhedspriser>

Det næststørste beløb i tabellen "samfundsøkonomisk resultat" udgør, som det kan ses i tabellen, af 427 mio. kr. i form af "afgiftskonsekvenser". Det er en følge af mere trafik med højere hastigheder, der forøger energiforbruget. Selvom dansk klimapolitik tilsiger, at vi skal spare på energien bruges større energiforbrug og dermed højere afgifter som brækstang for anlæg af en motorvej.

Samtidig med at flere afgifter regnes som et plus for en motorvej skriver Vejdirektoratet også om flere elbiler, som jo netop ikke bidrager med kørselsafhængige indtægter til samfundet. Det er derfor meget uklart på hvilket grundlag Vejdirektoratet har sat afgiftskonsekvenserne til 427 mio. kr.

Vejdirektoratet erkender, at motorvejen vil forøge trafikken, hastighederne og dermed støjbelastningen. Men det betyder stort set ingenting i beregningerne.

Selv ud fra de stærkt kritisable gængse vurderinger ser det ringe ud for "økonomien" i projektet. Efter

Der skal så lidt til før det ramler totalt. Se blot i "Følsomhedsberegninger" nedenfor fra Vejdirektoratet hvordan en mindre reduktion på 25 % af den - efter NOAH-Trafiks mening - totalt opskruede tidsgevinst gennem 50 år - falder den postulerede "gevinst" ved projektet til 2,6 % altså under de magiske 3,5 %.

"Grænsen" på 3,5 % er i øvrigt et tal, som man i tilmed kan få en fornemmelse af mest er valgt af Finansministeriet for at retfærdiggøre de fleste vejprojekter. Tidsbesparelsen i 50 år udgør normalt langt størstedelen af "gevinsten".

Den ekstra udgift på ca. 1/2 milliard er ikke indregnet hverken i den samfundsøkonomiske beregning eller i "følsomhedsberegningerne" nedenfor.

Følsomhedsberegninger

Der er gennemført en række følsomhedsberegninger for at teste robustheden af samfundsøkonomien. De forskellige resultater af følsomhedsberegningerne fremgår af Tabel 2. Tallene viser, at projektet svinger mellem at være rentabelt med stigninger og fald i anlægsomkostninger og tidsgevinster. De parametre, der påvirker den interne rente i størst omfang, er ændringer i tidsgevinsten, hvor en stigning på 25% efterlader en intern rente på op til hhv. 4,4% og 4,3%, og et fald efterlader den interne rente på hhv. 2,6% og 2,5%. Som det fremgår, ligger projektet tæt på grænsen for rentabilitet, og relativt små negative udsving kan medføre, at projektet ikke er rentabelt.

Tabel 2 – Følsomhedsberegninger for 3. etape af Kalundborgmotorvejen

Følsomhed	Beregnet intern rente	
	Lav CO ₂ pris	Høj CO ₂ pris
Hovedresultat	3,5%	3,4%
+ 10 pct. anlægsoverslag	3,2%	3,1%
- 10 pct. anlægsoverslag	3,9%	3,8%
25 pct. lavere tidsgevinster	2,6%	2,5%
25 pct. højere tidsgevinster	4,4%	4,3%

Kilde: <https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2023-04/Baggrundsnotat%20-%20Samfunds%C3%B8konomi%20Kalundborgmotorvejen%203.%20etape.pdf?fbclid=IwAR1loCNcSYu0E7ekquik619kB4Mxluc8-GXHW4ABvzU-E9YYThQS4VGL-cPk>

Hvordan kan man i øvrigt regne med en tidsgevinst fra Kalundborg til København gennem 50 år med forventet stigende trafik bl.a. ind mod København ?

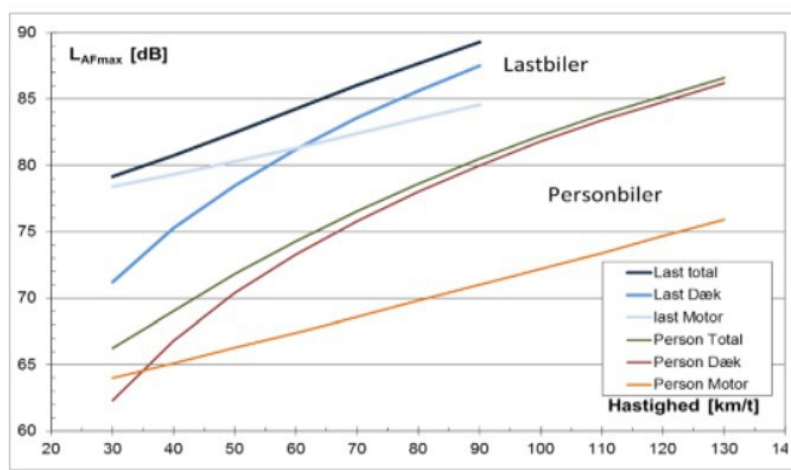
Vejdirektoratet postulerer: ”Det betyder, at en trafikant sparer ca. 6 min på en tur mellem Hovedstadsområdet og Kalundborg (eller omvendt), når projektet er anlagt”. Tidsgevinsten er alene mellem Kalundborg og Roskilde.

Beregningen vedr. tidsgevinsten vil falde helt fra hinanden på grund af mere biltrafik og dersom pris sætning af tid udtages/reduceres og øget energiforbrug/afgiftskonsekvens fjernes som en positiv faktor. Ved at undlade at bygge motorvejen og have lavere hastigheder på de eksisterende veje vil alle merbelastninger kunne undgås.

Lavere hastigheder på vejene er et win-win virkemiddel:

<https://pro.ing.dk/mobilitytech/holdning/lavere-hastigheder-paa-vejene-er-et-win-win-virkemiddel?fbclid=IwAR2TtHF-DoDhYJmFUxCEl7MCag7nOLqWRaAoLGspdU4bQOkWJ4nzetsE5VFw>

Højere hastigheder giver, som det fremgår af denne tabel fra Vejdirektoratet, kraftige stigninger i støjbelastningen. Bemærk at det især er dækstøjen. Derfor hjælper det ikke med elbiler.



Kilde: Vejdirektoratet.

Vejdirektoratet erkender, at ”Etablering af Kalundborgmotorvejens etape 3 i driftsfasen vurderes at have en væsentlig påvirkning af befolkningen og menneskers sundhed.

”Selvom det totale antal af støjbelastede boliger i projektscenariet kun øges med syv boliger i forhold til 0-alternativet, vil udbygning og etablering af motorvejen betyde, at støjen øges over de vejledende grænseværdier ved nogle boliger, på trods af at der etableres den foreslåede støjafskærmning. Således øges det beregnede støjbelastningstal (SBT) med 11 %. Etablering af Kalundborgmotorvejens etape 3 i driftsfasen vurderes derfor at have en væsentlig påvirkning af befolkningen og menneskers sundhed.”

Kilde Forslag til anlægslov

Den helt afgørende faktor i de samfundsøkonomiske beregningerne er, som det kan ses af analysen, er den høje prissættelse af tid. Og det forudsættes tilsyneladende, at trafikanterne altid kører med højest tilladte hastighed. Ellers smuldrer tidsgevinsten og regnestykket.

Til sammenligning bruger en voksen dansker i gennemsnit omkring 3 timer og 20 minutter på TV og streaming. I lyset heraf er det mildt sagt endnu mere u hensigtsmæssigt at bruge milliarder på nogle små tidsbesparelser. Og samtidig påføre natur, miljø og klima yderligere belastninger.

Her må man iøvrigt huske, at omkring 63 % af bilkørslen er kørsel i fritiden. Alligevel prissættes fritidskørslen, som det fremgår af prislisten ovenfor under ”andet”, meget højt. Børn under 18 år - herunder spædbørn - medregnes også - dog til halv pris - jfr. noten under tabellen.

At benytte den slags regnestykker, der udgør den absolut vigtigste faktor bag beslutningen om nye vejanlæg, som begrundelse for ødelæggelse af natur, miljø og klima er meningsløst.

Voldsomme indgreb i folks hjem og virksomheder

3.3.2 Ekspropriation til anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape

Det forventes, at der skal erhverves ca. 202 ha til motorvejsanlægget og lokalvejsnettet og ca. 110 ha til midlertidige arbejdsarealer mv., hvilket medfører at ca. 210 ejendomme berøres i forskelligt omfang af anlægsprojektet. Det endelige areal og antal ejendomme, som berøres, fastlægges først i forbindelse med den endelige detailprojektering.

Kilde: Udkast til anlægslov

Her høringsvar til VVM-analysen fra Danmarks Naturfredningsforening Kalundborg om naturbelastningen ved Vejdirektoratets tidligere forslag:

<https://vejdirektoratet-public.rhs.niras.dk/Webpublicering/Publicering/Detailjer/65d91af4-2d02-4279-b7f2-454-debd758860?hoeringid=f5767fb0-087f-4a29-9a39-a9204be05cd6&fbclid=IwAR2ETe0tWOvDWM6omgminCA0h85Z-MNYo5z2-76LccsLtFFrcn6Ha7Erqjg>

Anlægsmyndigheden (Vejdirektoratet) får nærmest uindskrænket myndighed hvis anlægsloven vedtages som i forslaget.

”Ved Folketingets vedtagelse af et anlægsprojekt i enkeltheder bemyndiges transportministeren til at gennemføre et anlægsprojekt i overensstemmelse med lovforslag, projektbeskrivelse og miljøvurderinger. Det påhviler anlægsmyndigheden at sikre, at projektets indvirkning på miljøet holdes inden for rammerne af de miljømæssige undersøgelser”

Se mere om Miljømæssige vurderinger på side 33 til 42 i forslaget til anlægslov.

<https://prodstoragehoeringspo.blob.core.windows.net/fd519859-ae5c-4992-94f7-fc1b8651fc7f/Forslag%20til%20Lov%20om%20Udbygning%20af%20motorvej%20E20%20og%20E45%20ved%20Kolding.%20anl%C3%A6g%20af%20Kalundborgmotorvejens%203.%20etape%20og%20udbygning%20af%20rute%2015%20Ringk%C3%B8bing-Herning.pdf>

Her nogle nedslag, der illustrerer hvilke omfattende ændringer der lægges op til ”*bl.a. af hensyn til at sikre fremdrift i projekterne*”

”3.5.1 Gældende ret

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (herefter VVM-direktivet), som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 (ændring af VVM-direktivet), er, for så vidt angår statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, implementeret i vejloven ved lov nr. 658 af 8. juni 2016 om ændring af lov om offentlige veje mv., jernbaneloven og forskellige andre love (Implementering af VVM-direktivet for statslige vej- og jernbaneprojekter samt havneprojekter) og ved lov nr. 434 af 16. marts 2021 om ændring af lov om offentlige veje mv. og jernbaneloven (Implementering af VVM-direktivet for statslige vej- og jernbaneprojekter) samt i regler udstedt i medfør heraf (bekendtgørelse om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår statslige vej- og jernbaneprojekter, jf. bekendtgørelse nr. 451 af 8. maj 2017 (herefter benævnt one-stop shop bekendtgørelsen).

Reglerne for miljøvurderinger af Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter findes i vejlovens kapitel 2 a.

Af vejlovens § 17 g, stk. 6, følger, at miljøkonsekvensvurderingen skal beskrive og vurdere et projekts væsentlige direkte og indirekte indvirkninger på følgende faktorer:

1) befolkning og menneskers sundhed, 2) biologisk mangfoldighed med særlig vægt på arter og naturtyper, der er beskyttet i henhold til direktiv 92/43/EØF og direktiv 2009/147 /EF, 3) jordarealer, jordbund, vand, luft og klima, 4) materielle goder, kulturarv og landskabet og 5) samspillet mellem faktorerne i nr. 1-4. Efter § 17 g, stk. 7, skal beskrivelsen også omfatte projektets forventede virkninger på miljøet som følge af projektets sårbarhed over for risici for større ulykker og katastrofer, der er relevante for det pågældende projekt.

Det følger af vejlovens § 17 a, stk. 1, at Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af lovens bilag 1, som bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet, kræver en vurdering af projektets indvirkning på miljøet samt administrativ tilladelse. I henhold til vejlovens § 17 a, stk. 3, 1. pkt., kræver Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af vejlovens bilag 1 eller 2, ikke administrativ tilladelse, når projektet opnår tilladelse ved anlægslov.

Ved Folketingets vedtagelse af et anlægsprojekt i enkeltheder bemyndiges transportministeren til at gennemføre et anlægsprojekt i overensstemmelse med lovforslag, projektbeskrivelse og miljøvurderinger. Det påhviler anlægsmyndigheden at sikre, at projektets indvirkning på miljøet holdes inden for rammerne af de miljømæssige undersøgelser.

Projekternes virkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser, dvs. miljøkonsekvensrapporterne. Anlægsprojekterne skal gennemføres inden for rammerne af vurderinger af projekternes indvirkninger på miljøet, jf. lovforslagets § 4. Det påhviler

Vejdirektoratet som anlægsmyndighed at sikre, at anlægsprojekternes indvirkninger på miljøet holdes inden for rammerne af vurderingerne i de miljømæssige undersøgelser af projekterne.

På baggrund af de gennemførte miljømæssige vurderinger af anlægsprojekterne i § 1, stk. 1, er det vurderingen, at gennemførelsen af projekterne kan ske inden for rammerne af artikel 6, stk. 3, i Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter 36, stk. 3 (herefter habitatdirektivet). Lovforslaget udgør godkendelse af projektet i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk 3.”

Som nævnt i Høringsbrev, jfr. ovenfor, fremføres det, at f.eks. ”natur- og planhensyn” i stedet vil blive varetaget af ”Vejdirektoratet som den udførende bygherre”. At afmontere andre myndigheders virkefelt og klagemuligheder og tro at ”bygherren”, der primært skal sikre fremdrift i projektet, kan sikre håndhævelse af den omfattende lovgivning, som sættes ud af kraft, er i bedste fald naiv. Det er nærmest utænkeligt, at det skulle kunne lade sig gøre. Man sætter tilmed forsigtighedsprincippet under voldsomt pres.

”Denne fravigelse af anden lovgivning har ikke som konsekvens, at de for lovene bagvedliggende hensyn (fx natur- og planhensyn) ikke vil blive varetaget. Disse hensyn vil fortsat blive varetaget i projekterne af Transportministeriet, i praksis Vejdirektoratet som den udførende bygherre, i overensstemmelse med reglerne i anlægsloven og på baggrund af rammerne i de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger for de tre projekter”.

Her fra udkast til anlægslov:

”Loven vil udgøre miljøgodkendelsen af de udførte miljøkonsekvensvurderinger”.

”Transportministeren bemyndiges til at foretage de dispositioner, der er nødvendige med henblik på at gennemføre anlægsprojekterne nævnt i lovforslaget § 1. Loven vil udgøre miljøgodkendelsen af de udførte miljøkonsekvensvurderinger. Til brug for anlægsprojekterne indeholder lovforslaget en række bestemmelser, som regulerer projekterne i forhold til miljø og planlægning, varetagelse af naturhensyn, ledningsarbejder mv. Det er intentionen, at transportministeren delegerer sin kompetence til Vejdirektoratet til gennemførelse af anlægsprojekterne. Vejdirektoratet vil da være anlægsmyndighed for projekterne omfattet af lovforslaget. Den vedtagne lov skal udgøre det fornødne retsgrundlag for, at Vejdirektoratet kan udføre de fysiske arbejder og indgreb, som er en forudsætning for at gennemføre projekterne.”

3.6.3 Fravigelse af anden lovgivning

For at skabe klarhed om, at anlægsloven udgør det fornødne retlige grundlag for de fysiske arealindgreb, foreslås det i lovforslagets § 6, at visse konkrete bestemmelser og tilladelseskrav i planloven og naturbeskyttelsesloven ikke finder anvendelse ved gennemførelse af projekterne nævnt i § 1, og dermed fraviges med anlægsloven. Anlægsprojektet kan gennemføres uden forudgående kommune- eller lokalplanplanlægning og uden tilladelse mv. efter de regler, som fraviges i § 6

Vigtige faktorer der ikke tages hensyn til i de samfundsøkonomiske beregninger

På trods af, at det hævdes, at de samfundsøkonomiske beregninger skal afspejle de samlede fordele og ulemper ved nye trafikprojekter, er der en række effekter, som ikke indgår i beregningerne i VVM analysen. VVM analysen er tilmed i denne sag nærmest fraværende, idet man lægger op til i hast at vedtage en anlægslov i strid med en rimelig behandling af et så omfattende og indgribende projekt.



Kilde: Lektor Per Homann Jespersen.

Det er ofte disse effekter, borgere protesterer imod i forbindelse med nye trafikprojekter, bl.a. Kattegatforbindelse, Midtjysk motorvej, Frederikssundsmotorvej, Limfjordsforbindelse over Egholm og Lynetteholm/Havnetunnel. Alligvel tillægges de stort set ingen betydning.

Det kan også være med til at forklare, hvorfor borgergrupperne ikke har tillid til de politiske beslutningsprocesser.

Bemærk i øvrigt i tabellen, at **klimabelastningen ved kørslen i Vejdirektoratets første forslag kun er sat til mellem 58 og 120 mio. kr. alt efter hvilken CO2 pris man anvender.**

Klimabelastning ved **bygning** af det store vejanlæg tilmed indgår tilmed slet ikke i den samfundsøkonomiske analyse. Det er fuldkommen urimeligt.

Udledningen ved anlæg af en motorvej fra Regstrup til Kalundborg udgør ca. 97.800 tons CO₂e. Dette tal var et af de tal, som Benny Engelbrecht undlod at oplyse i forbindelse med indgåelse af Infrastrukturaftalen af 28. juni 2021. Undladelsen betød at et flertal i Folketinget mistede tilliden til ham og han måtte stoppe som transportminister.

I forslag til anlægslov er tallet for CO₂-udledning ved anlægsarbejdet opjusteret:

”8.2 Klimamæssige konsekvenser af anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape. For udbygning af Kalundborgmotorvejens 3. etape er CO₂-udledning i anlægsfasen beregnet til ca. 112.000 ton. Efterfølgende vurderes den tekniske drift af vejen (renhold og reparationer) at medføre en årlig CO₂-udledning på 734 ton. Udbygning af vejen forventes desuden at medføre, at trafikken vil stige en smule. Denne trafikstigning vurderes i 2040 at medføre en årlig CO₂-udledning på ca. 3.300 ton. Stigningen i CO₂-udledningen i 2040 grundet udbygning af motorvejen vil kun påvirke

Danmarks forpligtelse til reduktion af emissioner af CO2 i meget lille omfang”

Klimaloven bør naturligvis også være af afgørende betydning også på transportområdet. Det afspejles dog på ingen måde i VVM-analysen og udkast til anlægslov. Tværtimod nedtones påvirkningen ved at henvise til al udledning fra hele Danmark - jfr ovenfor.

§ 1. Formålet med denne lov er, at Danmark skal reducere udledningen af drivhusgasser i 2030 med 70 pct. i forhold til niveauet i 1990, og at Danmark opnår at være et klimaneutralt samfund i senest 2050 med Parisaftalens målsætning om at begrænse den globale temperaturstigning til 1,5 grader celsius for øje.

<https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2020/965>

Alternativer til motorvej ikke belyst

Jernbanen København-Kalundborg vil kunne udbygges og derved sørge for mere miljøvenlig transport af mange mennesker og gods på strækningen. Det er end ikke nævnt og derfor slet ikke analyseret. Det er en alvorlig fejl.

Det er værd at huske, at hver gang en person vælger at lade bilen stå og benytte *ledig kapacitet* i den kollektive trafik *er praktisk taget al energien sparet*. Denne sammenhæng blev bogstaveligt talt skåret ud i pap på de “hængeskilte”, som blev ophængt i busser og tog under energiforsyningskrisen i 1993.



Nu har vi en erkendt truende klimakrise, så der er al mulig grund til at lade sig inspirere af tidligere bestræbelser for at få folk til i højere grad af bruge den fælles trafik.

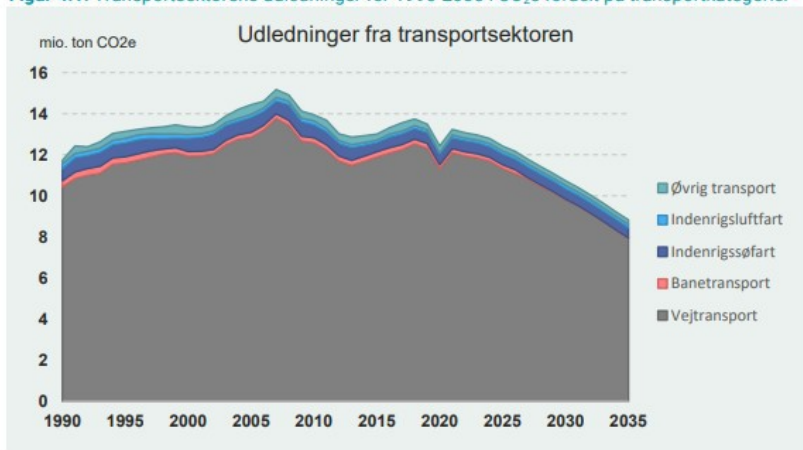
Hvis vi ser på en målsætning om at transportens CO2-udledning skal ned, så kan vi se, af figureerne herunder, at CO2-udledningen fra vejtrafikken ikke er faldet i forhold til udgangsåret 1990. Først efter 2025 viser grafen et forventet begyndende fald i forhold til 1990.

Bemærk at klimabelastningen fra banetrafikken derimod praktisk taget forventes af forsvinde om få år.

Figuren stammer fra Energistyrelsens klimastatus og fremskrivning 2022.

https://ens.dk/sites/ens.dk/files/Basisfremskrivning/kf22_-_samlet_rapport.pdf

Figur 4.1: Transportsektorens udledninger for 1990-2035 i CO₂e fordelt på transportkategorier



Vigtigt at bruge vore arealer bedst muligt. Derfor er det nødvendigt at udnytte arealerne til transportmidler (inkl. gang og cykling) der har en høj kapacitet i forhold til arealforbruget.

Se: <https://www.noah.dk/sites/default/files/inline-files/Kapacitet%20otto%20anker%20nielsen.pdf>

Interessant at lytte til hvad den tidligere nu afdøde Vejdirektør udtalte til Ingeniøren:

”I dag har samfundet veje nok, mener Per Milner, der om nogen har forsynet Danmark med asfalteret infrastruktur. ”Der er grænser for hvor mange veje dette lille land kan anlægge. Nu er der brug for at bygge en ordentlig planlægning op omkring biler og baner. Det er tungt at bruge jernbanen og de store veje. Systemet bør fremstå fleksibelt og kundefremt. Det skal være let køre hen til stationen, parkere bilen og tage toget ind til byen” siger Per Milner”

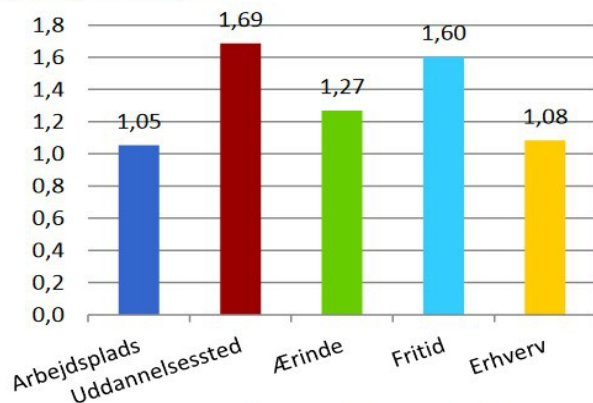
Kilde: <https://www.noah.dk/sites/default/files/inline-files/Nu%20har%20vi%20veje%20nok.%20Per%20Milner%20i%20Ingeni%C3%B8ren.pdf>

Næsten tomme biler i myldretiden

Det er også værd at huske, at trafikken i den korte myldretid primært består af pendlerbiler, hvor der i gennemsnit kun er 1,05 person. Det er udtryk for en ekstrem dårlig udnyttelse af den dyre infrastruktur.

Formålsfordeling

Personbilers belægningsgrad afhænger i betydelig grad af turens formål. Pendler- og erhvervssture foregår ofte med kun føreren i bilen, mens belægningsgraden er markant højere ved ture til uddannelsessted og fritidsture.



Antal personer per personbil fordelt på førens turformål, 2012-2014

Kilde: Transportvaneundersøgelsen

Forudsætningerne bag trafikprognoser

Prognoser for vejtrafikken hviler ofte på forudsætninger om ubegrænset kapacitet i vejsystemet og højere og højere takster i den kollektive trafik kombineret med, at der føres en transportpolitik, der gør det billigere og billigere at købe og bruge personbiler. Med disse indbyggede forudsætninger i prognoserne er der lagt op til en fortsættelse af årtiers trafik- og afgiftspolitik.

Vi har rigeligt med motorveje. Vi har således 4 gange så mange kilometer motorvej pr. million indbyggere som UK, som ikke er med på denne liste da de har forladt EU.

Kilde: Eurostat

EU-land	Motorveje	
	Km - Motorvej	Km motorvej pr. mio. indbyggere
Polen	1.637	43
Italien	6.943	115
Estland	154	117
Tjekkiet	1.252	118
Tyskland	13.141	159
Holland	2.756	160
Frankrig	11.671	174
Irland	916	190
Østrig	1.743	198
Ungarn	1.982	203
Sverige	2.132	211
Danmark	1.298	225
Portugal	3.065	298
Spanien	15.585	334

Kilde: Eurostat

Her forudsætninger vedrørende trafikfremskrivninger:

3.3 Kollektive trafiktakster

Den kollektive trafiktakst fastlægges for fremtidige år på basis af det lovbestemte takststigningsloft. Fremskrivningen baseres på forudsætninger i Transportøkonomiske Enhedspriser (Transportministeriet, 2016) hvori der indgår, at takststigningsloftet benyttes fuldt ud.

Taksterne for kollektiv trafik fremskrives med 5,1 % fra 2015 til 2030 og med 9,8 % fra 2015 til 2040. De forudsatte takststigninger indregnes for alle rejselængder.

3.4 Kørselsomkostninger

Fremskrivningen af kørselsomkostninger baseres på Transportøkonomiske Enhedspriser (Transportministeriet, 2016). Enhedspriserne fremskrives på baggrund af forventet udvikling i benzinpriser, brændstoføkonomi og sammensætning af bilparken efter drivmiddel.

Der er forudsættes et fald på 14,9 % fra 2015 til 2030 og på 16,7 % fra 2015 til 2040. Det betyder, at kørselsomkostningerne reduceres fra 0,80 kr./km til 0,68 kr./km. ved privatkørsel og fra 3,70 kr./km. til 3,15 kr./km ved erhvervskørsel i 2030 samt til 0,67/3,08 kr./km i 2040.

3.1 Bilejerskab

DTF har i 2004 gennemført en undersøgelse af sammenhængen mellem indkomst og bilejerskab. Notatet beregner en generel elasticitet på bilejerskab på 0,43 i forhold til den økonomiske vækst. Da der forudsættes en vækst i BNP på 31 % mellem 2015 og 2030, forudsættes der tilsvarende en vækst i bilejerskabet på 10,4 % fra 2015 til 2030. For perioden 2015-2040 forudsættes en vækst i bilejerskabet på 16,2 %.

Også værd at huske, at vi også har vore fine hovedveje parallelt med motorvejene.

Der er ikke belæg for at motorveje skaber udvikling i tyndt befolkede landsdele. Se Analyse fra KRAKA "Ingen effekt af motorveje på lokal befolkningsvækst i landområderne"

http://kraka.dk/analyse/ingen_effekt_af_motorveje_paa_lokal_befolkningsvaekst_i_landomraaderne

Der sker desværre normalt det, at de forvejen "stærke" områder af landet bliver endnu stærkere. De suger yderligere aktivitet til sig. Man kan jo køre i begge retninger på en motorvej.

Alligevel er det blevet et mantra i kampen for flere veje, at det er nødvendigt for at skabe vækst og beskæftigelse. Også i denne sag.

Der er som nævnt ikke støtte for en sådan argumentation i forskning og erfaring - især ikke i et land, der i forvejen har et fantastisk udbygget vejsystem. Nye veje hjælper ikke de områder som de påstås at hjælpe. Erfaringerne fra bl.a. Nordjylland, Lolland-Falster, Vestsjælland, Sydsjælland og Langeland viser, at store motorvejsanlæg tværtimod har tappet områderne for aktivitet.

Det er Østjylland, Midtfyn og Hovedstadsområdet, der primært har tiltrukket arbejdspladser som følge af de store vejinvesteringer, men disse områder har samtidig fået en voldsom miljøbelastning som følge af den medfølgende trafik.

Med venlig hilsen

Rådet For Bæredygtig Trafik

Poul Kattler

NOAH-Trafik

Ivan Lund Pedersen

Til: anlaegslov@vd.dk (anlaegslov)
Cc: KOMOE@komoe.dk (KOMOE Postkasse), POST@kommissarius.dk (KOMJ Kommissarius Jylland Postkasse)
Fra: Iben Held Jensen (IHJ@komoe.dk)
Titel: VS: Høring over udkast til forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning
Sendt: 15-08-2023 13:26
Bilag: image001.png; image004.png; Tunnel_Marking.txt;

Til Vejdirektoratet (Vejdirektoratets j.nr. 23-784)

Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne har ingen bemærkninger til det fremsendte udkast til lovforslag vedrørende anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape.

Kommissarius ved Statens Ekspropriationer i Jylland er cc denne mail.

Med venlig hilsen

Iben Held Jensen

Specialkonsulent

 **Kommissarius**
ved Statens Ekspropriationer på Øerne

Rentemestervej 8

DK-2400 København NV

T: +45 33928722

E: Ihj@komoe.dk

W: www.komoe.dk

Fra: anlaegslov <anlaegslov@vd.dk>

Sendt: 7. juli 2023 11:33

Til: ae@ae.dk; Info@arriva.dk; hoeringer@bane.dk; info@campingbranchen.dk; post@cyklistforbundet.dk; jj@dfac.dk; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; da@da.dk; info@danskbyggeri.dk; info@dcu.dk; Dansk Erhverv (høring) <hoeringssager@danskerhverv.dk>; info@danskerhvervsfremme.dk; dhf@dhf-net.dk; Jurateamet@danskeenergi.dk; metal@danskmetal.dk; dof@dof.dk; Dansk Transport og Logistik (DTL) <dtl@dtl.eu>; dvl@dvl.dk; dv@dv.dk; Danske Advokater <mail@danskeadvokater.dk>; dh@handicap.dk; Danske Havne og Foreningen for Danske Privathavne <danskehavne@danskehavne.dk>; skovloekke@dmc-org.dk; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; dch@dch.dk; info@rgo.dk; transport@di.dk; post@domstolsstyrelsen.dk; dsbpost@dsb.dk; Erhvervsstyrelsen <erst@erst.dk>; Faglig Fælles Forbund 3F <3f@3f.dk>; kontaktfdm@fdm.dk; foa@foa.dk; Forbrugerrådet <hoeringer@fbr.dk>; fmi@mil.dk; FES <fes@mil.dk>; kommunen@fredericia.dk; fr@friluftsrådet.dk; kommunen@herning.dk; post@holb.dk; Håndværksrådet <engberg@hvr.dk>; International Transport Danmark <itd@itd.dk>; kalundborg@kalundborg.dk; kommunen@kolding.dk; KOMJ Kommissarius Jylland Postkasse <POST@kommissarius.dk>; KOMOE Postkasse <KOMOE@komoe.dk>; Kommunernes Landsforening <KL@KL.DK>; kfst@remove-this.kfst.dk; Landbrug & Fødevarer <hoering@lf.dk>; kontor@menighedsraad.dk; arkitektsteenjaer@hotmail.com; dalo@da.dk; lev@lev.dk; midttrafik@midttrafik.dk; MST Miljøstyrelsens hovedpostkasse <MST@MST.DK>; NST - Naturstyrelsens hovedpostkasse <nst@nst.dk>; noahtrafik@noah.dk; sekretariat@parcelhus.dk; kontakt@rm.dk; regionsjaelland@regionsjaelland.dk; kontakt@rsyd.dk; Justitsministeriet <jm@jm.dk>; info@rigsrevisionen.dk; post@rksk.dk; Kjeld.allan.larsen@gmail.com; info@sikkertrafik.dk; post@sydtrafik.dk; LOR@MOVIATRAFIK.DK; Jur <jur@trafikstyrelsen.dk>; trekantbrand@trekantbrand.dk

Emne: Høring over udkast til forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning

Høring over udkast til forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning

Vejdirektoratets j. nr. 23-784

Vejdirektoratet fremsender hermed udkast til forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning i offentlig høring.

Høringsbrev, høringsliste og lovforslag er vedhæftet denne mail.

Materialet kan også findes på Høringsportalen via dette link: [Høringsdetaljer - Høringsportalen \(hoeringsportalen.dk\)](https://hoeringsportalen.dk)
Høringsperiode

Eventuelle bemærkninger til lovforslaget bedes fremsendt snarest muligt og **senest den 17. august 2023**.

Hørings svar bedes sendt til anlaegslov@vd.dk med henvisning til j.nr. 23-784.

Spørgsmål

Eventuelle spørgsmål angående høringen kan rettes til Ulrik Larsen på e-mail ul@vd.dk og telefon 7244 3618 eller Leif Hald Pedersen på e-mail lhp@vd.dk og telefon 7244 3606.

Carsten Niebuhrs Gade 43, 5. sal
1577 København V
vejdirektoratet.dk

Emne: Høringssvar vedr. lovforslag om udbygning af E20/E45 ved Kolding

11. august 2023

Vedr. 3.1 Beskrivelse af anlægsprojekterne.

E20/E45 rundt om Kolding er kendetegnet ved en meget stor andel af Tung trafik, Kolding kommune finder det derfor betænkeligt hvis man ikke vælger at udføre projektet i dets fulde omfang.

Vedr. 5.1.1 Anlægsøkonomi.

Her er beskrevet at der er identificeret flere elementer som samlet set medfører at projektets økonomi ligger ud over det i Infrastrukturpuljen afsatte beløb.

Kolding kommune er betænkelige ved om dette vil medføre besparelser som vil være en forringelse af projektet og dermed have en negativ indflydelse på fremkommeligheden.

Bl.a. hvis det vælges at udelade nødspor på strækningen og ikke vælges at ombygge tilslutningsanlæg 63 Kolding Øst.

Øvrige bemærkninger.

Det har afgørende betydning for hele området syd og vest for Kolding at der er tilstrækkeligt med kapacitet på hele motorvejsnettet rundt omkring Kolding da der generelt også sker en stor udvikling i disse områder. Ikke mindst af erhvervsmæssig karakter bl.a. etableres der i øjeblikket flere store logistikområder i området som forsyner hele landet med gods.

Kolding kommune finder det derfor betænkeligt at der ikke også er planlagt for udvidelser ned mod Tilslutningsanlæg 65 og 65A ved Tankedalsvej og Ødisvej samt en udbygning af anlægget ved Tankedalsvej, hvor der jo allerede i dag er fremkommelighedsproblemer og en forøget uheldsrisiko.

Til: anlaegslov@vd.dk (anlaegslov)
Fra: Cassandra Sophie Green (CSGR) (csg@bane.dk)
Titel: J.nr.: 23-784. Svar på høring over udkast til forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning (BDK ID: 3309915)
Sendt: 14-08-2023 09:18
Bilag: image001.png; Tunnel_Marking.txt;

Vedr. [j.nr.](#) 23-784.

Kære Vejdirektorat.

Banedanmark har modtaget denne høring over udkast til forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning.

Banedanmark har ingen bemærkninger til udkastet.

Med venlig hilsen

Cassandra Sophie Green (CSGR)

Stud.jur

T: | M:+4523374826

Banedanmark

J&U, Forvaltningsret & Generel Jura

[banedanmark.dk](#)

[Facebook](#) | [LinkedIn](#)

Banedanmark er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Læs mere om vores persondatapolitik på [banedanmark.dk](#).

Hvis du sender følsomme eller fortrolige oplysninger til os, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på [borger.dk](#) eller [virk.dk](#).

Til: Arbejderbevægelsens Erhvervsråd (ae@ae.dk), info@arriva.dk (info@arriva.dk), Høringer@bane.dk (hoeringer@BANE.dk), info@campingbranchen.dk (info@campingbranchen.dk), post@cyklistforbundet.dk (post@cyklistforbundet.dk), jj@dfac.dk (jj@dfac.dk), Danmarks Naturfredningsforening, (dn@dn.dk), da@da.dk (da@da.dk), info@danskbyggeri.dk (info@danskbyggeri.dk), info@dcu.dk (info@dcu.dk), Dansk Erhverv (hoeringssager@danskerhverv.dk), info@danskerhvervsfremme.dk (info@danskerhvervsfremme.dk), DHF (dhf@dhf-net.dk), Jurateamet@danskeenergi.dk (Jurateamet@danskeenergi.dk), metal@danskmetal.dk (metal@danskmetal.dk), dof@dof.dk (dof@dof.dk), dtl@dtl.eu (dtl@dtl.eu), dvl@dvl.dk (dvl@dvl.dk), dv@dv.dk (dv@dv.dk), mail@danskeadvokater.dk (mail@danskeadvokater.dk), Danske Handicaporganisationer (dh@handicap.dk), Danske Havne (danskehavne@danskehavne.dk), skovloekke@dmc-org.dk (skovloekke@dmc-org.dk), regioner@regioner.dk (regioner@regioner.dk), dch@dch.dk (dch@dch.dk), info@rgo.dk (info@rgo.dk), DI – Transport (transport@di.dk), post@domstolsstyrelsen.dk (post@domstolsstyrelsen.dk), dsbpost@dsb.dk (dsbpost@dsb.dk), Erhvervsstyrelsen (erst@erst.dk), 3f@3f.dk (3f@3f.dk), kontaktfdm@fdm.dk (kontaktfdm@fdm.dk), foa@foa.dk (foa@foa.dk), Forbrugerrådet (hoeringer@fbr.dk), kommunen@fredericia.dk (kommunen@fredericia.dk), fr@friluftsrådet.dk (fr@friluftsrådet.dk), kommunen@herning.dk (kommunen@herning.dk), Holbæk Kommune (post@holb.dk), Håndværksrådet (hvr@hvr.dk), 'ITD' (itd@itd.dk), kalundborg@kalundborg.dk (kalundborg@kalundborg.dk), Kommissarius Jylland (post@kommissarius.dk), KOMOE Postkasse (KOMOE@komoe.dk), kl@kl.dk (kl@kl.dk), kfst@remove-this.kfst.dk (kfst@remove-this.kfst.dk), hoering@lf.dk (hoering@lf.dk), kontor@menighedsraad.dk (kontor@menighedsraad.dk), arkitektsteenjaer@hotmail.com (arkitektsteenjaer@hotmail.com), dalo@da.dk (dalo@da.dk), LEV (lev@lev.dk), midttrafik@midttrafik.dk (midttrafik@midttrafik.dk), mst@mst.dk (mst@mst.dk), Naturstyrelsen (nst@nst.dk), noahtrafik@noah.dk (noahtrafik@noah.dk), sekretariat@parcelhus.dk (sekretariat@parcelhus.dk), kontakt@rm.dk (kontakt@rm.dk), Region Sjælland (regionsjaelland@regionsjaelland.dk), kontakt@rsyd.dk (kontakt@rsyd.dk), 'jm@jm.dk' (jm@jm.dk), INFO@RIGSREVISIONEN.DK (INFO@RIGSREVISIONEN.DK), Ringkøbing-Skjern Kommune (post@rksk.dk), Kjeld.allan.larsen@gmail.com (Kjeld.allan.larsen@gmail.com), info@sikkertrafik.dk (info@sikkertrafik.dk),

post@sydtrafik.dk (post@sydtrafik.dk), LOR@MOVIATRAFIK.DK (LOR@MOVIATRAFIK.DK), Trekantbrand (trekantbrand@trekantbrand.dk), Forsvarets Ejendomsstyrelse (fes@mil.dk), kommunen@kolding.dk (kommunen@kolding.dk), Jur (jur@tbst.dk), fmi@mil.dk (fmi@mil.dk)

Fra: anlægslov (anlaegslov@vd.dk)

Titel: Høring over udkast til forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning

Sendt: 07-07-2023 11:33

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Høring over udkast til forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning

Vejdirektoratets j. nr. 23-784

Vejdirektoratet fremsender hermed udkast til forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning i offentlig høring.

Høringsbrev, høringsliste og lovforslag er vedhæftet denne mail.

Materialet kan også findes på Høringsportalen via dette link: [Høringsdetaljer - Høringsportalen \(hoeringsportalen.dk\)](https://hoeringsportalen.dk)

Høringsperiode

Eventuelle bemærkninger til lovforslaget bedes fremsendt snarest muligt og **senest den 17. august 2023**.

Høringssvar bedes sendt til anlaegslov@vd.dk med henvisning til j.nr. 23-784.

Spørgsmål

Eventuelle spørgsmål angående høringen kan rettes til Ulrik Larsen på e-mail ul@vd.dk og telefon 7244 3618 eller Leif Hald Pedersen på e-mail lhp@vd.dk og telefon 7244 3606.



Carsten Niebuhrs Gade 43, 5. sal
1577 København V
vejdirektoratet.dk

Til: anlaegslov@vd.dk (anlaegslov)
Fra: 19kontor@rigsrevisionen.dk (19kontor@rigsrevisionen.dk)
Titel: Hørings svar vedr. udkast til forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning - j.nr. 23-784
Sendt: 11-08-2023 07:20
Bilag: image001.png;

Vejdirektoratet har den 7. juli 2023 sendt udkast til forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning. Ministerierne forpligtelse til at høre Rigsrevisionen er fastlagt af rigsrevisorloven, §§ 7 og 10 (Lovbekendtgørelse nr. 101 af 19/01/2012) og angår revisions- og/eller regnskabsforhold, der kan have betydning for Rigsrevisionens opgaver. Vi har gennemgået lovforslaget og kan konstatere, at det ikke omhandler revisions- eller regnskabsforhold i staten eller andre offentlige virksomheder, der revideres af Rigsrevisionen.

Vi har derfor ikke behandlet henvendelsen yderligere.

Med venlig hilsen

Mette E. Matthiasen

Specialkonsulent

Logo Rigsrevisionen

Landgreven 4
DK-1301 København K
Tlf. +45 33 92 84 00
Dir.+45 33 92 85 73
mem@rigsrevisionen.dk
www.rigsrevisionen.dk

Læs om Rigsrevisionens behandling af personoplysninger [her](#)

Fra: anlaegslov <anlaegslov@vd.dk>

Sendt: 7. juli 2023 11:33

Til: ae@ae.dk; Info@arriva.dk; hoeringer@bane.dk; info@campingbranchen.dk; post@cyklistforbundet.dk; jj@dfac.dk; DN@DN.dk; da@da.dk; info@danskbyggeri.dk; info@dcu.dk; hoeringssager@danskerhverv.dk; info@danskerhvervsfremme.dk; dhf@dhf-net.dk; Jurateamet@danskenergi.dk; metal@danskmetal.dk; dof@dof.dk; dtl@dtl.eu; dvl@dvl.dk; dv@dv.dk; mail@danskeadvokater.dk; dh@handicap.dk; danskehavne@danskehavne.dk; skovloekke@dmc-org.dk; regioner@regioner.dk; dch@dch.dk; info@rgo.dk; transport@di.dk; post@domstolsstyrelsen.dk; dsbpost@dsb.dk; erst@erst.dk; 3f@3f.dk; kontaktfdm@fdm.dk; foa@foa.dk; hoeringer@fbr.dk; fmi@mil.dk; fes@mil.dk; kommunen@fredericia.dk; fr@friluftstraadet.dk; kommunen@herning.dk; post@holb.dk; hvr@hvr.dk; itd@itd.dk; kalundborg@kalundborg.dk; kommunen@kolding.dk; post@kommissarius.dk; komoe@komoe.dk; kl@kl.dk; kfst@remove-this.kfst.dk; hoering@lf.dk; kontor@menighedsraad.dk; arkitektsteenjaer@hotmail.com; dalo@da.dk; lev@lev.dk; midttrafik@midttrafik.dk; mst@mst.dk; nst@nst.dk; noahtrafik@noah.dk; sekretariat@parcelhus.dk; kontakt@rm.dk; regionsjaelland@regionsjaelland.dk; kontakt@rsyd.dk; jm@jm.dk; Rigsrevisionen <info@rigsrevisionen.dk>; post@rksk.dk; Kjeld.allan.larsen@gmail.com; info@sikkertrafik.dk; post@sydtrafik.dk; LOR@MOVIATRAFIK.DK; jur@tbst.dk; trekantbrand@trekantbrand.dk

Emne: Høring over udkast til forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning

Høring over udkast til forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning

Vejdirektoratets j. nr. 23-784

Vejdirektoratet fremsender hermed udkast til forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning i offentlig høring.

Høringsbrev, høringsliste og lovforslag er vedhæftet denne mail.

Materialet kan også findes på Høringsportalen via dette link: [Høringsdetaljer - Høringsportalen \(hoeringsportalen.dk\)](https://hoeringsportalen.dk)

Høringsperiode

Eventuelle bemærkninger til lovforslaget bedes fremsendt snarest muligt og **senest den 17. august 2023**.

Hørings svar bedes sendt til anlaegslov@vd.dk med henvisning til j.nr. 23-784.

Spørgsmål

Eventuelle spørgsmål angående høringen kan rettes til Ulrik Larsen på e-mail ul@vd.dk og telefon 7244 3618 eller Leif Hald Pedersen på e-mail lh@vd.dk og telefon 7244 3606.

Læs om Rigsrevisionens behandling af personoplysninger [her](#)

Læs om Rigsrevisionens behandling af personoplysninger [her](#)

Læs om Rigsrevisionens behandling af personoplysninger [her](#)

Læs om Rigsrevisionens behandling af personoplysninger [her](#)

Knabstrup den 10. august 2023

Høringssvar fra Knabstrup Lokalforum vedr. udkast til forslag til lov om anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape.

I Knabstrup opfatter vi den kommende opgradering af rute 23 som meget afgørende for byens fremtid.

Vi har meget længe set frem til en løsning på det meget farlige kryds ved Knabstrup Møllebakke/Knabstrupvej og Skovvejen. Det bliver en afgørende forbedring, at der kommer en bro over motorvejen her, og den må meget gerne være det allerførste, der bliver bygget, når arbejdet går i gang.

Det er imidlertid også afgørende, at der også fremover bliver let adgang til motorvejen til og fra Knabstrup. Ikke kun for byens beboeres og virksomheders skyld, men også af hensyn til vores nabobyer samt de mange, der dagligt gæster byen for at arbejde, handle, deltage i arrangementer eller andre formål.

Vores høringssvar har derfor fokus på behov for tilslutningsanlæg ved Knabstrup jf. afsnit 3.1.2.1 Tilslutningsanlæg og motorvejskryds s. 21 i udkastet (bilaget).

Tilslutningsanlæg

Vi finder det glædeligt, at lovforslaget har et tilslutningsanlæg ved Knabstrup med i forslaget. Desværre kun som en option og derfor ikke automatisk en integreret del af den samlede løsning. Vi anmoder derfor om, at det bliver præciseret, at optionen vælges til eller endnu bedre, at den udvides til ramper i begge retninger. Trafikudviklingen retter sig nemlig i stigende grad mod vest. Ikke mindst den kraftige erhvervsudvikling i Kalundborg gør hele strækningen langs rute 23 til et oplagt bosætningsområde for de mange tusind nye medarbejdere, der skal ansættes i de kommende år. Lokalt ser vi et stort udviklingspotentiale for bosætning i Knabstrup, men det forudsætter gode adgangsforhold til motorvejen i begge retninger.

Vi ønsker derfor fortsat et tilslutningsanlæg med ramper mod både øst og vest i Knabstrup. Der er flere grunde hertil:

Trafiksikkerhed

Det er afgørende at sikre let adgang ud til motorvejen og få ledt mest mulig trafik så hurtigt som muligt væk fra de mindre veje, hvor de bløde trafikanter er meget udsatte. Hvis der ikke kommer tilslutning til motorvejen ved Knabstrup, vil det medføre en øget trafik på lokalvejene især mod og gennem Mørkøv, men også gennem Regstrup og Søstrup vil trafikmængden øges. Vi taler om skoleveje uden cykelstier, som i forvejen plages af stigende trafikbelastning.

Lokalområdets udvikling

Med opgradering af rute 23 til motorvej er der en unik mulighed for at skabe et attraktivt udviklingsområde for både bosætning og erhverv i hele området langs motorvejen. Der er et udtalt ønske om at etablere mere erhverv langs den sydlige side af motorvejen mellem Mørkøv og Jyderup, og i Knabstrup er der gode muligheder for øget bosætning. Holbæk Kommune er allerede i gang med investeringer i Knabstrup til renovering af skole og børnehus, og i samarbejde med et boligselskab er der mange nye boliger på vej. Vi taler om investeringer i omegnen af 150 millioner kr. For at Knabstrup fortsat skal være et attraktivt sted at bosætte sig, skal der være gode adgangsforhold til den nye motorvej. Uden ramper skal man i fremtiden

enten køre 6 km mod øst og krydse motorvejen tre gange eller køre fire-fem km mod vest ad snoede landeveje og gennem byområde for at komme på.

Forringede adgangsforhold vil påvirke Knabstrup bys handelsliv negativt, ligesom kulturelle arrangementer og foreningsaktiviteter vil få sværere ved at tiltrække deltagere udefra. Et fremtidigt skyttecenter af internationalt format, som der er planer om ved Knabstrup Hallen, fortjener også bedre adgangsforhold end de planlagte.

Bred opbakning om vores ønsker

Knabstrup, Regstrup og Mørkøv, Skamstrup og Stigs Bjergby Lokalforum er enige om, at der er behov for et tilslutningsanlæg ved Knabstrup med ramper i begge retninger. Vi har et tæt samarbejde med Holbæk Kommunes kommunalbestyrelse og administration, som bakker op om vores ønsker. Sammen anser vi et tilslutningsanlæg ved Knabstrup for helt afgørende for, at den igangværende positive udvikling i lokalområdet kan fortsætte.

Den samfundsmæssige værdi

Det er vores klare overbevisning, at den samfundsmæssige værdi som tilføres ved at etablere ramper, langt overgår den forholdsvis beskedne merudgift på (anslået 17 + 12 mill. kr.) ramperne vil koste. Vi mener hele motorvejsstrækningen mod Kalundborg rummer store potentialer for udvikling af både erhverv og bosætning samt diverse rekreative formål. Derfor er det afgørende, at der træffes kloge fremtidssikrede beslutninger, så de nødvendige anlæg kommer med fra starten i en sammenhængende løsning for hele strækningen.

I håb om en imødekommende behandling.

Med venlig hilsen

Knabstrup Lokalforum

v/formand Jan Fjordbak

Til: anlaegslov@vd.dk (anlaegslov)
Cc: PS@fbr.dk (Pia Saxild)
Fra: Vagn Jelsøe (vj@fbr.dk)
Titel: VS: Høring over udkast til forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning
Sendt: 10-08-2023 10:16
Bilag: image001.png; image004.jpg;

Vedr. Jeres j.nr. 23-784.

Forbrugerrådet Tænk har modtaget Høring over udkast til forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning.

Vi har gennemgået høringsmaterialet og har ingen bemærkninger til forslaget.

Mvh

Vagn Jelsøe

CHEFKONSULENT

M +45 2280 6106

W taenk.dk

Forbrugerrådet Tænk

Ryesgade 3A, 2. th. | 2200 Kbh. N



Fra: anlaegslov [<mailto:anlaegslov@vd.dk>]

Sendt: 7. juli 2023 11:33

Til: ae@ae.dk; Info@arriva.dk; hoeringer@bane.dk; info@campingbranchen.dk; post@cyklistforbundet.dk; jj@dfac.dk; DN@DN.dk; da@da.dk; info@danskbyggeri.dk; info@dcu.dk; hoeringssager@danskerhverv.dk; info@danskerhvervsfremme.dk; dhf@dhf-net.dk; Lurateamet@danskenergi.dk; metal@danskmetal.dk; dof@dof.dk; dtl@dtl.eu; dvl@dvl.dk; dv@dv.dk; mail@danskeadvokater.dk; dh@handicap.dk; danskehavne@danskehavne.dk; skovloekke@dmc-org.dk; regioner@regioner.dk; dch@dch.dk; info@rgo.dk; transport@di.dk; post@domstolsstyrelsen.dk; dsbpost@dsb.dk; erst@erst.dk; 3f@3f.dk; kontaktfdm@fdm.dk; foa@foa.dk;
Forbrugerrådet Tænk Hoeringer <hoeringer@fbr.dk>; fmi@mil.dk; fes@mil.dk; kommunen@fredericia.dk; fr@friluftsradet.dk; kommunen@herning.dk; post@holb.dk; hvr@hvr.dk; itd@itd.dk; kalundborg@kalundborg.dk; kommunen@kolding.dk; post@kommissarius.dk; komoe@komoe.dk; kl@kl.dk; kfst@remove-this.kfst.dk; hoering@lf.dk; kontor@menighedsraad.dk; arkitektsteenjaer@hotmail.com; dalo@da.dk; lev@lev.dk; midttrafik@midttrafik.dk; mst@mst.dk; nst@nst.dk; noahtrafik@noah.dk; sekretariat@parcelhus.dk; kontakt@rm.dk; regionsjaelland@regionsjaelland.dk; kontakt@rsyd.dk; jm@jm.dk; info@rigsrevisionen.dk; post@rksk.dk; Kjeld.allan.larsen@gmail.com; info@sikkertrafik.dk; post@sydtrafik.dk; LOR@MOVIATRAFIK.DK; jur@tbst.dk; trekantbrand@trekantbrand.dk

Emne: Høring over udkast til forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning

Høring over udkast til forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning

Vejdirektoratets j. nr. 23-784

Vejdirektoratet fremsender hermed udkast til forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning i offentlig høring.

Høringsbrev, høringsliste og lovforslag er vedhæftet denne mail.

Materialet kan også findes på Høringsportalen via dette link: [Høringsdetaljer - Høringsportalen \(hoeringsportalen.dk\)](https://hoeringsportalen.dk)
Høringsperiode

Eventuelle bemærkninger til lovforslaget bedes fremsendt snarest muligt og **senest den 17. august 2023**.

Hørings svar bedes sendt til anlaegslov@vd.dk med henvisning til j.nr. 23-784.

Spørgsmål

Eventuelle spørgsmål angående høringen kan rettes til Ulrik Larsen på e-mail ul@vd.dk og telefon 7244 3618 eller Leif Hald Pedersen på e-mail lh@vd.dk og telefon 7244 3606.



Til: anlaegslov@vd.dk (anlaegslov)
Cc: DSBPOST@dsb.dk (DSBPOST)
Fra: Isabella Leandri-Hansen (ISLE@DSB.DK)
Titel: SV: Høring over udkast til forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning - j.nr. 23-784
Sendt: 08-08-2023 13:10
Bilag: image002.png; image003.png;

Til Vejdirektoratet,
Vedr. j.nr. 23-784.
DSB takker for høringsmuligheden. DSB har ingen bemærkninger til høringen.
God dag.
Med venlig hilsen

Isabella Leandri-Hansen
Direktionsassistent

Koncernsekretariatet, DSB, CVR 25 05 00 53
Direkte 24689692, E-mail isle@dsb.dk



DSB Rejs med

Fra: anlaegslov <anlaegslov@vd.dk>

Sendt: 7. juli 2023 11:33

Til: ae@ae.dk; Info@arriva.dk; hoeringer@bane.dk; info@campingbranchen.dk; post@cyklistforbundet.dk; jj@dfac.dk; DN@DN.dk; da@da.dk; info@danskbyggeri.dk; info@dcu.dk; hoeringssager@danskerhverv.dk; info@danskerhvervsfremme.dk; dhf@dhf-net.dk; Jurateamet@danskenergi.dk; metal@danskmetal.dk; dof@dof.dk; dtl@dtl.eu; dvl@dvl.dk; dv@dv.dk; mail@danskeadvokater.dk; dh@handicap.dk; danskehavne@danskehavne.dk; skovloekke@dmc-org.dk; regioner@regioner.dk; dch@dch.dk; info@rgo.dk; transport@di.dk; post@domstolsstyrelsen.dk; DSBPOST <DSBPOST@dsb.dk>; erst@erst.dk; 3f@3f.dk; kontaktfdm@fdm.dk; foa@foa.dk; hoeringer@fbr.dk; fmi@mil.dk; fes@mil.dk; kommunen@fredericia.dk; fr@friluftstraadet.dk; kommunen@herning.dk; post@holb.dk; hvr@hvr.dk; itd@itd.dk; kalundborg@kalundborg.dk; kommunen@kolding.dk; post@kommissarius.dk; komoe@komoe.dk; kl@kl.dk; kfst@remove-this.kfst.dk; hoering@lf.dk; kontor@menighedsraad.dk; arkitektsteenjaer@hotmail.com; dalo@da.dk; lev@lev.dk; midttrafik@midttrafik.dk; mst@mst.dk; nst@nst.dk; noahtrafik@noah.dk; sekretariat@parcelhus.dk; kontakt@rm.dk; regionsjaelland@regionsjaelland.dk; kontakt@rsyd.dk; jm@jm.dk; info@rigsrevisionen.dk; post@rksk.dk; Kjeld.allan.larsen@gmail.com; info@sikkertrafik.dk; post@sydtrafik.dk; LOR@MOVIATRAFIK.DK; jur@tbst.dk; trekantbrand@trekantbrand.dk

Emne: Høring over udkast til forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning

Høring over udkast til forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning
Vejdirektoratets j. nr. 23-784

Vejdirektoratet fremsender hermed udkast til forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning i offentlig høring.
Høringsbrev, høringsliste og lovforslag er vedhæftet denne mail.

Materialet kan også findes på Høringsportalen via dette link: [Høringsdetaljer - Høringsportalen \(hoeringsportalen.dk\)](https://hoeringsportalen.dk)
Høringsperiode

Eventuelle bemærkninger til lovforslaget bedes fremsendt snarest muligt og **senest den 17. august 2023**.

Hørings svar bedes sendt til anlaegslov@vd.dk med henvisning til j.nr. 23-784.

Spørgsmål

Eventuelle spørgsmål angående høringen kan rettes til Ulrik Larsen på e-mail ul@vd.dk og telefon 7244 3618 eller Leif Hald Pedersen på e-mail lh@vd.dk og telefon 7244 3606.



Til: anlaegslov@vd.dk (anlaegslov)

Fra: FMN-RLM Mouritzen, Rona Lehmann (RLM@fmn.dk)

Titel: Forsvarsministeriets svar på høring om forlag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding m.v.
[RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION]

Sendt: 07-08-2023 09:36

RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION

Til Vejdirektoratet

Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelsen har videresendt Vejdirektoratets høring over udkast til forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning til Forsvarsministeriet.

Forsvarsministeriet har ingen bemærkninger til høringen.

Jeres journalnummer 73-784

Med venlig hilsen

Rona L. Mouritzen

Forsvarsministeriet

Team Rådgivning/ Legal Departement

Holmens Kanal 9, DK-1060 København K / Copenhagen K

Telefon/Telephone: + 45 72 81 00 57 / Mobil +45 61 87 14 57

E-mail: rlm@fmn.dk / Fiin: rlm@fiin.dk

www.fmn.dk

RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION

Hørings svar vedr. udkast til forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning

14. juli 2023

Generelle bemærkninger

Danske Havne takker for muligheden for at afgive høringssvar til udkast til forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning.

Danske Havne er generelt positive overfor infrastrukturprojekter, der understøtter et mobilt samfund – herunder også vejprojekter, der på forskellig vis støtter op om havnenes vækst. Det er vores overbevisning, at de tre projekter der her sendes i høring, gør netop dette.

Mobilitet i samfundet er helt fundamentalt for at skabe vækst og velstand i samfundet. Derfor er det også helt afgørende at styrke mobiliteten i de dele af landet, hvor infrastrukturen pt. ikke er optimal, som det f.eks. gør sig gældende med strækningen til Kalundborg, hvor der findes mange industriarbejdspladser.

Det er Danske Havnes overbevisning, at vejkapaciteten skal være tilstrækkelig til at håndtere de store mængder gods, der skal videre fra de mange erhvervshavne, og netop derfor er udbygningen af hhv. Kalundborgmotorvejen og Rute 15 essentielle for at undgå flaskehalse.

Danske Havnes Infrastrukturplan

I forbindelse med arbejdet der ledte til Infrastrukturaftalen i 2021, fremhævede Danske Havne en række større vejprojekter, som understøtte de danske erhvervshavnes vækst.

Blandt disse vejprojekter var bl.a. opgraderingen af rute 15. En opgradering af rute 15 mellem Ringkøbing og Herning vil øge fremkommeligheden, mobiliteten, og naturligvis trafiksikkerheden, hvilket alt sammen vil gavne områdets vækstpotentiale.

Overflytning af gods- og varer fra landevejstransport til søtransport er en naturlig, bæredygtig udvikling af transportsektoren, og bedre infrastruktur til transporthavnene understøtter denne udvikling. For Hvide Sande Havn er det af stor betydning at tænke i sammenhængende transportløsninger og i den sammenhæng er en 2+1-vej en oplagt løsning på at sikre en sammenhængende infrastruktur.

Ydermere understøtter udbygningen ikke kun bæredygtig transport, men sikrer også muligheden for at kunne tiltrække kvalificeret arbejdskraft til området.

På samme måde pegede Danske Havne på, at 3. etape af Kalundborgmotorvejen understøtter udviklingen på Kalundborg Havn. Også her, er havnen afhængig af høj

grad af mobilitet, og eftersom havnen i lang tid har oplevet problemer med rute 23, er udbygningen kærkommen.

Kalundborg huser i dag nogle af Danmarks største industrivirksomheder og mere end 1.000 medarbejdere er ansat på de virksomheder, der er placeret på havnen. Alle er afhængige af en tidssvarende infrastruktur – og presset bliver kun større i takt med udviklingen af Ny Vesthavn, som vil skabe endnu flere virksomheder i Kalundborg.

Vi ser derfor meget positivt på, at den sidste etape af Kalundborgmotorvejen nu udbygges, så særligt de sidste ca. 17 km mod Kalundborg, som i dag er en flaskehals for trafikken, forbedres gevaldigt og sikrer at Kalundborg Havns fulde potentiale kan udnyttes.

Danske Havne er desuden positive overfor udbygningen af motorvejsnettet omkring Kolding. Det er vores overbevisning, at det også her kan understøtte trafikken til og fra havnen.

Med venlig hilsen

Karina Lyngbak Sørensen,
Erhvervspolitisk konsulent

Til: anlaegslov@vd.dk (anlaegslov)
Cc: ul@vd.dk (Ulrik Millandt Larsen), lhp@vd.dk (Leif Hald Pedersen)
Fra: FMI-LE-SEK13 Schmidt, Louise Boisen (FMI-LE-SEK13@mil.dk)
Titel: Forsvarsministeriets Materiel- og Indkøbsstyrelse | Besvarelse af høring (j.nr. 23-784) [RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION]
Sendt: 13-07-2023 13:17

RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION

Til
Vejdirektoratet
Att. Ulrik Larsen & Leif Hald Pedersen
Forsvarsministeriets Materiel- og Indkøbsstyrelse (FMI) fremsender hermed besvarelse af høring ang. Udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning (jeres journalnummer j.nr. 23-784).
FMI har ikke bemærkninger til det fremsendte materiale.

Med venlig hilsen

Louise Boisen Schmidt

Fuldmægtig, Cand.Jur.

FORSVARSMINISTERIET

MATERIEL- OG INDKØBSSTYRELSEN

Ledelsessekretariatet

Lautrupbjerg 1-5, 2750 Ballerup

Internet mail: fmi-le-sek13@mil.dk / FIIN mail: fmi-le-sek13@fiin.dk

Tlf.: +45 728 14057 / Mobil: + 45 23653420

RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION

Til: anlaegslov@vd.dk (anlaegslov)
Fra: Dansk Arbejdsgiverforening (DA@da.dk)
Titel: SV: Høring over udkast til forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning / j.nr. 23-784
Sendt: 07-07-2023 12:13
Bilag: image001.png;

Til Vejdirektoratet

Ovennævnte falder uden for DA's virkefelt, og vi ønsker ikke at afgive bemærkninger.

Med venlig hilsen

Jeanet Danneberg Jepsen
Ledelsessekretær

Fra: anlaegslov <anlaegslov@vd.dk>

Sendt: 7. juli 2023 11:35

Til: ae@ae.dk; Info@arriva.dk; hoeringer@bane.dk; info@campingbranchen.dk; post@cyklistforbundet.dk; jj@dfac.dk; DN@DN.dk; Dansk Arbejdsgiverforening <DA@da.dk>; info@danskbyggeri.dk; info@dcu.dk; hoeringssager@danskerhverv.dk; info@danskerhvervsfremme.dk; dhf@dhf-net.dk; Jurateamet@danskenergi.dk; metal@danskmetal.dk; dof@dof.dk; dtl@dtl.eu; dvl@dvl.dk; dv@dv.dk; mail@danskeadvokater.dk; dh@handicap.dk; danskehavne@danskehavne.dk; skovloekke@dmc-org.dk; regioner@regioner.dk; dch@dch.dk; info@rgo.dk; transport@di.dk; post@domstolsstyrelsen.dk; dsbpost@dsb.dk; erst@erst.dk; 3f@3f.dk; kontaktfdm@fdm.dk; foa@foa.dk; hoeringer@fbr.dk; fmi@mil.dk; fes@mil.dk; kommunen@fredericia.dk; fr@friluftsradet.dk; kommunen@herning.dk; post@holb.dk; hvr@hvr.dk; itd@itd.dk; kalundborg@kalundborg.dk; kommunen@kolding.dk; post@kommissarius.dk; komoe@komoe.dk; kl@kl.dk; kfst@remove-this.kfst.dk; hoering@lf.dk; kontor@menighedsraad.dk; arkitektsteenjaer@hotmail.com; DA/LO-Udviklingsfonden <dalo@da.dk>; lev@lev.dk; midttrafik@midttrafik.dk; mst@mst.dk; nst@nst.dk; noahtrafik@noah.dk; sekretariat@parcelhus.dk; kontakt@rm.dk; regionsjaelland@regionsjaelland.dk; kontakt@rsyd.dk; jm@jm.dk; info@rigsrevisionen.dk; post@rksk.dk; Kjeld.allan.larsen@gmail.com; info@sikkertrafik.dk; post@sydtrafik.dk; LOR@MOVIATRAFIK.DK; jur@tbst.dk; trekantbrand@trekantbrand.dk

Emne: Høring over udkast til forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning

Høring over udkast til forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning
Vejdirektoratets j. nr. 23-784

Vejdirektoratet fremsender hermed udkast til forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning i offentlig høring.

Høringsbrev, høringsliste og lovforslag er vedhæftet denne mail.

Materialet kan også findes på Høringsportalen via dette link: [Høringsdetaljer - Høringsportalen \(hoeringsportalen.dk\)](https://hoeringsportalen.dk)
Høringsperiode

Eventuelle bemærkninger til lovforslaget bedes fremsendt snarest muligt og **senest den 17. august 2023**.

Hørings svar bedes sendt til anlaegslov@vd.dk med henvisning til j.nr. 23-784.

Spørgsmål

Eventuelle spørgsmål angående høringen kan rettes til Ulrik Larsen på e-mail ul@vd.dk og telefon 7244 3618 eller Leif Hald Pedersen på e-mail lhp@vd.dk og telefon 7244 3606.



Carsten Niebuhrs Gade 43, 5. sal
1577 København V
vejdirektoratet.dk