

DATO

sept. 2011

DOKUMENT

10/08345

SAGSBEHANDLER

Ulrik Larsen

MAIL

UL@vd.dk

TELEFON

UDBYGNING AF E45/E20 motorvejen mellem Kolding og Fredericia

- HØRINGSNOTAT

Høringsnotat vedrørende 2. offentlige høring
i perioden 14. juni – 15. august 2011

oktober 2011

INDHOLDSFORTEGNELSE

BAGGRUND	3
HØRINGSSVAR FRA KOMMUNER OG STATSLIGE MYNDIGHEDER	5
1. Fredericia Kommune	5
2. Kolding Kommune	6
Naturstyrelsen	8
HØRINGSSVAR FRA VIRKSOMHEDER, INTERESSEORGANISATIONER OG FORENINGER	9
3. Rådet for bæredygtig trafik	9
4. Bramdrupdam Vandværk	10
5. Haderslev stift	11
HØRINGSSVAR FRA BORGERE	12
6. Marianne og Henning Gram	12
7. Herdis Jakobsen	12
8. Per de place bjørn	12
9. KURT KROGH PEDERSEN	13
10. IONE VESTERDAL	13
11. Flemming Kolkjær Sørensen	14
12. Leif jensen	15
13. Marianne og Niels Karstoft	15
14. M. og B. Petersen	16
15. Grete og Søren Bloch	17
16. Borgere i Nr. Stenderup	17
17. Ole Lind	18
18. Poul Jakob Petersen	19
19. Alice og Egon Poulsen	20



BAGGRUND

En række partier i Folketinget har aftalt, at der skal udarbejdes beslutningsgrundlag for udbygning af motorvej E20/E45 mellem Kolding og Fredericia.

Vejdirektoratet har nu gennemført en VVM-undersøgelser for at belyse de miljømæssige, trafikale og økonomiske konsekvenser af at udbygge motorvejen. VVM er en forkortelse for Vurderinger af Virkninger på Miljøet. Vejdirektoratets VVM-undersøgelse kan læses på Vejdirektoratets hjemmeside.

Den 1. offentlighedsfase blev afholdt i perioden fra d. 7. juli 2010 til d. 2. september 2010. Den 2. offentlighedsfase er afholdt fra d. 14. juni til d. 15. august 2011. Der blev i forbindelse med den 2. offentlige høring holdt 2 borgermøder i hhv. Kolding og Taulov. På Vejdirektoratets hjemmeside kan referatet fra borgermøderne læses, ligesom materialet (Powerpoint), der blev vist på mødet blev vist kan ses.

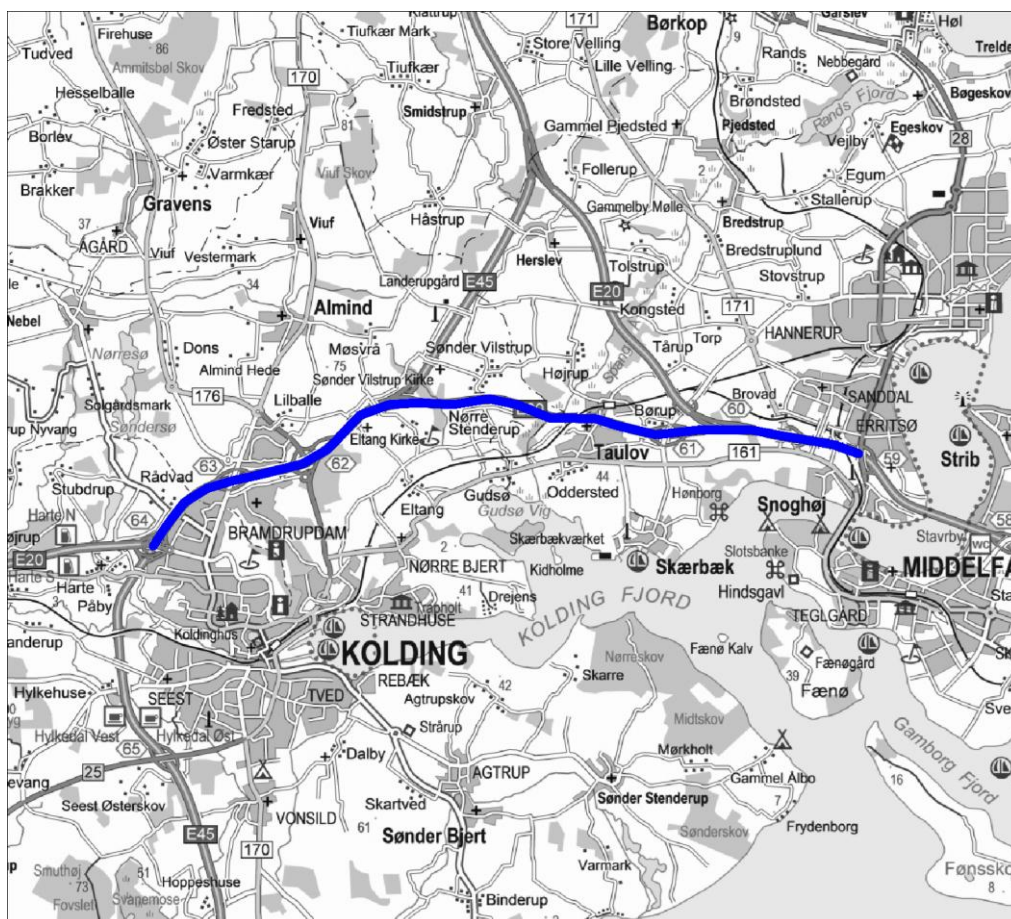


Fig. 1 Undersøgelingsstrækningen

Dette høringsnotat redegør for den 2. offentlige høring for projektet, hvor naboer, trafikanter, myndigheder m.m. har haft mulighed for at komme med bemærkninger til Vejdirektoratets VVM - undersøgelse. Notatet indeholder hørings svar og Vejdirektoratets bemærkninger til de enkelte hørings svar.



HØRINGSSVAR FRA KOMMUNER OG STATSIGE MYNDIGHEDER

1. FREDERICIA KOMMUNE

Fredericia Kommune har fremsendt høringssvar vedrørende følgende forhold:

Støjskærme og støjreducerende belægning

Kommunen noterer sig med tilfredshed, at der i forbindelse med projektets hovedforslag indgår støjskærme nord og syd for motorvejen gennem Taulov. Kommunen vil dog fastholde, at det er væsentligt for byen og landskabet, at skærmene udformes, så de indpasses i landskabet og opleves harmonisk både fra vej- og bysiden. Kommunen forventer derfor - i forbindelse med detailprojekteringen – at blive inddraget i beslutningen omkring valg af materialer, farver og udformning af skærmene. Da der ikke med projektet er planlagt ændringer i vejforløbet gennem Taulov, og da der allerede i dag er et stort antal boliger, der er støjbelastet, foreslås det, at støjafskærmningen gennemføres inden de øvrige anlægsaktiviteter igangsættes.

Kommunen fastholder, at der på hele motorvejsstrækningen gennem kommunen bør anvendes støjdæmpende belægning. I område 6 (Taulov-Erritsø) påvirkes enkeltliggende boliger langs motorvejen. Desuden er arealerne langs motorvejen udlagt til erhverv i klasse 1-5 og vil derfor kunne indeholde støjfølsomme kontor- og serviceerhverv.

Den planlagte tilkørselsrampe ved TSA 59 (Snoghøj Landevej) vil medføre en ny støjpåvirkning af området nord for motorvejen. Kommunen påpeger, at det er væsentligt at få vurderet, hvor meget kørsel og accelerationer på rampen påvirker området. Kommunen påpeger, at den nye rampe skal udformes, så den ekstra støjpåvirkning begrænses mest muligt.

TSA 61 og Udbygning af motorvejen til 8 spor ved Fredericia

I forbindelse med udarbejdelse af hovedforslaget er VVM-undersøgt en ombygning af TSA 61 samt en udvidelse af strækningen mellem motorvejskryds Fredericia og TSA 59. Fredericia Kommune er enig i, at beslutningen om etablering af disse to forslag bør afvente henholdsvis udbygningen af Danmark C og afklaring af placering af den 3. Lillebæltsforbindelse, men samtidigt skal det også sikres, at motorvejen udbygges rettidigt. Kommunen anmoder derfor Vejdirektoratet om at sikre at en evt. nødvendig udbygning af motorvejsstrækningen fra motorvejskryds Fredericia til Lillebæltsbroen indgår i beslutningen om en 3. Lillebæltsforbindelse — også selvom der træffes beslutning om en forbindelse, som ikke er parallel med Lillebæltsbroen.

TSA 60

Kommunen ønsker etableret et fuldt tilslutningsanlæg ved TSA 60. Specielt er kommunen interesseret i etableringen en afkørselsrampe fra Kolding/Vejle for derved at give mulighed for en bedre betjening af Prins Georgs Kvarter, aflaste TSA 59 samt for at forbedre vejadgangen for høje køretøjer til den vestlige del af Middelfart.

Vejdirektoratets bemærkninger til Fredericia Kommunes høringssvar



Støjskærme

Vejdirektoratet vil i forbindelse med en evt. kommende detailprojektering, arbejde mere detaljeret med udformning af støjskærme, herunder deres indpasning i landskabet. Vejdirektoratet vil tage kontakt til kommunen i en evt. kommende fase om dette, men også andre relevante emner.

Vejdirektoratet anvender som udgangspunkt kun støjreducerende asfaltbelægninger når vejen passerer bysamfund eller større samlede boligområder. For så vidt angår enkeltliggende boliger, kan disse opnå tilskud til støjisolering efter Vejdirektoratets regler herom.

I henhold til planloven er det op til kommunen i forbindelse med den kommende planlægning/udstyknig af områderne langs motorvejen, at anbefale, at støjgrænserne overholdes for den planlagte benyttelse af områderne.

Vejdirektoratets støjberegninger viser, at en eventuel ny vestvendt rampe ved TSA 59, som grænser op til lokalplanlagte erhvervsområder, kun vil ændre støjbilledet marginalt.

TSA 61 og Udbygning af motorvejen til 8 spor ved Fredericia

Vejdirektoratet vil i forbindelse med de kommende overvejelser om de strategiske undersøgelser, herunder en mulig ny forbindelse over Lillebælt sikre, at den undersøgte strækning fra TSA 59 til motorvejskryds Fredericia, samt en ombygning af TSA 61 kommer til at indgå i disse overvejelser.

TSA 60

TSA 60 ligger meget tæt på udfletningen mellem E20 og E45, og iøvrigt har transportministeren i forbindelse med tidligere forhandlinger med Fredericia Kommune, om anlæg af østvendte ramper ved Skærbækvej meddelt, at der ikke vil komme vestvendte ramper ved TSA 60.

2. KOLDING KOMMUNE

Kolding Kommune har fremsendt høringssvar vedrørende følgende forhold:

Støj

Det er kommunens opfattelse, at der med de nævnte tiltag til støjdæmpning er taget hånd om den problematik, som optager mange borgere. Kommunen er dog meget interesseret i at indgå i en dialog omkring udformning af de skitserede støjskærme samt den forhøjede jordvold, bl.a. således at man opnår den visuelt bedste løsning.

Beskyttet natur:

Med projektet er beskrevet et naturområde (lokalitet 41), som vil blive berørt af projektet. Kolding Kommune har ved besigtigelse ændret afgrænsningen af det beskyttede område. Ved besigtigelsen har Kolding Kommune fundet yderligere to naturlokaliteter beskyttet efter naturbeskyttelsesloven, som vil blive berørt af projektet i mindre omfang.

Motorvejsudvidelsens indvirkning på berørte § 3 områder er af mindre omfang, og naturtilstanden på de dele af § 3 områderne som berøres af projektet vurderes ikke at medføre nogen afgørende



forrykning af tilstanden. Der kan derfor dispenseres fra naturbeskyttelsesloven § 3 til motorvejsudvidelsen.

På de berørte lokaliteter 48F og 48G er naturværdien middel til dårlig og ikke af særlig interesse. Det vurderes derfor, at der ikke er behov for at stille vilkår om etablering af erstatningsnatur ved dispensationen for disse lokaliteter. På lokalitet 41 er naturværdien god og af særlig interesse. Der vil derfor med dispensationen blive stillet om vilkår for erstatningsnatur i umiddelbar nærhed.

Bilag IV arter:

Birkemus: Det foreslås i VVM redegørelsen, at der udlægges ekstensivt natur langs Seest Mølleå som kompensation for ødelæggelse af eventuelle yngle- og rasteområder for birkemusen ved motorvejen. Seest Mølleå er en kendt biotop for birkemusen, og udlægning af ekstensivt natur i forlængelse heraf vil overordnet set gavne dens økologiske funktionalitet, men området er ikke i umiddelbar nærhed af motorvejsudvidelsen. Kolding Kommune anbefaler, at man finder egnede lokaliteter i umiddelbar nærhed af motorvejen f.eks. ved Dybvadbro eller ved Brændsmadde Bakke, hvor der også er registreret birkemus.

Kolding Kommune forventer, at Vejdirektoratet finder egnede lokaliteter til kompensation, og sikrer at disse drives på en måde så de fremover kan koloniseres af birkemus, samt at Vejdirektoratet træffer aftaler med berørte lodsejere.

Flagermus: Som kompensation for ødelæggelse af levesteder for flagermus ved fældning af træer i Lilballe Skov foreslås i VVM redegørelsen, at der enten etableres ny skov som erstatning, eller at en større del af den resterende skov udlægges til flagermusvenlig drift. Kolding Kommune vurderer, at en flagermusvenlig drift af en større del af den eksisterende skov i højere grad og hurtigere vil sikre den økologiske funktionalitet for flagermusene end nyplantning af skov. Kolding Kommune forventer, at Vejdirektoratet finder egnet skov til en flagermusvenlig drift og, at Vejdirektoratet sikrer, at en sådan drift varetages, herunder træffer aftaler med berørte lodsejere. Driften bør som minimum foretages som beskrevet i DMU's faglige rapport nr. 635, 2007 "håndbog om dyrearter på habitatdirektivets bilag IV."

Beskyttede diger:

Det forventes, at Kolding Kommune vil kunne meddele de nødvendige dispensationer fra museumslovens bestemmelser om beskyttede sten- og jorddiger til at foretage de i projektet beskrevne ændringer af 4 beskyttede jorddiger, da der er tale om meget korte strækninger, ligesom der i et vist omfang reetableres efter endt anlægsarbejde.

Overfladevand:

Kolding Kommune har tidligere tilkendegivet, at den er indstillet på efter miljøbeskyttelsesloven at give tilladelser til udledninger af de forøgede vandmængder, med vilkår om bassiner m.v. Det kan i den forbindelse nogle steder være nødvendigt, at der gives tilladelse til benyttelse af rørlagte strækninger efter vandløbsloven. Disse tilladelser er kommunen også indstillet på at give. Opmærksomheden rettes mod, at aftaler forinden skal indgås mellem lodsejerne og Vejdirektoratet.



Nye og eventuelt midlertidige regnvandsbassiner / bundfældningsbassiner bør etableres som noget af det første i anlægsfasen, idet der erfaringsmæssigt opstår stor materialetransport (sand og jord), der kan blive skyllet ud i vandløbene. Også fra arbejder med nye skråningsanlæg vil der kunne komme store mængder sand og jord. Her vil midlertidige bundfældningsbassiner være relevante.

Udover høringssvaret har Kolding Kommune i et bilag mere detaljeret beskrevet de ændringer i naturområder og tilstand som en nylig besigtigelse gav anledning til i forhold til vejdirektoratets kortlægningsrapport.

Vejdirektoratets bemærkninger til Kolding Kommunes høringssvar

Vejdirektoratet vil i en evt. kommende detailprojekteringsfase tage kontakt til kommunen omkring udformning af de foreslåede støjvolde.

Vejdirektoratet har taget kommunens bemærkninger om ændringer i naturtilstanden i forskellige områder til efterretning og vil i en evt. kommende detailprojekteringsfase drøfte udlægning af erstatningsnatur med kommunen nærmere, herunder omkring egnede lokaliteter for birkemus og flagermus.

NATURSTYRELSEN

Naturstyrelsen vurderer at påvirkningen af landskabet i anlægsfasen lokalt er begrænset til området omkring den eksisterende motorvej. I driftsfasen vil udbygningen af vejanlægget være af så begrænset karakter, at landskabet samlet set ikke vurderes at blive væsentligt påvirket udover vejens nuværende påvirkning.

På den baggrund er Naturstyrelsen Odense sindet at meddele principgodkendelse efter naturbeskyttelseslovens § 20, stk. 2, til det foreliggende vejprojekt for udbygning af motorvejen mellem Kolding og Fredericia.

Vejdirektoratet har noteret Naturstyrelsens bemærkninger



HØRINGSSVAR FRA VIRKSOMHEDER, INTERESSEORGANISATIONER OG FORENINGER

3. RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Rådet for Bæredygtig trafik påpeger, at Vejdirektoratet ikke har taget højde for, at VD ikke gør opmærksom på, at trafikken toppede i 2008 og siden er faldet og nu er nede på et niveau, som mellem 2005 og 2006. Ligeledes påpeges at der kun fokuseres på døgntrafik, men Rådet for bæredygtig Trafik påpeger, at der skal kigges på hvilke typer af biler der kører hvornår. Rådet for Bæredygtig Trafik mener, at hvis der kunne fjernes 10-15 % af trafikken i spidstimen ville fremkommensligheden være i top.

Derudover påpeges, at det ikke er rimeligt at bruge støj som argument for at udvide vejen. Ligeledes påpeges, at Vejdirektoratet meget hurtigt afviser en fornuftig trafikledelse. Dette vil sammen med en udbygning af den kollektive trafik kunne løse alle problemer, mener Rådet for Bæredygtig Trafik.

Rådet for Bæredygtig Trafik kritiserer Vejdirektoratets beregninger for det kollektive alternativ (tog og busser). Bl.a. påpeges, at netop bustrafik kan være et godt alternativ i området med meget lokal- og regionaltrafik. Ligeledes kritiseres Vejdirektoratets forudsætninger (trafikmodellen) for beregning af banetraffikkens muligheder for at aflaste vejtrafikken. Rådet for Bæredygtig Trafik påpeger at en dobbeltsporet bane kan transportere lige så mange mennesker, som 32 vejbaner. Et S-banelignende system med hyppig drift i Østjylland kunne give voldsomme forbedringer af banetraffikken, der så kunne suppleres af effektive bussystemer og letbaner.

Overordnet konkluderer Rådet for Bæredygtig Trafik, at Vejdirektoratets analyser for ensidigt fremskriver biltraffikkens omfang. Ligeledes mener Rådet, at det burde være uafhængige forskningsinstitutioner, der gennemføre sådanne undersøgelser.

Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvar fra Rådet for bæredygtig trafik

Vejdirektoratet mener ikke, at trafikaftalen om en grøn transportpolitik ændrer på den beslutning, som man politisk tidligere har truffet om at gennemføre at gennemføre en VVM-undersøgelse om en udbygning af motorvejen. Tværtimod indgår projektet som et af de projekter, hvor der ifølge aftalen i 2011 skal foreligge et beslutningsgrundlag.

Vejdirektoratet bemærker, at trafikprognosen primært er baseret på beregninger med Trafikmodellen for Trekantområdet ("Trekantmodellen"). Prognosesituation for bilmodellens turmatricer er baseret på nye plandata for perioden frem til 2022, samt Trafikmodellen for Jylland Fyn, hvor prognosen er baseret på plandata frem til 2015.

Vejdirektoratets generelle forventning til vækst i området omkring projektstrækningen er fastlagt til 2,5 % om året for turlængder over 20 km. For øvrige ture er der blevet fremskrevet med 1,5 % pr år, med baggrund i anbefalinger fra DTU Transport



Selv om der de sidste år har kunnet konstateres et lille fald i trafikken på en del vejstrækninger, findes der ikke efter Vejdirektoratets vurdering baggrund for at formode, at trafikken ikke vil stige igen i fremtiden.

Vejdirektoratet mener ikke, at støj er brugt som argument for at udbygge vejen. Udbygningen er foreslået med udgangspunkt i at skaffe mere kapacitet på den aktuelle strækning. Derudover foreslås supplerende støjbeskyttelse de steder, hvor der kan opnås en positiv effekt.

I forhold til den kollektive aflastning er der foretaget en sammenligning af rejsetider for bustransport. Det forventes ikke, at bustransporten kan blive et reelt alternativ til biltransporten, idet der skal et meget markant forbedret busprodukt (direkte ruter mellem bymidter, øget komfort mv.) til for at fremstå som attraktivt alternativ. Overflytningen mellem bil og bus på den pågældende strækning forventes således kun at være marginal.

Derimod er det vurderet, at der for banebetjeningen er et mindre potentiale, idet den både rejsetidsmæssigt og komfortmæssigt udgør et alternativ til biltransporten. Der er tidligere undersøgt potentialet for etablering af en letbane mellem Kolding og Vejle, hvilket dog er vurderet ikke at være et hurtigere alternativ end den nuværende banebetjening over Fredericia. I alternativet er der i stedet foreslået et solidt banealternativ, hvor banebetjeningen mellem Kolding Fredericia omtrent fordobles, idet der indsættes regional/lokaltog som supplement til den eksisterende banebetjening. Herved opnås en banebetjening med 15 min. drift på den pågældende strækning mellem Kolding-Fredericia. Vurderingen af et banealternativ er foretaget med baggrund i drøftelser med trafikstyrelsen.

Bla. ifm. Infrastrukturkommissionens arbejde blev der foretaget en supplerende analyse af overflytningspotentialet mellem vej og bane for udvalgte korridorer. For den sønderjyske motorvejskorridor, inkl. Motorvejstrekanten, blev det vurderet, at det sandsynlige overflytningspotentiale mellem vej og bane var på 10-20 % af den nuværende trafikbelastning.

Disse faktorer har indgået i vurderingen af, at et kollektivt alternativt kan flytte op til ca. 2000 biler i døgnet.

4. BRAMDRUPDAM VANDVÆRK

Bramdrupdam vandværk skriver, at vandværket har 5 borerer liggende langs motorvejen ved underføringen af Petersmindevej. Vandværket er ikke trykke ved, at motorvejen kommer tættere på dets borerer, som i forvejen er meget tæt på. Vandværket nævner at grænserne for en kommende beskyttelses zone er i forhandling på et niveau omkring 300 m. Hvis dette bliver vedtaget, er borererne langt inden for denne zone.

Samtidig er vandværket nervøs for et nyt regnvands bassin lige ved siden af deres borerer og ovenpå indvindingsoplandet. De mener, at det er en unødigt risiko at etablere denne så tæt på og vandværket kræver, at en sådan bliver flyttet til et mere hensigtsmæssigt område.

I det nuværende materiale bliver deres tilkørselsvej slettet og vandværket påpeger, at der dermed ingen mulighed er for adgang til dets borerer.



Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvar fra Bramdrupdam vandværk

Vejdirektoratet vil naturligvis reetablere en adgangsvej til borerne. Det er en fejl, at det ikke er vist på skitseprojektet. Et regnvandsbassin vil blive anlagt med membraner og tæt bund, således at der ikke er risiko for nedsivning til vandindvindingsområder. Vejdirektoratet vil i en evt. kommende detailprojekteringsfase tage kontakt til kommunen som myndighed omkring dette.

5. HADERSLEV STIFT

Stiftøvrigheden har forelagt Vejdirektoratets projekt for kgl. bygningsinspektør Niels Vium, Nationalmuseet og landskabsarkitekt Preben Skaarup, og kopi af de indhentede udtalelser er vedlagt høringssvaret.

Det fremgår af landskabsarkitekt Preben Skaarups udtalelse, at den forventede øgede trafik og udbygningen af motorvejen med flere spor uden tvivl vil gøre påvirkningen af Eltang kirke og kirkegård endnu mere mærkbar end i dag, hvor støjen og den visuelle påvirkning allerede i høj grad forstyrrer oplevelsen af den fritliggende kirke i landskabet. Konsulenten anbefaler derfor, at det bør overvejes, om der kan etableres en støjafskærmning langs vejen, der dels kan dæmpe støjen på kirkegården og samtidig give en visuel afskærmning mellem kirkegården og motorvejen.

For så vidt angår Taulov kirke, peger den kgl. bygningsinspektør på, at det kunne overvejes at forlænge den viste lydskærm mod vest for yderligere at reducere trafikstøjen på Taulov kirkegård. Stiftsøvrigheden skal i den anledning anmode Vejdirektoratet om en særlig vurdering af de landskabelige og støjmessige forhold omkring Eltang og Taulov kirker for at få klarlagt mulighederne for at reducere de gener, der er og vil blive i fremtiden for de to kirker.

Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvar fra Haderslev Stift

Vejdirektoratet har vurderet mulighederne for at støjbeskytte Eltang Kirke. Selve kirken er placeret ca. 200 m fra motorvejen og ligger "højt" i landskabet. En støjvold/skærm ved motorvejen vurderes imidlertid ikke at have nogen mærkbar støjreducerende effekt på kirke og omgivelserne omkring.

Den foreslåede støjafskærmning ved Taulov er på sydsiden forudsat at starte lige øst for jernbanen. Vejdirektoratet vurderer, at en forlængelse af afskærmningen mod vest som følge terrænforholdene og især afstanden vil have nogen effekt på støjforholdene ved Taulov kirke.



HØRINGSSVAR FRA BORGERE

6. MARIANNE OG HENNING GRAM

Marianne og Henning Gram bemærker, at der ikke er støjafskærmning foran deres gård (Nørreskovgårdsvej 3), og anfører, støjafskærmningen skal fortsætte hen foran gården, og stoppe ved eksisterende vold.

Vejdirektoratet skal hertil bemærke, at det planlægges at forhøje den eksisterende vold og opsætte en støjskærm i forlængelse af volden og hen til Vejlevej. Dvs. der opsættes en skærm foran ejendommen. Den nærmere placering og udformning af en støjskærm vil blive fastlagt i en eventuel kommende detailprojekteringsfase.

7. HERDIS JAKOBSEN

Herdis Jakobsen nævner, at de er meget generet af støj omkring opkørslen til Den nye Lillebæltsbro, hvor der "tages tilløb" op til, og op over broen.

Det giver sig udtryk ved, at vinduerne må lukkes om natten pga. støj fra motorvejen om natten. Ligeledes er det om sommeren meget generende at opholde sig i haven.

Vejdirektoratet bemærker, at strækningen fra TSA 59 og til den nye Lillebæltsbro har ligget udenfor undersøgelsens kommissorium, og derfor ikke er medtaget. Strækningen indgår i den løbende prioritering mhp. at reducere støjgenerne langs statens veje, hvor midlerne til støjreduktion som udgangspunkt anvendes langs de strækninger, hvor der kan opnås mest støjreduktion for pengene.

8. PER DE PLACE BJØRN

Per de Place Bjørn nævner, at den øgede trafikmængde på motorvejen har medført stigende vejstøj til gene for dem som bor i nærhed af motorvejen.

Idet der for øjeblikket foregår vedligeholdelse af dele af ovennævnte motorvejsstrækning blev der i mødet forespurgt, om der vil blive udlagt støjreducerende asfalt. Han opfattede Vejdirektoratets repræsentanters svar derhen, at der **ikke** ville blive anvendt støjreducerende asfalt ved den forestående vedligeholdelse.

Han forventer, at der selvfølgelig vil blive anvendt støjreducerende asfalt i forbindelse med den kommende vedligeholdelse af strækningen fra motorvejskryds Fredericia til TSA 59 Fredericia Syd. Motorvejsstrækningen går gennem bymæssig bebyggelse med såvel boliger som erhverv og støjen fra motorvejstrafikken overstiger angiveligt 58 dB.



Vejdirektoratet har i forbindelse med den asfaltbelægning der er lagt ud i 2011 ikke lagt støjreducerende asfalt ud mellem motorvejskryds Kolding og TSA 59. Det er vurderet, at der ikke er sammenhængende boligområder hvor støjreducerende asfalt ville kunne have en effekt. Støjreducerende asfalt er dyrere end "alm. asfalt" i løbende vedligeholdelse

9. KURT KROGH PEDERSEN

Kurt Krogh Pedersen bemærker, at vores motorveje er meget samfundsnyttige og skal selvfølgelig være opdaterede.

Han er af den opfattelse, at samfundet ikke gør nok for støjreducering. Han bemærker, at det er glædeligt, at der nu gøres noget ved støjgenerne i Taulov.

Han er overbevist om, at støjen fra Taulov motorvejen stammer fra strækningen Taulov kirkevej til Skærbækvejen, og vil derfor foreslå, at man anlægger en støjabsorberende mur på hele denne strækning (nordsiden af Taulov motorvejen), samtidig med en beplantning. Dette vil også skærme lidt for industriområdet. Endvidere generes landsbyen Børup urimeligt meget af støj. Herudover foreslår han, at der etableres en gennemsigtig støjmur gennem selve Elbodalen. Støj fra denne del af motorvejen generer også vores kvarter – især når vinden er sydvestlig.

På langt sigt håber han, at der arbejdes på at reducere den stadig stigende trafik i området ved en reduktion af transittrafikken. Dette kunne eksempelvis være ved at etablere en fast forbindelse over Kattegat og en forbindelse mellem Als og Fyn. Sådanne forbindelser vil helt sikkert aflaste vores område og forhindre en tredje forbindelse over Lillebælt.

Vejdirektoratet bemærker, at der ved planlægning af støjafskærmningen gennem Taulov er valgt den strækning hvor det vurderes, at der kan opnås mest effekt for de investerede midler. På nordsiden af motorvejen fra Taulov Kirkevej og til Skærbækvejen, er det primært industriområder, der er beliggende nord for motorvejen, hvor der ikke er praksis for at etablere støjreducerende foranstaltninger imod vejstøj. Vejdirektoratet bemærker, at en støjskærm gennem Elbodalen ikke vil have en nævneværdig effekt på boligområder i forhold til investeringen. Derudover vil det landskabsmæssigt være svært at indpasse.

Det er aftalt, at der i 2013 skal ske politiske drøftelser af de strategiske undersøgelser, der er igangsat. Herunder forskellige forslag til en ny forbindelse over Lillebælt. En evt. aflastning af vejforbindelser i trekantområdet vil indgå som en del af undersøgelserne.

10. LONE VESTERDAL

Lone Vesterdal bor på Stenderupgaard, Nr. Stenderupvej 31, 6000 Kolding.

Hun peger på, at den lettere stigning af volumen af vand, der som en følge af motorvejsudbygningen der vil skulle afledes gennem Nørre Stenderup Bæk, som løber gennem en meget lang strækning af skovområde hørende til ejendommen.

Da den nuværende motorvej blev etableret i 1967, blev der ikke anlagt bassin eller sandfang. Mængden af vand fra motorvejen blev og bliver fortsat ledt ned gennem Nørre Stenderup Bæk,



som løber et forholdsvis langt stykke ned gennem den tilhørende skov. Det fik den umiddelbare konsekvens, at den nordlige sø i løbet af de første år efter anlæggelse af motorvejen sandede til. Bækken løber gennem flere underføringer og gennem en sydlig sø, inden den fortsætter videre mod Gudsø Vig.

Den nordlige sø har været der helt tilbage til før 1930'erne, og tilsandingen skete umiddelbart efter motorvejs-anlæggelsen i 1967. Sø blev oprenset for 8 år siden, men efter få år sandede den atter til.

I VVM-redegørelsen skrives, at der forventes at forekomme en "mindre stigning i volumen af vand, der skal afledes" (side 71). Der planlægges anlæggelse af bassiner men det påregnes at disse vil løbe over ca. hvert femte år. Der vil altså ske en stigning af vandafledning fra motorvejen ned gennem Nørre Stenderup Bæk.

Derfor anmoder Lone Vesterdak om, at der sikres en ordentlig og ansvarlig vandafledning fra motorvejen og ned gennem Nørre Stenderup Bæk ved dels at oprense søen efter mange års tilsanding fra den nuværende motorvej, dels ved at påtage sig en oprensingspligt eks. hvert 5. år, så afledningen af vand kan ske på en ansvarlig og sikker måde.

Derudover anmoder Lone Vesterdal om, at det undersøges om størrelsen af de nuværende rør i de eksisterende underføringer er tilstrækkelige i forbindelse med en øget volumen af gennemstrømmende vand. Slutteligt anmodes om, at anlægsmyndigheden redegør for, at vandkvaliteten ikke forringes i bæk og søer i forbindelse med, at alt vand kantopsamles fra samtlige asfaltbelagte arealer.

Vejdirektoratet takker for de detaljerede oplysningerne om afvandingsforholdene i området og ved Nørre Stenderup Bæk. I forbindelse med en evt. udbygning af motorvejen vil afvandingsystemet blive ændret til moderne standard, og der vil blive etableret et lukket opsamlingsystem og vandet fra motorvejen bliver ledt til regnvandsbassiner hvor afløbene er regulerede. Bassinerne bliver dimensioneret således at opholdstiden sikrer at risikoen for forurening af vandløbene mindskes.

Vejdirektoratet vil sammen med miljømyndighederne i en evt. kommende detailprojekteringsfase undersøge muligheden, for at oprense søen, således at denne kan blive genskabt og indgå som recipient fremover.

11. FLEMMING KOLKJÆR SØRENSEN

Flemming Kolkjær Sørensen anbefaler, at man foretager udbygningen af strækningen fra motorvejskryds Kolding V til motorvejskryds Kolding med 8 gennemgående kørespor, da dette kan gøres for en merudgift på kun 76.2 mio. kr. når det gøres samtidigt. Erfaringen for motorvejstrafikken rundt om Kolding viser klart, at reduktionen i antallet af kørebaner på strækningen giver trafikproblemer. En senere udbygning til 8 gennemgående kørespor vil være meget dyrere i anlægsudgifter. Hertil kommer gener for trafikken under anlægsfasen.



Samtidigt nævner Flemming Kolkjær Sørensen, at der bør overvejes en samtidig udbygning af TSA 61, Skærbækvej som skitseret til en udgift på 85,1 mio. kr., så tilslutningsanlægget er klar til den stigende trafik, før det giver problemer for trafikken til og fra beboelsesområderne og transportcentret.

Vejdirektoratet skal hertil bemærke, at de foreslåede løsninger er beskrevet i VVM-redegørelsen. Det vil være op til den videre politiske proces at beslutte hvorvidt der skal udbygges til 8 spor ved Kolding, og hvorvidt at TSA 61 skal anlægges.

12. LEIF JENSEN

Leif Jensen spørger til muligheden for en evt. ekspropriering af ejendommen beliggende Soneberg 3. Derved kan det undgås, at opføre en støjvold på strækningen ud for matriklen, da det er det eneste hus.

Vejdirektoratet skal hertil bemærke, at der ikke er planer om at ekspropriere den pågældende ejendom, da udbygningen ikke vil komme i konflikt hermed. I VVM-redegørelsen er der forudsat opsætning af en støjskærm som starter ca. 150 m nord for Egtvedvej af hensyn til boligområdet omkring Raadvadvej. Vejdirektoratet opsætter ikke støjskærme ved enkeltliggende ejendomme, da omkostningerne hertil ikke står mål med den opnåede effekt. Enkeltliggende ejendomme belastet med mere end 63 dB (L_{den}) fra motorvejen, vil dog blive tilbudt tilskud til støjisolering, i forbindelse med et eventuelt udbygningsprojekt.

13. MARIANNE OG NIELS KARSTOFT

Marianne og Niels Kartoft bor i bor på Sandagergård, Sletteskovvej 101 og har mark og skov, der i hele deres længde på ca. godt 1 km grænser direkte op til eksisterende motorvej.

De har selv for mange år siden etableret et 6-rækket hegn der er vokset godt og massivt til. Ud over at fange de værste affaldselementer der kommer flyvende fra motorvejen fungerer hegnet som støjdæmper, ligesom det udgør en fysisk og psykologisk barriere mod motorvejen. De vil være meget kede af at dette hegn skulle fjernes, og Marianne og Niels Kartoft anmoder derfor om, at det i så fald bliver erstattet med en beplantet jordvold over hele strækningen hvor det 6-rækkede hegn er etableret. Der vil gå mange år inden et evt. nyt hegn vokser til, derfor vil en beplantet jordvold hurtigere få samme funktion som det nuværende hegn.

Ved at åbne op mod motorvejen igen ødelægges kulturlandskabet. Der er tale om meget smukt og særligt bevaringsværdigt kulturlandskab, på bakkedrag med enestående udsigt til Eltang Kirke mod nord og hele strøget ud over dalen til Nr. Bjert mod syd.

Marianne og Niels Kartoft bemærker, at denne strækning af Sletteskovvej er meget benyttet af og populær blandt cyklister, spadserende og andre der gerne vil nyde det smukke område samt opleve strækningens historiske spor (bl.a. kirkesti fra Strandhuse til Eltang).



Marianne og Niels Kartoff henstiller, at der ikke tilføres vand fra motorvejen til bækken der går forbi Sandagergård, da der er tale om et vandløb med vand af særlig høj kvalitet. Det er af myndighederne klassificeret som vand af allerhøjeste kvalitet. Marianne og Niels Kartoff vil meget gerne kontaktes heromkring for en god alternativ løsning.

Samtidig påpeges, at alle i området, Eltang-Sdr. Vilstrup, i forvejen er meget generet af den eksisterende motorvej, specielt hvad angår støj. Marianne og Niels Kartoff ønsker derfor at myndighederne afværger gener fra motorvejen i dette område.

Overordnet betragtet mener de ikke, at en udvidelse af motorvejen er et fornuftigt tiltag, dels i lyset af den kommende Femern-forbindelse og de deraf følgende, og endnu ukendte, konsekvenser, dels i lyset af den alvorlige krise samfundet befinder sig i nu.

Vejdirektoratet skal hertil bemærke, at der først i forbindelse med en evt. kommende planlægning af et anlægsarbejde vil blive vurderet, hvorvidt det vil være muligt at bevare det levende hegn der er etableret ud mod motorvejen. Der vil sandsynligvis skulle etableres en arbejdsvej langs med motorvejen til transport af materialer m.m.

I forbindelse med anlæggelse af et ekstra spor vil der blive etableret et nyt og moderne afvandingssystem. Dette etableres som et lukket system og vandet fra motorvejen bliver ledt til regnvandsbassiner hvor afløbene er regulerede. Bassinerne bliver dimensioneret således, at opholdstiden sikrer at risikoen for forurening af vandløbene mindskes. Det vil være Kolding Kommune der i forbindelse med et konkret projekt skal give udledningstilladelse til Vejdirektoratet med specifikke vilkår.

Vejdirektoratet har i forbindelse med VVM-undersøgelsen gennemført detaljerede støjberegninger. Vores vurderinger er, at effekten af en støjafskærmning i området ved Eltang ikke vil have nogen hørbar effekt, og derfor ikke står mål med investeringen i en støjskærm. Det bemærkes, at Vejdirektoratet foreslår opsat en støjskærm på nordsiden af motorvejen ved Sdr. Vilstrup.

Vejdirektoratet opsætter ikke støjskærme ved enkeltliggende ejendomme, da omkostningerne hertil ikke står mål med den opnåede effekt. Enkeltliggende ejendomme belastet med mere end 63 dB (L_{den}) fra motorvejen, vil dog blive tilbudt tilskud til støjisolering, i forbindelse med et eventuelt udbygningsprojekt.

14. M. OG B. PETERSEN

M og B Petersen gør opmærksom på at der ved Mosebakkens 10, matr. 12 e m.fl, er problemer med afledning af regnvand, som både er rørlagt og kommer fra en bæk. Vandet opsamles og kommer fra regnvandsbassin nr. 8335834.

Vejdirektoratet takker for oplysningerne og bemærker, at der i forbindelse med et evt. kommende detailprojekt vil afledningen af regnvand blive undersøgt de nærmere, således at forholdene kan blive forbedret.



15. GRETE OG SØREN BLOCH

Grete og Søren Bloch bor Nr. Stenderupvej 57 er generet af støj fra motorvejen. De foreslår, at der etableres en jordvold omkring ejendommen som vist på medsendt kortbilag. Ligeledes foreslår Grete og Søren Bloch en ændring af et regnvandsbassin og en mindre flytning af bækken

Vejdirektoratet vil gerne i en evt. kommende detailprojekteringsfase undersøge muligheden for om de foreslåede ændringer af regnvandsbassinet og bækken vil være mulige.

Omkring muligheden for støjvold henvises til svaret på henvendelse fra borgere i Nr. Stenderup (Ernst Gamst)

16. BORGERE I NR. STENDERUP

Borgergruppen i Nr. Stenderup (bilagt underskrifter fra 7 ejendomme i Nr. Stenderup) bemærker, at de ikke mener, at der i rapporten redegøres for Miljøstyrelsens retningslinjer for udbygningen.

Der henvises til manglende dokumentation for behandling af støjproblemet, der vil opstå som følge af en forøgelse af trafikbelastningen til over 100.000 biler i døgnet.

Borgergruppen mener, at Vejdirektoratet har et lovpligtigt ansvar for at redegøre for de betydende miljømæssige forhold i projektet. Der nævnes, at støj ikke er nævneværdigt behandlet for delstrækning 3. Da undersøgelser foretaget af WHO påviser at de personlige behandlingsomkostninger i forbindelse med helbredsbehandling til enhver tid overstiger omkostninger forbundet med støjreducerende foranstaltninger, kan det ikke være et økonomisk argument for fravalg af en evt. støjafskærmning.

Borgergruppen påpeger, at der kun skelnes mellem et 0-alternativ og et hovedforslag. De mener, at for delstrækningen er udbredelsen angivet som den samme. Borgergruppen er af den opfattelse, at det er misvisende idet en øget trafikmængde vil bevirke en kraftig reduktion af hastigheden, og dermed også en reducere af trafikstøjen.

Ligeledes bemærker borgergruppen, at rapporten fejlagtigt beskriver området som "et åbent landskab" – der er tale om et større lokalsamfund. De bemærker, at projektet ikke kan igangsættes med baggrund i den mangelfulde dokumentation, såfremt der ikke foretages en støjdemning af området.

Borgergruppen opfordrer til, at Vejdirektoratet igangsætter handlinger, der dokumenterer at støjproblemet kan håndteres eller igangsætter ekspropriationsforretninger med de berørte boligejere.

Vejdirektoratet skal hertil bemærke, at støjproblematikken og støjkortlægningen/vurderingen i nærværende VVM-undersøgelse er blevet behandlet på et ensartet niveau for hele strækningen Kolding-Fredericia. Der er i den sammenfattende rapport sammenfattet konklusionerne af støjundersøgelserne og det er mere detaljeret beskrevet i rapport nr. 388 (støj og arealer), som er tilgængelig på Vejdirektoratets hjemmeside på dette link:

http://www.vejdirektoratet.dk/hent/Fredericia_Kolding/Stoj/Rapport388_net.pdf



Derfor mener Vejdirektoratet ikke det er korrekt, at støjproblematikken ikke er behandlet for "område 3".

Miljøstyrelsen har i deres vejledning nr. 4/2007 "Støj fra veje" fastlagt vejledende grænseværdier for vejtrafikstøj. Grænseværdierne anvendes i kommune- og lokalplanlægningen, når der skal udlægges nye boliger og andre støjfølsomme områder langs eksisterende veje. Den vejledende støjgrænse for boliger er 58 dB (Lden). Overskrides grænseværdien ved eksisterende boliger, findes der ingen generel pligt til at nedbringe støjbelastningen, så grænseværdien overholdes. I forbindelse med anlæg af nye veje eller udbygning af eksisterende, søges støjbelastningen nedbragt for samlede boligområder, hvor støjen overstiger 58 dB, under hensyntagen til tekniske muligheder og omkostninger i forhold til opnået støjreducerende effekt.

Vejdirektoratet har foretaget en nøjere vurdering af effekten af en mulig støjskærm ved området, og der er gennemført beregninger på ejendomsniveau for at bedømme effekten.

Vejdirektoratet vurderer, at opsætning af en ca. 700 m lang støjskærm langs motorvejen udfor Nr. Stenderup vil medføre, at i alt 3 boliger vil få nedbragt støjen med godt 2 dB, mens øvrige boliger vil få reduceret støjen reduceres med 0-2 dB. Det skal hertil bemærkes, at en 2 dB ændring opleves som en netop hørbar ændring af støjniveauet, mens ændringer under 2 dB stort set ikke vil kunne høres. Vejdirektoratet mener således ikke, at investeringen i en støjskærm til ca. 12 mio. kr står mål med effekten.

Vejdirektoratet vil dog i den videre detailprojekteringsfase undersøge muligheden for, at der kan etableres en jordvold. Det vil dog afhænge af den kommende detailprojektering og det endelige jordoverskud fra projektet.

Vejdirektoratet kommer gerne ud til et møde og besigtigelse af området som foreslået i høringsvaret. Vejdirektoratet tager kontakt for at aftale nærmere.

17. OLE LIND

Ole Lind glæder sig over, at der er planlagt en støjafskærmning mod nord ved Sdr. Vilstrup. Motorvejen er her bygget op på en dæmning i forbindelse med en bro for underføring af Sdr. Vilstrupvej, d.v.s. at motorvejen er hævet op til 5-6 meter over terræn. Dette medfører også uudholdelig støj gener på sydsiden af motorvejen for ejendommene Højkærvej 6, 12, 14, 18 og 20. Man må derfor også opsætte en støjafskærmning mod syd ud for disse ejendomme, for at befri beboerne for motorvejens støjhelvede. Beboerne er i forvejen hårdt økonomisk ramt af motorvejens placering, da finansieringsinstitutterne ikke er villige til at yde lån til ombygning/forbedring af ejendommene, grundet disses beliggenhed nær motorvejen.

Ole Lind beder også om at fremsende en støjmåling for området omkring Højkærvej 14.

Vejdirektoratet bemærker, at der i forbindelse med VVM-undersøgelsen gennemført detaljerede støjregninger. I forbindelse med anlæg af nye veje eller udbygning af eksisterende, søges støjbelastningen nedbragt for samlede boligområder, hvor støjen overstiger 58 dB, under hensyntagen til tekniske muligheder og omkostninger i forhold til opnået støjreducerende effekt.



Vejdirektoratet opsætter ikke støjskærme ved enkeltliggende ejendomme, da omkostningerne hertil ikke står mål med den opnåede effekt. Enkeltliggende ejendomme belastet med mere end 63 dB (L_{den}) fra motorvejen, vil dog blive tilbudt tilskud til støjisolering, i forbindelse med et eventuelt udbygningsprojekt, hvor der detailprojekteringsfasen vil blive gennemført fornyede støjberregninger, hvor støjniveauet på enkeltejendomme vil blive fastlagt.

Vejdirektoratet er af den opfattelse, af ejendommene Højkærvej 6, 12, 14, 18 og 20 er beliggende så spredt, at omkostningerne til en støjafskærmning ikke vil stå mål med den opnåede effekt. Umiddelbart vurderes der at ville være behov for en ca. 500 m lang støjskærm til en samlet udgift på ca. 8 mio. kr.

På baggrund af støjdbredelseskort vurderes støjbelastningen af Højkærvej 14 at være i størrelsesordenen ca. 66 dB.

18. POUL JAKOB PETERSEN

Poul Jakob Petersen påpeger, at det er forståeligt at strækningen mellem TSA59 og motorvejskryds Fredericia er taget ud af hovedforslaget for så vidt angår vejudbygning. Men han påpeger, at strækningen er en af landets mest trafikerede knudepunkter, og at det derfor er uacceptabelt at denne strækning ikke skal omfattes af hovedforslaget i form af støjreducerende tiltag som støjdæmpende asfaltbelægning på hele strækningen fra sammenfletningen (motorvejskryds Fredericia) forbi TSA60 frem til TSA59 og videre op til selve Lillebæltsbroen. Endvidere foreslås opsætning af massivt betonautoværn forbi TSA60, hvor motorvejen ligger højere end omkringliggende landskab. Strækningen fra motorvejskrydset ligger i helt åbent terræn og kiler sig videre ind mellem Erritsø og Sønderkov/Snoghøj. Den lange åbne strækning giver fri adgang for støjen mod boligområder og erhvervsområder. Poul Jakob Petersen kan ikke forstå, at der ved nyasfaltering i sommeren 2011 ikke er anvendt støjdæmpende asfalt. Derudover foreslås at Vejdirektoratet benytter beton-autoværn som f.eks. i Tyskland og Frankrig. Disse autoværn i ca. 1 m højde virker støjreducerende på de tættest beliggende områder.

Derudover mener Poul Jakob Petersen ikke, det er relevant at udvide samkørselspladsen ved TSA 60, da den er meget lidt benyttet.

Poul Jakob Petersen anfører, at helårsboliger som ikke kan aflastes tilstrækkeligt efter en vejudbygning og vil være belastet med mere end 63 dB, kan søge tilskud til facadeisolering.

Poul Jakob Petersen spørger til om dette også gælder boliger langs den ovennævnte strækning, der er taget ud af hovedforslaget?, og anfører at han overbevist om, at de allerede i dag er belastet af mere end 63 dB.

Vejdirektoratet, skal hertil bemærke, at på strækningen mellem motorvejskryds Fredericia og TSA 59 er de støjmæssige forhold gennemgået på lige fod med resten af strækningen. Vejdirektoratet har vurderet, at en investering i en støjskærm på strækningen ikke står mål med den støjreducerende effekt for de forholdsvis få boliger, der er beliggende tæt på motorvejen. Det skal bemærkes, at der ved Storkereden også er et støjbidrag fra Kolding Landevej. Det er samme vurdering, der har ligget til grund ved en beslutning om valg af asfalttype, der er blevet udlagt i sommeren 2011.



Vejdirektoratet vurderer, at opsætning af en 1 m høj betonautoværn kun vil have en marginal effekt på støjniveauet i området. Det er korrekt, at ejendomme der er støjbelastet med mere end 63 dB (L_{den}) vil kunne opnå tilskud til støjisolering. I forbindelse med en evt. kommende detailprojektering vil der blive gennemført fornyede støjberegninger hvor støjniveauet på enkeltejendomme vil blive fastlagt. Dette gælder for hele strækningen, uanset om der ikke foretages en vejudbygning på det pågældende sted.

Vejdirektoratet har noteret synspunktet om benyttelsen af samkørselspladsen ved TSA 60. Synspunktet vil blive vurderet og drøftet med kommunen i en evt. kommende detailprojekteringsfase.

19. ALICE OG EGON POULSEN

Alice og Egon Poulsen, Børupvænget 11, forespørger om Vejdirektoratet om at købe deres ejendom, da den er placeret meget tæt på tilkørselsrampen ved TSA 61 i Taulov. Trafikken er øget voldsomt gennem de seneste år og med udvidelsen af erhvervsområdet ved Taulov (bla. med pakkecentral), er der blevet meget trafik, som kører både dag og nat.

Vejdirektoratet har vurderet forholdene ved Børupvænget med en detaljeret støjberegning ved de berørte ejendomme. Beregningen viser at i alt 6 ejendomme vil kunne opnå en væsentlig støjreducerende effekt på mellem 3 og 8 dB, mens 3 ejendomme vil kunne opnå en netop hørbar støjreduktion på ca. 2 dB. På den baggrund vurderer Vejdirektoratet det muligt, at der opsættes en ca. 350 m lang og ca. 4 m høj støjskærm ved Børupvænget. I sidste ende vil det være op til en politisk beslutning, hvorvidt støjskærmen medtages i projektet.

