



"Motorvej på Rute 23 – Holbæk-Kalundborg" - visioner for en renere fremtid savnes!

Læs her:

"Der er ikke de store problemer med at komme til og fra arbejdspladsen, heller ikke i myldretiderne....Der kan være tæt kørsel i morgenspidstimen, men ikke deciderede stillestående køer...

*Det ville være meget ønskeligt med en hurtigere togforbindelse til København. Turen varer i dag halvanden time, hvilket er for meget for ca. 100 km. Det burde være muligt at køre strækningen på under en time. **Novo ser hellere en hurtigere togforbindelse end en udvidet Rute 23...**"*

Novo Nordisk' svar til "Erhvervsanalyse for regionen omkring Rute 23 Holbæk-Kalundborg." (Mine understregninger)

Resumé:

Store firmaer i området, bl.a. Novo Nordisk og Novozymes, ønsker at skærpe deres miljøprofil og ønsker bedre og hurtigere togforbindelser mellem Kalundborg og København. Desuden vælger Novozymes at lægge deres transport om fra lastbiler til skibe, med anløb i Kalundborg Havn, hvilket sparer landevejene for 800 lastbiler og et CO² udslip på ca. 150 tons om året. Det er vigtigt for disse firmaer at drive deres produktion på en ansvarlig og miljøbevidst måde.

Bjergsted Beboerforening stiller spørgsmålstegn ved konklusionerne fra Vejdirektoratets forundersøgelse, som sker på et alt for spinkelt grundlag. Vi opfordrer til, at man gennemfører de trafikmæssige tiltag der gør, at Rute 23 bliver forsvarlig og sikker at køre på, men dropper planerne om en motorvej. Brug i stedet resurserne på at udbygge togstrækningen fra Holbæk til Kalundborg med et ekstra spor, så en stor del af pendlertrafikken flyttes fra biler over i tog og samtidig gør det muligt at flytte store dele af den miljøbelastende transport af gods på lastbiler til tog.

Bjergsted Beboerforening stiller spørgsmål ved indstillingen af Rute 23 til opgradering til motorvej på strækningen fra Regstrup til Kalundborg. Vi mener, der i forundersøgelsen fra 2009 er direkte misvisende konklusioner på de undersøgelser, der er gennemført. Konklusionerne sker desuden på et alt for spinkelt grundlag.

- Undersøgelsen hviler på svar fra 161 virksomheder eller 19 % af de 821 virksomheder, der blev inviteret til at deltage.
- Der bliver bl.a. konkluderet i rapporten at "... ca. halvdelen af de adspurgte (oplever) at der er dårlig eller meget dårlig fremkommelighed på rute 23." Konklusionen dækker over at 42 % af de adspurgte oplever at der er dårlig (29 %) eller meget dårlig (13 %) fremkommelighed hvorimod det ikke nævnes, at **hele 52 % oplever at fremkommeligheden er god eller endog meget god på rute 23.**
- Desuden viser undersøgelsen at trafikens døgnfordeling generelt ikke giver problemer, idet vejene kun belastes op til ca. 50 % af kapaciteten og det kun i tiden omkring kl. 8 og igen omkring kl. 16. Erfaringen viser, at når trafik når over 70 % af strækningsskapaciteten, så vil der opstå periodevis forsinkelser. Dette er altså langt fra tilfældet her.

- I rapporten nævnes bl.a. også at fredede arealer skal friholdes helt for vejanlæg, da de netop er fredede for at beskytte særlig natur, kulturhistorisk interesse og landskabelig værdi mod byggeri og større tekniske anlæg. Alligevel vælger man i VVM Redegørelsen fra juni 2012 at vælge en løsning, hvor man skærer ind i de fredede arealer Bjergsted Bakker fra hele to sider.

Bjergsted Beboerforening opfordrer til, at man skrinlægger planerne om at etablere motorvej mellem Regstrup og Kalundborg. Der er basis for at etablere et ekstra spor, der hvor Skovvejen kun er to-sporet nemlig mellem Nr. Jernløse og Dramstrup samt fra Svebølle til Kalundborg. Desuden er der visse ”sorte pletter” man skal ha gjort mere sikre.

Vi mener desuden, at tiden er inde til at tage klimaforandringerne alvorligt, nedbringe CO₂ belastningen og bedre den offentlige transport, herunder togtrafikken, ved at etablere dobbeltspor samt gennemføre en elektrificering af jernbanen mellem København og Kalundborg. Langt den største gene på Rute 23 skyldes de mange biler, der bringer pendlere til og fra de to byer i henholdsvis Øst- og Vestsjælland. Får man flyttet pendlere over i tog og busser, frigives der masser af plads på Rute 23.

Én af de største virksomheder i området, Novozymes, har taget initiativ til, at Kalundborg Havn er udviklet til bl.a. at håndtere containerskibe (”Kalundborg Havn – national port til den vide verden”, 11. september 2012). Dette sker som følge af, at Novozymes har valgt at omlægge store dele af lastbiltrafikken mellem København og Kalundborg til containerskibe, der kan anløbe Kalundborg Havn. Grundene til dette er, ifølge Transport Manager Peter Hansen, Novozymes at firmaet kan

- reducere transportudgifterne væsentligt ved at sejle containere til Kalundborg frem for at transportere dem på lastbiler
- spare miljøet for omkring 150 CO² ved at flytte godset fra lastbil til skib
- reducere støjgener, fordi færre lastvogne betyder mindre støj for beboerne og en mindre belastning af vejene
- skærpe deres miljøprofil, hvilket er en vigtig del af deres arbejde for at drive hele deres produktion på en så ansvarlig og miljøbevidst måde som muligt.

Beboerforeningen opfordrer til, at man lægger sig op af miljøtankegangen hos Novo Nordisk og Novozymes. Dette kan bl.a. gøres ved at etablere to spor på de strækninger af Rute 23, hvor der i dag kun er ét spor, samt at opgradere jernbanestrækningen til dobbeltspor, for at forbedre mulighederne for pendlere til og fra området samt for at kunne servicere Kalundborg Havn – og virksomhederne i bl.a. Kalundborg og Holbæk, med uproblematisk landtransport på skinner.

Beboerforeningen ønsker at mødes med regeringens Transportudvalg, for at redegøre nærmere for vore synspunkter.

Bjergsted den 15. september 2012

Trafikgruppen
Bjergsted Beboerforening

v/ Mogens Jensen
Bjergsted Byvej 20
4450 Jyderup
Mail: moje@gronfokus.dk
Tlf. +45 2021 2006