



Vejdirektoratet

Ved: seca@vd.dk

Frederikshavn Kommune

Rådhus Allé 100
9900 Frederikshavn

Tlf. +45 98 45 50 00
post@frederikshavn.dk
www.frederikshavn.dk
CVR-nr. 29189498

7. januar 2022

**Hørings svar – forslag til lov om udvikling af statsvejnettet mv. vedr.
2 + 1 udbygning af landevejen Ålbæk-Skagen**

Sagsnummer: EMN-2016-00010
Dokumentnummer: 6531101

Frederikshavn kommune ser frem til udbygningen af landevejen i mellem Ålbæk og Skagen til en 2+1-vej. Med udvidelsen kan vi fortsætte med at skabe en god erhvervs-turisme- og bosætningsudvikling i kommunen – ikke mindst i Skagen.

Der er tæt trafik på strækningen, især i sommermånederne, og der er behov for, at både udrykningskøretøjer og erhvervstrafik kan have god fremkommelighed året rundt. Da rute 40 som bekendt er den eneste vej til og fra Skagen, er erhvervstrafikken afhængig af, at trafikken bevæger sig hensigtsmæssigt på strækningen, hvilket ikke er tilfældet på den nuværende vej.

Erhvervstrafikken på rute 40 kommer især til og fra virksomhederne på Skagen Havn. Havneudvidelsen i Skagen gør det muligt at udbygge havnens position som stor, international fiskerihavn med megen industri og andre følgerhverv. Hertil knytter der sig en betydelig transport på land med tunge køretøjer, som skal undgå forsinkelser.

Vi vil dog gerne henlede opmærksomheden på, at det i det foreliggende materiale (VVM Ålbæk – Skagen Miljøkonsekvensrapport) ikke er entydigt, hvorvidt projektet sikrer alle de huse (sommerhuse og helårshuse), som påvirkes af en øget støj som følge af driften af projektet. Af miljøkonsekvensrapporten fremgår det således:
Etableres støjskærmen, der er beskrevet som et tilvalg, ændres situationen således, at støjen vil forventes at stige ved 12 boliger/sommerhuse.

Med venlig hilsen

Boie Skov Frederiksen
Direktør for Teknik og Kultur

Vejdirektoratet
Att.: Sener Can
Sendt pr. mail til seca@vd.dk

Hørings svar til ”Lov om udvikling af statsvejnettet”

Aarhus Transport Group hilser transportministerens lovforslag om en udvikling af statsvejnettet velkommen, og særligt bemyndigelsen til at udbygge E45 mellem Vejle og Skanderborg samt mellem Aarhus Syd og Aarhus Nord fra fire til seks spor står højt på ønskelisten blandt vores medlemmer.

Den tætte trafik på den østjyske motorvejsstrækning danner på daglig basis kødannelser og forårsager uheld til stor gene for trafikanterne. For ikke slet at tale om de milliarder kroner, det koster samfundet hvert år, at så mange spilder deres tid på at holde i kø.

Derudover skal der næppe herske nogen tvivl om, at trængselsproblemerne også er en hindring og en voksende hæmsko for væksten i Østjylland. Flere store virksomheder som eksempelvis Arla og Søstrene Grene ytrede sidste år deres bekymringer i forhold til deres fremtidige vækst og rekruttering af nye medarbejdere. Bliver transportministerens lovforslag ikke godkendt, er risikoen, at virksomhederne i det østjyske ikke kan udnytte deres vækst eller endnu værre vælger at flytte deres aktiviteter udenlands. Dermed tager de arbejdspladser og skat med ud af landet, og for vores medlemmer vil det betyde mindre omsætning.

Trafikken er over de sidste 10 år vokset mellem 25 og 34 procent på alle strækninger fra Vejle Nord til Randers Nord, og der er intet, der tyder på, at det vil ændre sig i fremtiden. Vi ser derfor udvidelsen af E45 som helt afgørende for Østjylland men også for Danmarks fremtidig udvikling og vækstpotentiale.

Med disse bemærkninger bakker Aarhus Transport Group op om lovforslaget, og vi står til enhver tid til rådighed med oplysninger eller bidrag, der kan fremme processen.

Yderligere oplysninger

For yderligere oplysninger eller personlige kommentarer, kontakt:

Henrik Kleis, Formand ATG, Partner i DLA Piper henrik.kleis@dlapiper.com, mobil 4010 2300

Bente Steffensen, sekretariatsleder i ATG, bente.h.steffensen@gmail.com, mobil 23 72 98 34

Att.: Vejdirektoratet

seca@vd.dk

Den 10. januar 2022

**Bemærkninger til:
Høring over udkast til forslag til lov om udvikling af statsvejnettet,
ophævelse af lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund og ændring af
ligningsloven**

Dansk Erhverv har modtaget Vejdirektoratets høring af 2. december 2021 vedrørende udkast til forslag til lov om udvikling af statsvejnettet, ophævelse af lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund og ændring af ligningsloven.

Dansk Erhverv støtter tiltagene og ser frem til de varslede høringer, som vi vil kommentere på, når de fremsættes.

Med venlig hilsen,



Jesper Højte Stenbæk
Fagchef for transport og infrastruktur

Til Transportministeriet og Vejdirektoratet

e-mail til: seca@vd.dk, nfc@vd.dk, mcs@trm.dk,
smm@trm.dk

Dok. ansvarlig: MEH
Sekretær:
Sagsnr: s2021-1549
Doknr: d2021-39485-7.0
5. januar 2022

Hørings svar til tre anlægslovforslag

Dansk Energi har modtaget tre lovforslag i høring fra Transportministeriet og Vejdirektoratet om anlægsprojekter, der skal gennemføre dele af Infrastrukturplan 2035.

Det drejer sig om *Forslag til lov om ombygning af Aarhus H, Forslag til lov om udvikling af statsvejnettet, ophævelse af lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund og ændring af ligningsloven og Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.*

Fælles for lovforslagene er, at de indeholder enslydende bestemmelser om ledningsarbejder og på den baggrund afgiver Dansk Energi et samlet høringssvar for de tre lovforslag.

Indledningsvist skal det bemærkes, at Dansk Energi kan tilslutte sig Dansk Ledningsejerforums høringssvar af 21. december 2021.

Derudover har Dansk Energi følgende supplerende bemærkninger:

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.

Det virker derfor både ukoordineret og samfundsøkonomisk u hensigtsmæssigt at en stor infrastrukturplan tilsyneladende rulles ud uden at omkostningerne eller implikationer for f.eks. elnetselskaberne og dermed i sidste ende elkunderne ved omlægning af ledningsnettet, synes at være synliggjort. Det fremgår af lovforslagene, at det er ledningsejer og dermed elforbrugerne i det konkrete område, der ender med hele regningen for omlægningen. Dette er helt uacceptabelt.

Det er u hensigtsmæssigt, at der ikke allerede i planlægningsfasen af større infrastrukturprojekter tages hensyn til eksisterende eller planlagte ledninger, når der f.eks. planlægges en linjeføring. Dansk Energi kan konstatere, at det har været kutyme at et lovforslag tager udgangspunkt i en konkret VVM-vurdering af en linjeføring, som så bliver ophøjet til lov, men der ses ikke at være inddraget hensynet til ledninger allerede i planlægningsfasen. Det kan potentielt medføre at der vælges en

linjeføring, der er uforholdsmæssig dyr for ledningsejer og dermed i sidste ende den enkelte elkunde. Det sikrer ikke den samfundsøkonomiske bedste model og det vil alt andet lige fordyre den grønne omstilling ved anvendelsen af gæsteprincippet på denne måde.

Dansk Energi vil opfordre Transportministeriet til at redegøre for om og hvordan der tages højde for omkostninger til flytning af forsyningsinfrastruktur i bagvedliggende samfundsøkonomiske beregninger.

Når elnetselskabet skal omlægge ledninger, vil regningen for omlægningen i sidste ende blive sendt til kunderne i det pågældende afgrænsede netområde. Netselskaberne i Danmark har en vidt forskellig størrelse og dermed med et vidt forskelligt antal kunder. Sker omlægningen i et område med mange kunder vil regningen alt andet lige blive lavere end hvis omlægningen sker i et område med få netkunder. Det kan medføre en skævvridning i forhold til den betalingsbyrde som elkunderne pålægges. Det er ikke være hensigten, at nogle borgere i Danmark skal bære omkostningen for en national infrastrukturplan, som må antages at komme alle borgere i Danmark til gode.

Vi er nødt til at stille spørgsmålstegn ved en ukritisk anvendelse af gæsteprincippet i nationale anlægsprojekter, som kan betyde at regningen for en omlægning 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 kan samtidigt i den forbindelse konstateres, at bemærkningerne, særligt til § 8, stk. 2 i lovforslagene, ikke synes at være helt fyldestgørende i forhold til den nyeste retspraksis, herunder fem verserende sager ved Højesteret på området for gæsteprincippetⁱ. I den forbindelse skal særligt henvises til U2021.34 72 HK – Nyboder-sagen, VLD af 7. januar 2021 – Kriegers Flak, og VLD af 29. januar 2021 om Holstebro motorvej. Bemærkningerne til lovforslaget tager dermed ikke højde for den seneste retspraksis på området og det kan få den konsekvens, at der skabes en lovgivning, der ikke følger med praksis på området.

Dansk Energi vil derfor samlet set opfordre Transportministeriet til at genoverveje de foreslåede bestemmelser i §§ 8-10 i lovforslagene.

Med venlig hilsen
Dansk Energi



Mette Louise Horneman

ⁱ jf. Tidsskrift for Miljø, oktober 2021 af professor, dr. Jur. Peter Pagh om "hvornår er en ledning gæst på en ejendom".

NOTAT

HØRINGSSVAR - LOV OM UDVIKLING AF STATSVEJNETTET, OPHÆVELSE AF LOV OM EN NY FJORDFORBINDELSE VED FREDERIKSSUND OG ÆNDRING AF LIGNINGSLOVEN

Energinet takker for muligheden for at komme med kommentarer til de foreslåede ændringer til udkast til Lov om udvikling af statsvejnettet, ophævelse af lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund og ændring af ligningsloven. Energinet har gennemgået bekendtgørelsen med fokus på de emner, der har særlig betydning for Energinet, og har målrettet kommenteringen til disse.

Energinet har ingen bemærkninger til forslag om ophævelse af lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund og ændring af ligningsloven.

I forhold til udkast til lov om udvikling af statsvejnettet har Energinet ingen bemærkninger til udbygning af vejene mellem Ålbæk og Skagen samt Djurslandsmotorvejen mellem Aarhus Nord og tilslutningsanlæg nr. 20 Skejby, da Energinet ingen eltransmissionsanlæg eller planer for samme har i nærheden af disse vejstrækninger.

Energinet har nedenstående bemærkninger til lovudkastets bestemmelser, da Energinet har anlæg og projekter nær de andre vejstrækninger. Det drejer sig om

- E45 mellem Vejle og Skanderborg fra 4 til 6 spor,
- E45 mellem Aarhus Syd og Aarhus Nord fra 4 til 6 spor samt
- Hillerødmotorvejens forlængelse fra motortrafikvej til motorvej.

1. Energinets generelle bemærkninger

Ad § 5 om vejbyggelinjer

Det bemærkes, at hvis vejbyggelinjerne udvides til nye arealer, vil de skulle respektere allerede tinglyste servitutter om bl.a. eltransmissionsanlæg på disse arealer.

Ad § 6 om miljøvurdering

Der bør tilføjes: Anlægsmyndigheden forestår udarbejdelse af miljøkonsekvensvurdering vedr. det samlede projekt inkl. afledte ombygninger herunder ledningsomlægninger og kumulative effekter.

(Energinet udarbejder projekt-/arbejdsbeskrivelse, tegninger, kortbilag m.v. for Energinets ombygninger foranlediget af vejprojektet til brug for Vejdirektoratets samlede miljøkonsekvensvurdering. Hvis miljøkonsekvensvurderingen allerede er gennemført, må der laves supplerende miljømæssige vurderinger som beskrevet i jeres afsnit 3.5.)

Ad § 8 om betalings spørgsmål vedr. ledningsarbejder

Stk. 1 og 2 bør slettes, da betalings spørgsmål om ledningsarbejder ikke hører hjemme i anlægsloven.

Betalings spørgsmål afklares ud fra bl.a. beliggenhed af luftledning/jordkabel, arealstatus(vejareal) og servitutter om ledninger og vejbyggelinjer. Desuden er der en ikke-uvæsentligt tidsfaktor: Hvis ledningen blev etableret, før den eksisterende vej, er det ikke sikkert, ledningen er gæst over vejareal, hvorfor ledningsejer ikke skal betale for evt. ombygning/flytning.

Som udgangspunkt eksisterer Energinets anlæg med fuld tilstedeværelsesret udenfor vejareal samt vejbyggelinjepålagt areal. Udenfor vejareal og vejbyggelinjepålagt areal vil det derfor være anlægsmyndigheden, der skal betale for evt. ombygning/flytning af Energinets elanlæg grundet f.eks. etablering af regnvandsbassiner, sideanlæg m.v.

Ekspropriationsmyndighederne tager sig af evt. tvister, som beskrevet i § 10.

Hjemmel til afledte ledningsomlægninger

Energinet har ikke hjemmel til at ekspropriere til omlægning af eltransmissionsanlæg grundet et vejprojekt. Hvis vejloven ikke giver Vejdirektoratet hjemmel til at ekspropriere til omlægning af ledningsanlæg, bør nærværende anlægslov derfor indeholde hjemmel til de afledte ledningsomlægninger. Således kan rettighedserhvervelse til afledte ledningsomlægninger sikres gennem ekspropriationsprocessen til selve motorvejsprojektet, hvis ledningsejer ikke kan indgå frivillig aftale med lodsejer. Hjemlen til afledte ledningsomlægninger skal gælde både indenfor anlægslovens projektområde samt udenfor.

Arkæologiske undersøgelser

Der ses måske at kunne være synergi og samfundsøkonomiske fordele i, at anlægsmyndigheden medtager de arealer, der evt. skal anvendes til omlægning af ledningsanlæg i sine arkæologiske undersøgelser.

Anlægsøkonomi (afsnit 5.1)

For at give det mest retvisende billede af samfundsøkonomien i vejprojekterne bør omkostninger til afledte projekter medtages herunder omkostninger til evt. ombygning af ledningsanlæg.

Add afsnit 9.1.11.2 og 9.2.11.2 Påvirkning af ledninger fra anlægsprojektet

Der skrives:

Større ledninger i og i nærheden af motorvejen er blevet kortlagt, og der er foretaget en vurdering af, hvordan de ledninger, der i dag krydser motorvejen eller ligger tæt på udbygningen, vil kunne håndteres.

Hvorledes er vurderingen sket? Energinet har ikke vurderet, hvorledes de krydsende anlæg kan håndteres...

Frist for omlægning af eltransmissionsanlæg

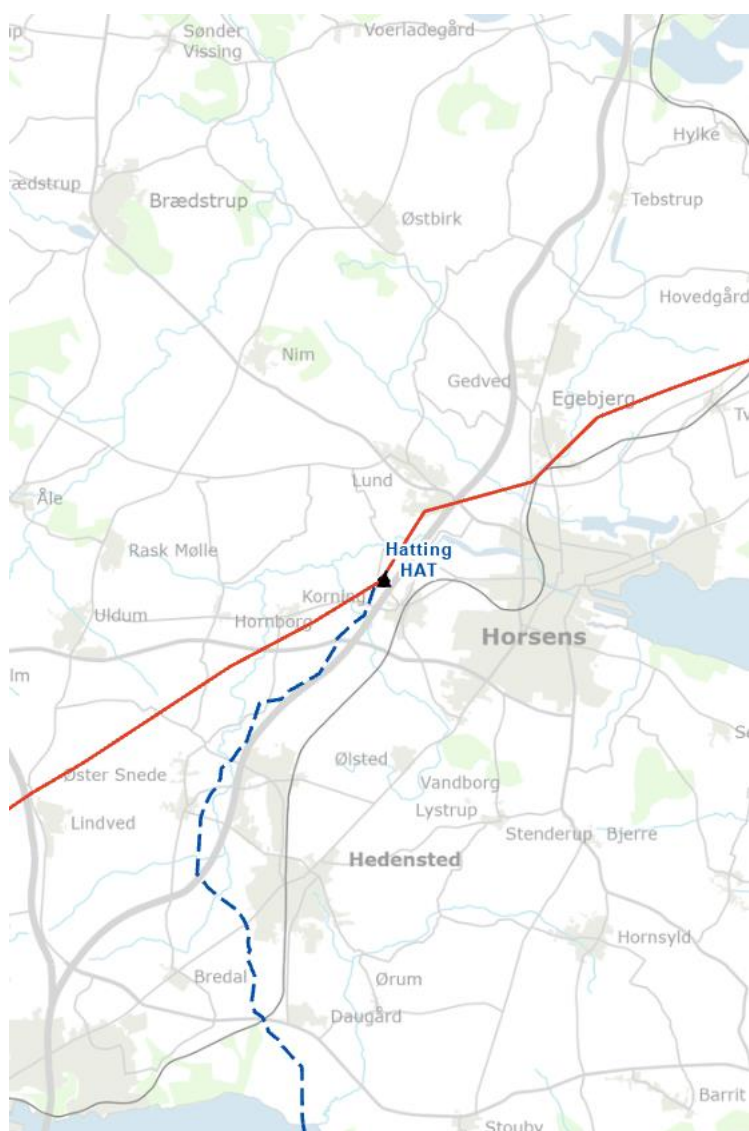
Energinet har brug for minimum to års varsel, før evt. ombygninger kan være realiseret.

2. Energinets bemærkninger vedr. de enkelte vejprojekter

E45 mellem Vejle og Skanderborg fra 4 til 6 spor:

Ved Horsens V krydses motorvejen af 400 kV luftledningen Hatting-Malling (rød linje på kortet herunder). Det skal afklares, om luftledningen skal bygges om af hensyn til motorvejsudvidelsen.

Energinet har et verserende kabelprojekt (150 kV Hatting-Ryttergård vist med blå stiplede linje på kortet herunder) langs motorvejen og krydsende motorvejen vest for Hedensted. Dialog med Vejdirektoratet pågår.



E45 mellem Aarhus Syd og Aarhus Nord fra 4 til 6 spor:

Mellem Aarhus Syd og Nord krydses motorvejen fem gange af 400 kV luftledningen Malling-Trige (rød linje på kortet herunder), der forløber parallelt med motorvejen over en længere strækning. Det skal afklares, om luftledningen skal bygges om af hensyn til motorvejsudvidelsen.

Desuden krydses motorvejen ved Ormslev af 150 kV luftledningen Høskov-Ormslev (sort linje på kortet herunder). Det skal afklares, om luftledningen skal bygges om af hensyn til motorvejsudvidelsen.

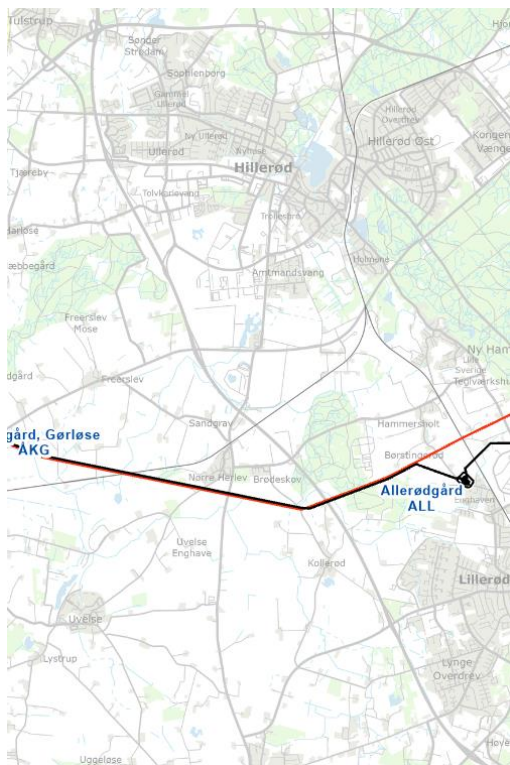
Energinet har flere verserende 150/400 kV kabelprojekter (vist med orange og blå stiplede linje på kortet herunder) krydsende motorvejen flere steder. Dialog med Vejdirektoratet pågår.



Hillerødmotorvejens forlængelse fra motortrafikvej til motorvej:

Nordvest for Lillerød krydses motorvejen af 400 kV luftledningen HL4051 Skibstrupgård-Hovegård (rød linje på kortet herunder) samt den parallelle 150 kV luftledning HL1253 Stasevang-Borup (sort linje på kortet herunder).

Det skal afklares, om luftledningerne skal bygges om af hensyn til etableringen af motorvej.



3. Afsluttende bemærkninger

Energinet GAS

Energinet GAS transmission sender selv svar på nærværende høring.

WFS-tjeneste

I kan med fordel lægge link til vores WFS-tjeneste ind i jeres GIS-system, så I til enhver tid har opdaterede data om beliggenheden af Energinets Eltransmissionsanlæg:

<https://www.geodata-info.dk/srv/dan/catalog.search;jsessionid=78E75A9818A44A2CAC2773368819C91B#/metadata/9e479f3e-5692-459f-80b7-16be484a9837>

På datatjenesten er der omkring centerlinjen for eltransmissionsanlæggene en opmærksomhedszone,

som i alt er 20 m for jordkabelanlæg og i alt er 100 m for luftledningsanlæg.

Inden for opmærksomhedszonerne er der en række restriktioner, både rettmæssigt og i forhold til Elsikkerhedsloven.

Hvis nærværende høringssvar giver anledning til spørgsmål eller noget ønskes uddybet, kan Energinet kontaktes på myndighed@energinet.dk.

Med venlig hilsen

Sisse Guldager Larsen



Myndighedsenheden
Energinet



6. januar 2022

ANRH

DI-2022-01252

Vejdiktoretatet
Att.: Sener Can
Sendt pr. mail til seca@vd.dk

Dansk Industri
Confederation of Danish Industry

Høringssvar fra DI til forslag om lov om udvikling af statsvejnettet

DI kvitterer hermed for muligheden for at afgive høringssvar over forslag til lov om udvikling af statsvejnettet, ophævelse af lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund og ændring af ligningsloven, som er sendt i offentlig høring af Transport- og Boligministeriet fra 2. december 2021 til 7. januar 2022.

I lovforslaget indgår transportministerens bemyndigelse til at udbygge E45 mellem Vejle og Skanderborg samt mellem Aarhus Syd og Aarhus Nord fra 4 til 6 spor, udbygge Hillerødmotorvejens forlængelse fra motortrafikvej til motorvej samt at udbygge vejen mellem Ålbæk og Skagen (rute 40) til en 2 + 1 vej.

DI støtter op om etableringen af ovennævnte projekter, som alle er prioriteret fra DI side. Samtidig opfordres til, at der med etableringen tages videst mulige hensyn til de nærområder som vejene forløber i, både hvad angår afbødning af støjgener som den miljø- og naturmæssige påvirkning i øvrigt.

Der må i anlægsperioden forventes forøget rejsetid på strækningerne som følge af de omfattende arbejder. Erfaringsmæssigt vil det alt andet lige betyde en periode med forøgede gener for varetransporten og pendlertrafikken. DI opfordrer til, at der arbejdes videre med de gode erfaringer fra de seneste større anlægsprojekter, for herved at mindske generne og oplyse trafikanterne om ændringer, fremdrift mv.

For så vidt angår ophævelse af lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund og ændring af ligningsloven som følge heraf, vil DI blot kommentere, at det bør kommunikeres offentligt, at lastbiler eller lastvognstog med en totalvægt på 3,5 t eller derover igen vil kunne passere Kronprins Frederiks Bro lovligt.

DI kan med disse bemærkninger bakke op om lovforslaget.

Med venlig hilsen

Anders Rody Hansen
Chefkonsulent, DI Transport

Fra: [Ulla Jon Jørgensen](#)
Til: [Sener Can](#)
Emne: SV: Høring fra Vejdirektoratet over udkast til forslag til lov om udvikling af statsvejnettet, ophævelse af lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund og ændring af ligningsloven
Dato: 8. december 2021 12:12:00
Vedhæftede filer: [image001.png](#)

Kære Sener

DSB takker for høringen men har intet at bemærke.

Med venlig hilsen

Ulla Jon Jørgensen
Direktionsassistent

Fra: Sener Can <seca@vd.dk>

Sendt: 7. december 2021 16:47

Til: Rene Juhl Hollen <rhp@vd.dk>; Karsten Kirk Larsen <kkl@vd.dk>

Emne: Høring over udkast til forslag

Hermed høring af vedhæftede lovforslag.

Venlig hilsen

Sener Can
Projektassistent
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: [Ivan Sønderholm Christensen](#)
Til: [Sener Can](#)
Cc: [Anders Dalum Balskilde Nielsen](#)
Emne: Høringssvar til udkast til forslag, bl.a. om Hillerødmotorvejen
Dato: 6. januar 2022 15:16:50
Vedhæftede filer: [image004.png](#)

Til Transportministeriet v/Vejdirektoratet

Att. Sener Can

Høringssvar til lov om udvikling af statsvejnettet, herunder udbygning af Hillerødmotorvejens forlængelse til motorvej

Hillerød Kommune har den 7. december 2021 modtaget høring af lovforslag om udvikling af statsvejnettet m.m. fra Vejdirektoratet. Lovforslaget omfatter bl.a. udbygning af Hillerødmotorvejens forlængelse fra motortrafikvej til motorvej, som Transportministeren forventer at fremsætte.

Hillerød Kommunes Arkitektur, Byplan og Trafikudvalg har 6. januar 2022 besluttet at sende nedenstående høringssvar.

Hillerød Kommune glæder sig over at der nu fremsendes anlægslov til behandling i Folketinget for etablering af Hillerødmotorvejens forlængelse til Hillerød.

Af høringmaterialet bemærker Hillerød Kommune med glæde, at Vejdirektoratet i indstillingen har sikret at tunnelen ved Frederiksværksgade udvides med dobbelttrettet cykelsti og større frihøjde samtidigt med at tunnelen ved Enebakken bevares.

Endvidere bliver der ved Isterødvejen lavet en kobling mellem trafikanter kørende ad Hillerødmotorvejen (syd) til/fra Isterødvejen (vest). Det kan aflaste trafik på lokale veje.

I materialet fremgår det at støjberegninger gennemført i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen forudsætter en støjreducerende asfaltbelægning, som ikke længere anvendes. Vejdirektoratet anvender nu en anden type belægning som er mindre støjdæmpende, så de støjreducerende tiltag skal tilpasses i detailprojektet. Det bemærkes af materialet, at de angivne støjreducerende tiltag skal tilpasses.

Hillerød Kommune ser frem at blive inddraget i processen med at fastlægge type og omfang af de nødvendige støjreducerende tiltag der skal gennemføres, så den planlagte byudvikling kan blive realiseret som planlagt.

Udbygningen af Hillerødmotorvejens forlængelse kan gennemføres på 6 år fra igangsætning. Anlægsarbejderne forventes at være opdelt i 2 etaper. 1. etape er strækningen syd for Herredsvejen, og 2. etape er strækningen nord for herfor. Jævnfør tidsplanen i materialet vil etape 1 stå færdig i efteråret år 3 efter igangsætning. Hillerød Kommune ser positivt på at projektet gennemføres i etaper, så de trafikale gener kan blive minimeret. For at etape 1 kan stå færdig når Nyt Hospital Nordsjælland åbner i Favrholm, er det vigtigt at projektet igangsættes i 2022 i overensstemmelse med Infrastrukturplan 2035.

Trafikafvikling i anlægsperioden er beskrevet overordnet, og Hillerød Kommune ser frem til at blive inddraget i denne proces. Det gælder især når broen ved Herredsvejen skal etableres. Broarbejderne ved Favrholm bliver igangsat allerede 1 år efter igangsætning, hvilket synes fornuftigt, så ny stibro og dobbelttrettet cykelsti til Lyngvej kan benyttes til sikker afvikling af cykel- og gangtrafik i anlægsperioden.

Hillerød Kommune gør i øvrigt opmærksom på, at der på nuværende tidspunkt ikke er fundet finansiering til den del af motorvejsprojektet, som vedrører udvidelse af Overdrevsvejen til fire spor frem til Nyt Hospital Nordsjælland – et hospital, der forventes indviet i 2024. Den firesporede vejføring blev anbefalet i VVM-undersøgelsen vedrørende Hillerødmotorvejens forlængelse til en pris af ca. 68 mio. kr. Det er Hillerød Kommunes anbefaling, at der findes finansiering til den firesporede vejføring frem til Nyt Hospital Nordsjælland, således at anlægsprojektet vedrørende den firesporede vejføring frem til det nye hospital kan køre parallelt med anlægsprojektet for selve motorvejsforlængelsen.

Vi beder jer bekræfte modtagelsen af vort høringssvar.

Venlig hilsen

Ivan Christensen
Sektionsleder Trafik, Vej og Park



Trafik, Vej og Park – By og Miljø
Dir. tlf: 7232 2220
E-mail: ivac@hillerod.dk
www.hillerod.dk/trafikogveje

HILLERØD KOMMUNE | Trollesmindealle 27 | 3400 Hillerød | Telefon: 7232 0000 | hillerod.dk | CVR
29189366
EAN-nr 5798008307416



Hillerød Kommune behandler personoplysninger om dig. Du kan læse om dine rettigheder [her](#)

Såfremt Hillerød Kommune behandler personoplysninger om dig, kan du læse om dine rettigheder [her](#)

Fra: [Gry Midttun](#)
Til: [Sener Can](#)
Cc: [Lars Wiinblad](#); [Mette Raun Fjordside](#); [Forbrugerrådet Tænk Hoeringer](#); [Pia Saxild](#)
Emne: Høringsvar: udvikling af statsvejnettet + en ny fjordforbindelse ved Frederikssund + ligning
Dato: 17. december 2021 14:05:17
Vedhæftede filer: [image001.png](#)
[image002.png](#)

Forbrugerrådet Tænk har læst forslag til "Lov om udvikling af statsvejnettet, ophævelse af lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund og ændring af ligningsloven", men har ikke forholdt sig til behovet for de nævnte udvidelser af vejnettet.

Vi bemærker imidlertid, at der ved anlæggelsesprojektet E45 mellem Aarhus Syd og Aarhus Nord mv. bør sikres brugerinddragelse, når der skal etableres omstigning til den kollektive trafik ved samkørselspladsen ved Aarhus Nord. Vi ser desuden gerne, at der så vidt muligt opretholdes enkeltspordrift på jernbanen Aarhus-Randers-Aalborg i det omfang, at der vil være behov for sporspæringer og at dette sker i dialog med såvel Banedanmark som relevante togoperatører. Samtidig bør det sikres, at passagerer rettidigt og i tilstrækkelig omfang bliver informeret om omlægning af driften og deres muligheder for alternative transportmuligheder.

Det samme gør sig gældende for togtrafikken på Frederiksværkbanen i forbindelse med anlægsprojektet vedr. Hillerødmotorvejens forlængelse mv.

Forbrugerrådet Tænk bemærker desuden, at lovforslaget i overvejende grad påpeger de positive betydninger af projekterne for FN's verdensmål, mens lovforslaget i mindre grad redegør for de negative konsekvenser for verdensmålene, som lovforslaget alt andet lige også må forvente at medføre. Dette gælder b.la. de negative konsekvenser for verdensmål 3, som øget brug af vejnettet og deraf følgende øgede trafik- forurening og støj til trods for øget støjafskærmning og den forventede omlægning til el-køretøjer.

Med venlig hilsen

Mette Raun Fjordside
Vicedirektør

Gry Midttun
Politisk rådgiver, kollektiv transport

Forbrugerrådet Tænk
T +45 7741 7755 / M +45 4188 1604 / taenk.dk
Fiolstræde 17 B / Postboks 2188 / 1017 København K

-

Forbrugerrådet
Tænk **Passagerpuls**

Fra: Sener Can [<mailto:seca@vd.dk>]

Sendt: 7. december 2021 16:47

Til: Rene Juhl Hollen; Karsten Kirk Larsen

Emne: Høring over udkast til forslag

Hermed høring af vedhæftede lovforslag.

Venlig hilsen

Sener Can

Projektassistent

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: [Dennis Lange](#)
Til: [Sener Can](#)
Emne: SV: Høring over udkast til forslag
Dato: 20. december 2021 09:59:07
Vedhæftede filer: [image003.png](#)
[image004.png](#)
[Tunnel_Marking.txt](#)

Kære Sener

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale.
FDM har ingen bemærkninger.

Venlig hilsen

Dennis Lange
Chefkonsulent



T: +45 45 27 07 13
M: +45 51 14 69 92
dbl@fdm.dk · fdm.dk
Firskovvej 32
2800 Kgs. Lyngby

Fra: Sener Can <seca@vd.dk>
Sendt: 7. december 2021 16:47
Til: Rene Juhl Hollen <rhp@vd.dk>; Karsten Kirk Larsen <kkl@vd.dk>
Emne: Høring over udkast til forslag

Hermed høring af vedhæftede lovforslag.

Venlig hilsen

Sener Can
Projektassistent
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.](#)

Transportministeriet
trm@trm.dk
arp@trm.dk

Kulturministeriet
Nybrogade 2
1203 København K

Tel : 33 92 33 70
E-mail : kum@kum.dk
Web : www.kum.dk

21. december 2021

Svar på høring om forslag lov om udvikling af statsvejnettet m.fl.

Kulturministeriet har modtaget Transportministeriets udkast til forslag om lov om udvikling af statsvejnettet, ophævelse af lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund og ændring af ligningsloven.

Kulturministeriet har følgende bemærkninger til udkastet:

1. At det bør indskrives i lovforslaget, at de økonomiske risici, som bl.a. fremgår af museumslovens § 27 *stk. 5.2.*, overgår til transportministeren.
2. At der i lovforslaget tilføjes en passus om, at kulturhistoriske beskyttelseshensyn varetages af transportministeren med faglig rådgivning og bistand fra kulturministeren.
3. At det vil være hensigtsmæssigt, at der indledes et mere formaliseret samarbejde mellem Transportministeriet og Slots-og Kulturstyrelsen i forhold til hensynet til fortidsminder, beskyttelseslinjer og beskyttede sten- og jorddiger.
4. At det i bemærkninger til lovforslaget tilføjes, at der ikke ændres i tilstanden af fortidsminder beskyttet i henhold til museumslovens § 29e.
5. At det i bemærkninger til lovforslaget tilføjes, at arkæologerne, foruden de forudgående arkæologiske undersøgelser af fund og fortidsminder, skal undersøge/gennemgrave og dokumentere i snit de berørte beskyttede diger forud for anlægsarbejdet.
6. At det i bemærkninger til lovforslaget tilføjes, at alle beskyttede diger, som påvirkes helt eller delvist i anlægsfasen, reetableres, når anlægsarbejdet er afsluttet.

7. At det i bemærkninger til lovforslaget tilføjes, at:

- Slots- og Kulturstyrelsen skal inddrages forud for reetablering af beskyttede diger.
- Reetablering af ændrede eller fjernede dele af beskyttede diger skal ske efter Slots- og Kulturstyrelsens anvisninger.
- Slots- og Kulturstyrelsen skal godkende reetableringerne af beskyttede diger, efter disse er udført.

Afslutningsvist vil Kulturministeriet gerne kvittere for, at TRM har anmodet om arkivalsk kontrol fra de relevante arkæologiske museer af de arealer, der skal inddrages til midlertidige arbejdsstationer mm. samt for arealerne omfattet af anlægsarbejderne.

Med venlig hilsen

Ole Winther
kontorchef



Høringssvar fra Region Nordjylland

Høring over Lov om udvikling af statsvejnettet, ophævelse af lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund og ændring af ligningsloven

Lovens § 2 indeholder, at Transportministeren bemyndiges til at udbygge vejen (rute 40) mellem Ålbæk og Skagen til en 2 + 1 vej. Region Nordjylland forholder sig i dette høringssvar udelukkende til denne nordjyske udbygning.

Der er i 2021 afsluttet en VVM-undersøgelse af strækningen og finansieringen af udbygningen faldt på plads i juni 2021 med Infrastrukturplan 2035.

Udvidelse af vejen mellem Ålbæk og Skagen har særdeles stor betydning i lokalområdet og vil være en gevinst for den nordjyske mobilitet.

Vejdirektoratet har undersøgt forholdene vedrørende jordforurening, råstoffer og de gældende planer på disse områder. Region Nordjylland noterer sig dette, og har ikke yderligere kommentarer.

Vi hilser velkommen, at udbygningen af vejen mellem Ålbæk og Skagen sættes i gang.

Med venlig hilsen

Henning Christensen
Regional Udviklingsdirektør

Aarhus, 7. januar 2022

Hørings svar til udkast til forslag til lov om udvikling af statsvejnettet, ophævelse af lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund og ændring af lighedsloven

Det er med stor interesse, at Erhverv Aarhus har læst udkastet til forslag til lov om udvikling af statsvejnettet, ophævelse af lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund og ændring af lighedsloven. I overensstemmelse med tidligere afsendte høringssvar vedrørende udbygningen af E45 Østjyske Motorvej fra Vejle til Randers N tilslutter vi os beslutningen om at udvide strækningen mellem Aarhus S og Aarhus N samt mellem Vejle og Skanderborg fra 4 til 6 spor i begge retninger.

Dette er vigtigt, hvis Aarhusregionen også fremadrettet skal fastholde sin vækstmæssige styrkeposition til gavn for Danmark og dansk økonomi. Særligt ønsker vi at kvittere for, at lovforslaget vil planlægge at ombygge motorvejskrydset ved Aarhus S, så der bliver tre spor nord for sammenfletningen.

Forventede positive effekter af en udvidelse af E45 Østjyske Motorvej

Erhverv Aarhus repræsenterer over 550 virksomheder med mere end 100.000 arbejdspladser, hvoraf mange hver dag er afhængige af en gnidningsfri og sikker transport til og fra Aarhusregionen. Gennem vores arbejde ønsker vi at sikre de optimale rammebetingelser for det brede erhvervsliv, så virksomhederne også fremadrettet kan skabe vækst og arbejdspladser til gavn for hele Danmark.

Som fremhævet i tidligere høringssvar vedr. udvidelsen af E45 Østjyske Motorvej på strækningen mellem Vejle og Randers N, vil udvidelsen medføre en række positive gevinster for både erhvervslivet og borgere i Aarhus såvel som hele landet, herunder:

- Økonomisk- og tidsmæssig besparelse for både pendlere og virksomheder.
- Forbedret trafiksikkerhed og miljømæssige gevinster grundet mindre kødannelse.
- Forbedret adgang til og fra Aarhus Havn, Danmarks største erhvervshavn, der hver dag udgør et centralt knudepunkt for, at både erhvervslivet i Aarhus såvel som hele landets import/eksport kan udvikle sig positivt.
- Øget produktivitet og dermed forbedret konkurrenceevne for danske virksomheder, der vil stå med de optimale infrastrukturelle rammebetingelser i konkurrencen mod udenlandske virksomheder.
- Udvikling af større vækstområder og deraf følgende styrket sammenhængskraft.
- Forbedret tiltrækningskraft af nye virksomheder til området.
- Forøgelse af arbejdskraftsoplandet grundet lettere fremkommelighed og dermed forbedret job-match for virksomheder samt bedre balance mellem by og opland.

Behov for udvidelse fra Aarhus N til Randers N

Som beskrevet vil udvidelsen fra fire til seks spor have en lang række af positive effekter, der vil komme både virksomheder og borgere til gode. Heriblandt forventes det, at udbygningen vil forbedre forbindelsesmulighederne mellem de forskellige kommuner og byer og derved være med til at sikre den fortsatte udvikling og etablering af eksisterende og nye vækstområder i landsdelen.

Af samme årsag opfordrer Erhverv Aarhus også til, at udvidelsen af E45 fra fire til seks spor forlænges helt til Randers N. I Vejdirektoratets VVM-undersøgelse af udbygningen af E45 mellem Aarhus N og Randers N fra juni 2020 fremgik det, at den trafikale belastning på strækningen forventes at vokse frem mod 2030. Dette vil, ifølge undersøgelsen, føre til stor og nogle steder kritisk trængsel. For at sikre det fulde udbytte af de forbedrede forbindelsesmuligheder mellem kommuner og byer og den deraf følgende sammenhængskraft og mulighed for samarbejds- og synergieffekter mellem virksomheder i landsdelen, bør strækningen mellem Aarhus N og Randers N også udvides. Dette vil være til gavn for både virksomheder og pendlere, der dagligt benytter sig af strækningen, ligesom en udvidelse også vil være med til at sikre en landsdel og et Danmark i balance.

Aarhus, 7. januar 2022

Opmærksomhedspunkter i anlægsperioden

For at sikre en effektiv og gnidningsfri anlægsperiode bør udvidelsen af strækningen udføres under størst mulig hensyntagen til de trængselsproblemer, som i forvejen dagligt koster både tid og penge for virksomheder og pendlere. Derfor er det også positivt, at der med lovforslaget er indtænkt en planlægning af trafikafviklingen, så der i hele anlægsfasen forventes at være to kørespor i begge retninger.

Ligeledes er det positivt, at der er indarbejdet planer om støjreducerende tiltag i form af støjafskærmning. I den forbindelse bør det overvejes, hvordan den langsigtede mindskelse af støjgener bedst tænkes ind i udvidelsen. Eftersom størstedelen af den danske bilpark i de kommende årtier forventes at blive eldreven, og dermed mindre motorstøjende, kan friktionsstøjreducerende tiltag også allerede nu med fordel indtænkes i forhold til materialevalg – f.eks. i form af støjreducerende belægning.

Ligeledes bør der også i planlægningsfasen indtænkes intelligent trafikstyring (ITS) i form af eksempelvis digital skiltning. Dette vil sikre en mere smidig, effektiv og sikker afvikling af trafikken, og derved også fremadrettet en optimal udnyttelse af strækningens kapacitet.

Konkluderende bemærkninger

Erhverv Aarhus ser positivt på planerne om at udbygge E45 Østjyske Motorvej fra Aarhus S til Aarhus N samt fra Vejle til Skanderborg. Samtidig opfordrer vi fortsat til, at udbygningen udvides til at indebære strækningen mellem Aarhus N og Randers N.

Erhverv Aarhus stiller sig naturligvis til rådighed for yderligere kommentarer og samarbejde.

Med venlig hilsen



Jesper Theil

Konstitueret direktør, Erhverv Aarhus

Tlf. 31 53 60 60 / jt@erhvervaarhus.dk



Terje Vammen

Formand, Erhverv Aarhus

Tlf. 29 86 15 15 / tv@silverliningresearch.dk

Om Erhverv Aarhus:

Erhverv Aarhus er en uafhængig erhvervsorganisation, der varetager erhvervslivets interesser og arbejder for at forbedre erhvervslivets vilkår. Erhverv Aarhus repræsenterer 550 virksomheder med ca. 100.000 arbejdspladser. Læs mere: www.erhvervaarhus.dk



Transportministeriet

Jura
J.nr. 2021-4053
Ref. SIKJL
Den 13. januar 2022

Høring vedr. udkast til forslag til lov om udvikling af statsvejnettet, ophævelse af lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund og ændring af ligningsloven

Miljøministeriet sender hermed bemærkninger i anledning af høringsbrevet inkl. bilag af 7. december 2021. Det bemærkes, at Miljøministeriet sendte et brev om denne høring allerede den 10. januar 2022, som dette høringssvar altså supplerer og udbygger.

Bemærkninger til lovforslaget vedr. vandrammedirektivet

Det fremgår af forslagens afsnit om vandrammedirektivet, s.114, at der umiddelbart ikke synes at være nogle væsentlige konflikter vedrørende vandløb, omfattet af vandplanlægningen, på strækningen, og at dette vil afklares og håndteres i nødvendigt omfang endeligt ved detailprojekteringen.

Miljøministeriet bemærker, at detailprojekteringen kun kan udføres under hensyntagen til vandrammedirektivets krav om forebyggelse af forringelse af vandtilstanden og sikring af opfyldelse af fastsatte miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster.

For så vidt angår alle faser i anlægsprojektet bemærker Miljøministeriet, at involverede myndigheders administration af lovgivning ikke må føre til forringelse af overfladevandområder og grundvandsforekomster og det skal sikres, at opfyldelse af de miljømål, som gælder, ikke forhindres.

Den relevante gennemførelse af vandrammedirektivet findes i § 4 i bekendtgørelse nr. 448 af 11. april 2019 om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster og § 7 i bekendtgørelse nr. 449 af 11. april 2019 om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter, hvorefter det, under en række skærpede betingelser, kan undlades at gennemføre eventuelle foranstaltninger fastlagt for det konkrete vandområde og/eller fravige miljømålet:

- Fravigelsen skal skyldes ændringer af et overfladevandområdes fysiske karakteristika eller ændringer i en grundvandsforekomsts niveau,

- Den skadelige indvirkning på vandforekomstens tilstand skal mindskes mest muligt,
- Ændringerne skal være begrundet i væsentlig samfundsinteresser, og
- Der må ikke være alternativer, som er en miljømæssigt væsentlig bedre løsning.

Fravigelse kræver konkret tilladelse fra den kompetente myndighed.

Bemærkninger vedr. vandløb og vandplanlægning

	Tekst i udkast til lovforslag (bemærkninger)	Kommentar
2	Afsnit 1. Indledning, s.11 ”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”	Som lovforslaget er affattet, vil det det ikke udgøre en miljøgodkendelse (som meddeles efter miljøbeskyttelseslovens § 33), men en VVM tilladelse, jf. vejlovens § 17a.
3	Afsnit 2.1. Miljøkonsekvensrapporter 1) Udbygning af E45 Østjyske Motorvej mellem Aarhus Syd og Aarhus Nord https://www.vd.dk/vvm-e45aarhus . 2) Udbygning af E45 Østjyske Motorvej mellem Vejle og Skanderborg https://www.vd.dk/vvm-e45vejle 3) Udbygning af Hillerødmotorvejens forlængelse https://www.vvm-hillerod.vd.dk/ 4) Udbygning af rute 40 fra Ålbæk til Skagen https://www.vejdirektoratet.dk/vvm/21-udbygning-af-landevejen-aalbaek-skagen	MST enheden Vandmiljø & Friluftsliv (nu Hav- & Vandmiljø / H&V) har kommenteret MKR for projekt 1 og 2 ultimo 2020 – og i den sammenhæng gjort opmærksom på dels, at der for en række vandforekomster (målsatte søer og vandløb) ikke er anvendt nyest tilgængelige faktuel viden om disse vandforekomsters tilstand fra basisanalysen offentliggjort december 2019, og at H&V vurderede, at ikke alle vurderinger af projekternes overensstemmelse med den bindende vandplanlægning var tilstrækkelige, og understreget, at ansvaret for vurderingernes validitet er Vejdirektoratets. Grundet den korte høringsfrist er MKR ikke gennemgået på ny og heller ikke de senere offentliggjorte tillæg til MKR og høringsnotat. Validiteten af vurderingers overensstemmelse med

		vandplanlægningen er derfor ikke bedømt.
4	<p>Følgende afsnit 3.5 Miljømæssige vurderinger og supplerende miljømæssige vurderinger 3.5.1 Gældende ret 3.5.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning S. 38-40</p>	Afsnittene mangler beskrivelse af, at der udover vurderinger efter VVM-regler og regler om beskyttelse af Natura 2000 områder og visse arter også (skal) gennemføres bindende vurderinger af overensstemmelse med gældende vandplanlægning og havstrategi
5	<p>I afsnit 5.1 Anlægsøkonomi og tidsplan, s.45 Er følgende afsnit: ”i henhold til principperne i ny anlægsbudgettering (Akt 16 af 24. oktober 2006 og Hovednotat for Ny Anlægsbudgettering december 2017) har et eksternt rådgivningsteam gennemført en ekstern kvalitetssikring af Vejdirektoratets miljøkonsekvensvurderinger. Den overordnede konklusion af kvalitets-sikringen er, at der ikke er fundet vægtige forhold, som forhindrer, at projekterne sendes til godkendelse i det politiske system</p>	Se kommentar 3
6	<p>Afsnit 9.1.6 (og 9.2.6, 9.3.6 og 9.4.6) Natur og biodiversitet</p>	I beskrivelserne af påvirkning af natur indgår søer, men ikke vandløb, uagtet at vandløb tilsvarende søer er beskyttede af naturbeskyttelseslovens § 3, er omfattet af fredninger – og er på udpegningsgrundlag for N2000 områder. Påvirkning af vandløb, herunder målsatte vandløb, er til gengæld mere udførligt beskrevet end søer under overfladevand, men det er vanskeligt at få et overblik over i hvilket omfang, der er taget stilling til al relevant beskyttelse og miljømål for de to typer af overfladevand.

7	Afsnit 9.1.7. Grundvand s. 66	Der mangler redegørelse for vurderingerne af påvirkning af muligt berørte målsatte grundvandsforekomsters tilstand og mulighed for at opnå/fastholde målopfyldelse
8	<p>Afsnit 9.1.8. Overfladevand, s. 66</p> <p>Motorvejen forløber tæt på 14 vandløb, og krydser syv af dem, hvoraf seks er beskyttede efter naturbeskyttelseslovens § 3. <u>Alle vandløbene er omfattet af statens vandområdeplaner. De største vandløb er målsat til god økologisk og kemisk tilstand.</u></p> <p><u>Mindre vandløb er ikke målsatte,</u> men kan være omfattet af et vandløbsregulativ eller beskyttede af naturbeskyttelseslovens § 3.</p> <p>Dørup Bæk, Århus Å ved Årslev Engsø, Lyngbygårds Å og Årslev Bæk har en moderat økologisk tilstand. Århus Å ved krydsningen syd for Torshøjvej og Yderup Bæk har en ringe økologisk tilstand. Alle disse vandløb har målsætningen god økologisk tilstand, hvor målopfyldelsen er udskudt bortset fra Dørup Bæk og Århus Å syd for Torshøjvej. <u>Motorvejen krydser også Bukbæk, der ikke er målsat.</u></p>	<p>”Alle vandløbene er omfattet af statens vandområdeplaner Mindre vandløb er ikke målsatte”.</p> <p>Betydningen forstår vi således, at de der ikke er målsatte men berørt af dette projekt, alle vil lede til målsatte vandløb, hvorfor det sikres, at disse ikke påvirkes negativt.</p> <p>Når der i 3. afsnit skrives om ”udskudt målopfyldelse” bør det tilføjes, at målet skal være opfyldt senest 2027.</p>
9	Afsnit 9.2.7 Grundvand, s. 81	Der mangler redegørelse for vurderingerne af påvirkning af muligt berørte målsatte grundvandsforekomsters tilstand og mulighed for at opnå/fastholde målopfyldelse
10	9.2.8. Overfladevand 9.2.8.1 Eksisterende forhold, s. 81	Der mangler redegørelse for hvilke vandløbsstrækninger og søer i dette

	<p>Udbygningen af motorvejen vil berøre flere vandløb og søer i vandløbssystemerne for Bygholm Å, Store Hansted Å og Horndrup Å, hvortil der allerede i dag sker udledning af vejvand. Alle målsatte vandløb og søer har målsætningen god økologisk tilstand i vandområdeplan (2015-2021). Gedved Sø er genoprettet som et led i den statslige indsats for vandmiljøet og ikke målsat i vandområdeplanen.</p>	<p>område, herunder de nævnte, der er målsatte i vandplanlægningen. Det bemærkes, at Gedved sø er foreløbigt målsat ved basisanalysen for vandplanlægning-en for 3. planperiode 2021-27. Som nævnt ovenfor er basisanalysen offentliggjort december 2019.</p>
11	9.2.8. Overfladevand s. 81-82	<p>Der mangler redegørelse for vurderinger af påvirkningerne af muligt berørte målsatte vandløb og søers tilstand og mulighed for at opnå/fastholde målopfyldelse.</p>
12	9.3.7 Grundvand, s.94	<p>Der mangler redegørelse for vurderingerne af påvirkning af muligt berørte målsatte grundvandsforekomsters tilstand og mulighed for at opnå/fastholde målopfyldelse</p>
13	9.3.8 Overfladevand, s. 94	<p>Der mangler redegørelse for vurderingerne af påvirkning af muligt berørte målsatte overfladevandområders tilstand og mulighed for at opnå/fastholde målopfyldelse.</p> <p>Umiddelbart ser det også ud som, om der mangler en redegørelse for overensstemmelse med havdirektivet fsva mulig påvirkning af Roskilde Fjord.</p>
14	9.4.7 Grundvand, s. 105	<p>Der mangler redegørelse for vurderingerne af påvirkning af muligt berørte målsatte grundvandsforekomsters tilstand og mulighed for at opnå/fastholde målopfyldelse</p>
15	9.4.8 Overfladevand, s. 105-106	<p>Der mangler redegørelse for vurderingerne af påvirkning af muligt berørte målsatte overfladevandområders tilstand og</p>

		mulighed for at opnå/fastholde målopfyldelse
16	<p>10. Forholdet til EU-retten 10.1 VVM-direktivet I afsnit 10.1. – s. 108</p> <p>Med Folketingets vedtagelse af loven bemyndiges transportministeren til at gennemføre anlægsprojekterne i overensstemmelse med lovforslaget, projektbeskrivelserne og de udførte miljøvurderinger. Loven udgør VVM-tilladelsen. <u>På grund af fravigelserne af anden lovgivning kan projekterne gennemføres uden tilladelse, godkendelser eller dispensationer og uden hensyn til umiddelbart gældende forbud mod ændringer i tilstanden eller etableringen af fysiske anlæg i den af lovforslaget § 5 omfattede natur- og miljølovgivning.</u> <u>Herefter kan anlægsprojektet gennemføres på grundlag af loven og inden for rammerne af vurderingerne af projektets indvirkning på miljøet.</u> Eventuelle ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet og dertil knyttede projekter, der er omfattet af vejlovens bilag</p>	<p>Det understregede afsnit er i modstrid med, at der ingen bestemmelser er i udkastet til lovforslag om fravigelse af anden miljø- og naturlovgivning, og af følgende afsnit på s. 52: ”De berørte kommuner og regioner og statslige styrelser vil i relation til anlægsprojektet skulle behandle ansøgninger og anmeldelser fra Vejdirektoratet med henblik på at vurdere, hvilke krav der stilles i forbindelse med tilladelser, godkendelser og dispensationer til projektet som følge af krav hertil i bl.a. natur- og miljølovgivningen.”</p>
17	<p>I afsnit 10.4. Vandrammedirektivet, s. 113 og 114</p> <p>Det skal sikres, at projektet ikke vil medføre varig eller midlertidig forringelse af tilstanden i målsatte vandforekomster eller hindre opfyldelsen af de fastsatte mål for forekomsterne i bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster.</p> <p>og</p>	<p>Det fremgår meget fint, at projekterne skal være – og gennemføres - i overensstemmelse med vandplanlægningen, men der er ingen redegørelse for vurderingerne af, at dette også vil være tilfældet.</p> <p>Det fremhæves, at der skal gennemføres detailprojektering for en række konkrete elementer i projekterne, og der i den sammenhæng også skal sikres overensstemmelse med. I udkastet til lovforslaget er der dog ikke en redegørelse til Folketinget for indholdet af de indtil nu gennemførte</p>

	<p>Det er i miljøkonsekvensrapporterne vurderet, at der ikke umiddelbart synes at være nogle væsentlige konflikter vedrørende vandløb, omfattet af vandplanlægningen, på strækningerne.</p> <p>Dette afklares og håndteres i nødvendigt omfang endeligt ved detailprojekteringen. Det sikres, at anlægsprojekterne ikke vil medføre varig eller midlertidig forringelse af tilstanden i målsatte vandforekomster eller hindre opfyldelsen af de fastsatte mål for forekomsten i bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster. Anlægsprojekterne går igennem områder med særlige drikkevandsinteresser. I forbindelse med detailprojekteringen vil der blive udført supplerende undersøgelser med henblik på at dokumentere, at eventuel grundvandssænkning i forbindelse med etablering af projektet ikke påvirker drikkevandsindvindingen eller de berørte grundvandsforekomsters tilstand.</p>	<p>vurderinger af projekternes overensstemmelse med vandplanlægningen for de muligt berørte målsatte vandforekomster.</p>
18		<p>Der mangler muligt et 10.5 om Havstrategidirektivet?</p>
19	Til § 6, s. 118	<p>Der mangler redegørelse for de bindende vurderinger af overensstemmelse med vandplanlægningen og havstrategien</p>

Bemærkninger til hjemmelsgrundlag for fravigelse af anden lovgivning

Forslaget til denne anlægslov indeholder ikke bestemmelser om fravigelse af den almindelig miljø- og naturlovgivning, som varetager naturhensyn, som f.eks. § 3 beskyttelsen i naturbeskyttelsesloven, hvorfor overskrift til lovforslagets kapitel 3 "Varetagelse af naturhensyn" ikke virker retvisende. Overskriften kunne evt. ændres til "Gennemførelse af afværgeforanstaltninger".

Miljøministeriet hæfter sig ved, at der på s. 109 fremgår, at på baggrund af fravigelserne af anden lovgivning kan projekterne gennemføres uden tilladelser, godkendelse eller dispensationer og uden hensyn til umiddelbart gældende forbud mod ændringer i tilstanden eller etableringen af fysiske anlæg i den af lovforslaget § 5 omfattede natur- og miljølovgivning.

Lovforslaget tilvejebringer dog ikke den nødvendige hjemmel til fravigelse af anden lovgivning eller bemyndigelse af ministeren til at varetage beføjelser efter anden lovgivning. Forslagets § 5 omhandler afstanden på vejbyggelinjer.

Bemærkninger vedr. naturbeskyttelse

Miljøministeriet bemærker, at det ikke ud fra lovforslaget kan vurderes, om kravene i naturdirektiverne er overholdt.

I modsætning til lovforslaget om 3. Limfjordsforbindelse, som Miljøministeriet modtog i høring d. 3. december 2021, indeholder indeværende lovforslag ingen implementeringsnote ift. naturdirektiverne.

Lovforslaget påvirker § 3-områder, fredskovområder, bilag IV-arter, herunder prioriterede arter men synes ikke at indeholde eksplicit hjemmel til at fravige reglerne i eksempelvis naturbeskyttelsesloven og skovloven. Miljøministeriet har noteret sig formuleringen i afsnit 10 .1 i lovforslagets almindelige bemærkninger, hvor det bl.a. fremgår, at ”På grund af fravigelserne af anden lovgivning kan projekterne gennemføres uden tilladelse, godkendelser eller dispensationer og uden hensyn til umiddelbart gældende forbud mod ændringer i tilstanden eller etableringen af fysiske anlæg i den af lovforslaget § 5 omfattede natur- og miljølovgivning.” Det foreslås, at dette afsnit uddybes under gældende ret og overvejelser og den foreslåede ordning, da det er uklart for læser, hvilket hjemmelsgrundlag disse fravigelser af øvrig lovgivning bygger på. I tilknytning hertil er det ligeledes uklart, hvorfor indeværende lovforslag ikke indeholder bestemmelse om varetagelse af hensyn bag fravegne bestemmelser, som det eksempelvis er tilfældet i § 5, stk. 3, i lovforslaget om 3. Limfjordsforbindelse.

I forlængelse af ovenstående bemærkes, at det konkrete indhold af lovforslagets § 6 og § 7 forekommer uklart.

Gældende ret ift. Natura 2000-områder og artsbeskyttelsen er ikke beskrevet under afsnittet om gældende ret. Der bør være en beskrivelse af beskyttelsen af Natura 2000-områder (som minimum artikel 6, stk. 3, og 4) og af beskyttelsen af arter og deres levesteder (habitatdirektivets artikel 12, fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5, naturbeskyttelseslovens § 29 a, jagtlovens § 6 a og artsfredningsbekendtgørelsen samt de regler om artsbeskyttelse, som normalt er fastsat i sektorlovgivningen, jf. fx habitatbekendtgørelsens §§ 10 og 11.)

Se fx Forslag til Lov om projektering og anlæg af en energiø i Nordsøen, almindelige bemærkninger afsnit 3.3.

https://www.ft.dk/ripdf/samling/20211/Lovforslag/L29/20211_L29_som_fremst_at.pdf

Beskrivelsen under afsnit 10 om forholdet til EU-retten i afsnit 10.2 Habitat- og Fuglebeskyttelsesdirektivet indeholder dele heraf, men det bør fremgå tydeligere under beskrivelsen af gældende ret og overvejelser om den foreslåede ordning, at lovforslaget udgør godkendelsen af projektet i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, og bemærkningerne udgør det faglige grundlag og begrundelserne for godkendelsen, samt redegøres for og begrundes, at betingelserne for fravigelse efter artikel 6, stk. 4, er opfyldt, herunder hvilke kompenserende tiltag, der iværksættes.

Se fx Høvsøre lovforslaget

https://www.ft.dk/ripdf/samling/20171/lovforslag/l198/20171_l198_som_fremst_t.pdf

Vurderingerne i lovforslaget efter artikel 6, stk. 3 og 4, skal leve op til kravene i KOM's vejledninger herom, hvilket ikke umiddelbart ses at være tilfældet. Der skal foretages en selvstændig vurdering af, om naturdirektiverne er overholdt – det er ikke tilstrækkeligt at henvise til, at væsentligheds- og evt. konsekvensvurdering indgår i miljøkonsekvensrapporterne. One stop shop indebærer, at processerne kan køre parallelt og baseres på de samme oplysninger, men vurderingerne skal foretages efter de respektive direktiver, jf. vejledningerne fra KOM og til one-stop shop bekendtgørelsen, og skal overholde kravene til sådanne vurderinger, jf. EU-domstolens praksis.

Det samme gør sig gældende for artsbeskyttelsen, som ikke er fyldestgørende beskrevet under afsnit 10.2., og hvor det ikke klart fremgår, om vurderingen er foretaget på grundlag af de nævnte nationale regler eller direkte i medfør af direktivet, og hvor det er uklart, om der sker en fravigelse af både nationale regler og direktivregler, jf. habitatdirektivets artikel 16, jf. også bemærkningerne til lovforslaget om 3. Limfjordsforbindelse.

Vedr. udvidelse af rute 40 – Ålbæk-Skagen:

Lovforslaget indeholder en udvidelse af en vejstrækning (rute 40) mellem Ålbæk og Skagen, som går igennem et Natura 2000-område og derfor vil påvirke dette Natura 2000-område, jf. nedenfor.

Det fremgår af udkast til anlægslov, at "*En ikrafttrædelse er under den forudsætning, at projektet på baggrund af udtalelsen fortsat kan gennemføres inden for de udførte miljøvurderinger. I det omfang at en udtalelse fra EU-Kommissionen måtte medføre, at projektet ikke kan gennemføres inden for den udførte miljøvurdering, vil det resultere i, at en ændring af projektet med dertilhørende supplerende miljøvurderinger vil skulle ske i en ændringslov.*"

Miljøstyrelsen bemærker hertil, at man er bekendt med, at der udelukkende er foretaget væsentlighedsvurdering for Natura 2000-området N2 Råbjerg Mile og Hulsig Hede. Miljøstyrelsen finder, at da der inddrages arealer med habitatnatur, herunder prioriteret natur, kan en væsentlig påvirkning ikke udelukkes på baggrund af objektive kriterier og der skal derfor, såfremt projektet ønskes

fremmet, foretages en fyldestgørende konsekvensvurdering af projektets virkninger på Natura 2000-området under hensyn til bevaringsmålsætningen for det pågældende område. På baggrund af konklusionerne af vurderingen af virkningerne på lokalitetens integritet træffes om nødvendigt i forbindelse med en fravigelsesprocedure alle de nødvendige kompensationsforanstaltninger for at sikre, at den globale sammenhæng i Natura 2000 beskyttes.

Miljøstyrelsen er af den opfattelse, at en tilstrækkelig vurdering af projektets påvirkninger af Natura 2000-området skal foreligge på afgørelsestidspunktet, hvilket ikke er tilfældet her, da der ikke foreligger en fyldestgørende konsekvensvurdering efter artikel 6, stk. 3, med indarbejdede afværgeforanstaltninger eller fastlagte kompenserende foranstaltninger efter fravigelsesproceduren i artikel 6, stk. 4, som sikrer at den globale sammenhæng i Natura 2000 beskyttes.

Vedr. forlængelse af Hillerød motorvejen (lovforslagets afsnit 9.3.6.3 Natura 2000):

Miljøstyrelsen bemærker, at man i miljøkonsekvensrapporten ikke har forholdt sig til projektets eventuelle påvirkning af Natura 2000-område nr. 261, Freerslev Hegn. Miljøstyrelsen finder, at der som minimum skal udarbejdes en væsentlighedsvurdering, der kan belyse, hvorvidt det kan udelukkes, at der sker en påvirkning af Natura 2000-området.

Generelt om erstatningsnatur:

- Det fremgår ikke tydeligt af lovforslaget, om der udlægges erstatningsnatur for midlertidigt inddragede naturarealer. Under afsnit 3.1 Anlægsprojekterne står således: *De natur- og skovarealer, der bruges til udbygning af motorvejen, og de arealer, der bruges som arbejdspladser, erstattes ved udlægning af ny natur og ny skov.*, men under afsnit 9. Miljø- og naturmæssige konsekvenser er arbejdsarealerne ikke medtaget i tabellerne over omtrentlig opgørelse over inddragede arealer og erstatningsarealer for disse. MST anbefaler, at der etableres erstatningsnatur for de arealer, der midlertidigt inddrages til arbejdsarealer, arbejdsveje m.m., da disse arealer er i stor risiko for at tage skade af en længere periode, hvor vegetationen er overdækket af køreplader, oplag m.m. samt kørsel med det tunge maskinel.
- For at sikre etablering af erstatningsarealer for den natur, der inddrages og nedlægges i forbindelse med udbygning af vejene, anbefaler MST, at der indføres vilkår om, at erstatningsarealerne udlægges forud for, at eksisterende natur nedlægges.
- MST anbefaler, at man er opmærksomme på DCE's videnskabelige rapport "Erstatningsnatur – erfaringer og muligheder" ved udvælgelsen af erstatningsarealer og metode for udlægning. For at sikre, at erstatningsarealerne på sigt udvikler en kvalitet, der som minimum svarer til den nedlagte natur, anbefaler MST, at erstatningsarealets størrelse baseres på en konkret vurdering af det eksisterende areals naturværdier og øvrige beskaffenhed. Der kan være flere faktorer, der skal tages højde for i forhold til erstatningsarealets størrelse – eks. jordbundens beskaffenhed,

arealets dyrkningshistorie (næringspuljen i jorden), nærhed til
eutrofierende kilder, randzoneeffekt, m.m.

Med venlig hilsen

Simon Kjølby Larsen
Chefkonsulent

Til Transportministeriet og Vejdirektoratet

e-mail til:

seca@vd.dk, nfc@vd.dk, mcs@trm.dk, smm@trm.dk

Den 21. dec. 2021

Fælles høringssvar til tre anlægslovforslag (forslag til lov om ombygning af Aarhus H, forslag til lov om anlæg af den 3. limfjordsforbindelse samt forslag til lov om udvikling af statsvejnettet mv.)

Dansk Ledningsejerforum takker for muligheden for at give høringssvar, men finder det problematisk at lovforslagene kan give anledning til en økonomisk skævvridning, fordi ombygning og udvikling af vejnettet forskellige steder i landet tjener en regional interesse, men de lokale borgere/forbrugere kommer til at betale for omlægningen af ledningerne, da de anvender ledningsnettene.

Dansk Ledningsejerforum (DLF) – bestående af DANVA, Dansk Energi, DGC, FDA, Dansk Fjernvarme, Danske Vandværker og tdc net – har noteret, at Transportministeriet den seneste måned har sendt flere udkast til lovforslag om anlægsbyggerier i høring – med svarfrist i begyndelsen af januar 2022. Det drejer sig om forslag til lov om ombygning af Aarhus H., forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse samt forslag til lov om udvikling af statsvejnettet forskellige steder i landet.

Det fremgår af lovbemærkningerne til de udsendte udkast til lovforslag, at gennemførelsen af anlægsprojekterne gør det nødvendigt at flytte eller omlægge en række forskellige typer forsyningsledninger, og at det forudsættes, at flytning og omlægning af ledninger til placering på ejendomme tilhørende tredjemand som udgangspunkt sker ved frivillig aftale herom eller ved ekspropriation med hjemmel i lovgivningen for vedkommende forsyningselskab.

Lovforslagene indeholder alle enslydende regler i §§8-10 om udførelse af og betaling for ledningsarbejder nødvendiggjort af projektets gennemførelse, herunder regler om flytning og omlægning af ledninger og om behandlingen af eventuelle tvister om erstatning for ledningsarbejder mv. I lovbemærkningerne præciseres reglerne anvendelse i forhold til det lovbestemte gæsteprincip i vejlovens § 77 – og det ulovbestemte gæsteprincip, som fastlagt ved flere Højesteretsdomme – og som fortsat løbende udvikles gennem retspraksis.

DLF vurderer, at de foreslåede regler har til formål at fremme en kommende gennemførelse af de politisk aftalte anlægsbyggerier ved at præcisere og "indhegne" gældende regler og praksis om flytninger af og betaling for nødvendige ledningsarbejder i forbindelse med anlægsbyggerierne.

DLF hæfter sig især ved det fastlagte hensyn til ledningsejere i § 9, stk. 1 om, at anlægsmyndigheden – så tidligt som muligt – skal drøfte et planlagt arbejde med ledningsejere med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter.

DLF mener, at der ved planlægning og etablering af anlægsbyggerier altid skal tages størst muligt hensyn til nedgravede ledninger mv. for at undgå unødvendige og bekostelige ledningsflytninger – en regning som i sidste ende skal betales af forbrugerne. Vi mener, at anlægsmyndigheden som det første skal søge ledningsoplysninger for det sted, hvor anlægsprojektet påtænkes gennemført - og såfremt der er ledningsejere på det pågældende sted – gå i forudgående dialog med disse ledningsejere for i fællesskab forsøge at finde en løsning, så unødvendige og bekostelige ledningsflytninger undgås. Det er i den forbindelse væsentligt at bemærke, at det f.eks. kan være el-, vand- og varmekunderne i et afgrænset område, hvor omlægningen skal finde sted, der kommer til at betale hele omkostningen. Den anvendte model har derfor også en indbygget skævvridning i sig - i forhold til hvilke borgere og virksomheder, der kommer til at betale for en sådan omlægning.

De udsendte udkast til lovforslag indeholder beregninger af de økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner (anlægsudgifter), men ikke for erhvervslivet – i form af estimerede omkostninger til ledningsflytninger. Da det ofte er meget bekosteligt at flytte eller omlægge forsyningsledninger i forbindelse med gennemførelsen af større anlægsbyggerier (fx udgør de samlede omkostninger til ledningsomlægninger i forbindelse med etablering af letbanen på Ring 3 **omkring 1 milliard** kr.) bør lovforslagene i sagens natur indeholde en beregning af de forventede økonomiske konsekvenser for berørte forsyningselskaber, så de samfundsøkonomiske omkostninger ved de mange ledningsarbejder, som må forventes at blive en konsekvens af de politisk aftalte anlægsprojekter, indgår i det endelige beslutningsgrundlag. Vi skal derfor opfordre Transportministeriet til at iværksætte en kortlægning af berørte forsyningselskaber med sigte på at estimere de forventede omkostninger til ledningsflytninger.

Med venlig hilsen

Christian Berg

Formand for Dansk Ledningsejerforum



Danmarks Frie AutoCampere

DFAC.DK

CVR: 37157430
www.dfac.dk
info@dfac.dk

Danmarks Frie AutoCampere er en 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. Danmarks Frie AutoCampere er trods sine kun 6 år Danmarks næststørste autocamperforening.

Dato: 9. januar 2022

Vejdirektoratet

Att.: Sener Can, seca@vd.dk

Høring over udkast til forslag til lov om udvikling af statsvejnettet, ophævelse af lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund

Tak indbydelse til høringen og tak fordi vi kunne indgive vores høringssvar kort efter høringsfristen fredag.

Baggrund

Autocamperturismen har gennem mange år været kraftigt stigende overalt i Europa.

De sidste 2 år, under Coronapandemien, er denne turistform nærmest eksploderet. I Danmark er salgstallene vokset med ca. 50%, og der er ventelister til at købe disse praktiske biler.

Fordelen er, at man kan opleve nye områder i Danmark og samtidig vælge at leve relativt isoleret i sin bil, fordi den er udstyret med seng, køkken, toilet og bad. Herved kan man klare sig selv og sin egen rengøring både som forebyggelse og i tilfælde af smitte.

Autocamperbilister er derfor meget glade for de anlæg som Vejdirektoratet har etableret på en række sideanlæg, hvor vi kan tømme toiletkassette og spildevandstank samt tanke drikkevand. Anlæg, som vi bruger fælles med lastvognschauffører, der henter drikkevand og campingvogne og busser, der som vi både tømmer af og fylder på.

Der er dog områder i Danmark, hvor der er meget langt imellem anlæggene, og hvor der heller ikke findes private udbydere af disse services, med mindre man vælger at betale for overnatning, ophold og en masse faciliteter - uanset om man ønsker at gøre brug af dem eller ej.

Alternativt skal man køre langt blot for at kunne tømme toiletkassetten på et sideanlæg, hvilket ikke er en bæredygtig løsning.

På det Nordsjællandske hovedvejsnet er der ikke én rasteplads med toiletter og i Nordjylland er det ikke bedre. Autocampere medbringer selv toilet, men det gør andre biltyper og rutebiler ikke. På rigtig mange P-pladser og rastepladser ses derfor menneskers efterladenskaber og toiletpapir.

Forslag

På samkørselspladser er der ofte en ventetid, når der skiftes transportmiddel, og de ventende kan have brug for at anvende et toilet.

Som et miljøvenligt alternativ til bilisters /passagerers nødvendige brug af de omkringliggende buske og grøfter foreslår vi, at der, i takt med at motorvejsystemet udbygges, etableres toiletter ved en række af disse samkørselspladser.

Desuden foreslår vi, at der ved samme lejlighed, ved nogle af disse udvidede samkørselspladser, etableres anlæg, hvor autocampere, campingvogne og evt. også busser kan tømme spildevand og alle bilister kan tappe drikkevand.

I håndbogen "Sideanlæg i åbent land" nævnes dilemmaet med placering af disse anlæg i forhold til cafeteriet og parkeringsarealer for busser.

Bilister i autocampere og campingvogne og pendlere har ofte ikke brug for cafeteria og kiosk, Hermed er en rasteplads som den, der er etableret i Mejrup ved Holstebromotorvejen, ideel. Rastepladsen har P-pladser til personbiler og lastbiler, toiletter samt faciliteter til campingvogne og autocampere. Den opfylder bilisternes behov i begge køreretninger, kan fungere som samkørselsplads og kombinerer via en rundkørsel til- og afkørslen til rastepladsen med dén til Holstebro by, hvilket må reducere anlægsomkostningen.

Konkret ift. høringen om lovforslaget:

Vores konkrete kommentarer hører ind under lovforslagets § 3 om Transportministerens bemyndigelse til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af projekterne i §§ 1 og 2 - samt bilag 3 og 4 og forslagets bemærkninger i afsnittene 3.1.3.3 og 3.1.4.

I forhold til Hillerødmotorvejens forlængelse, foreslår vi, at der ved TSA 13 Favrholt-Roskildevej, i stedet for den nævnte samkørselsplads vest for motorvejen - etableres en kombineret raste-/samkørselsplads med toiletter samt mulighed for tømning af spildevand og påfyldning af vand for lasbilschauffører, busser, campingvogne og autocampere.

Alternativt, men knapt så optimalt, foreslår vi, at den planlagte samkørselsplads vest for TSA 15 Hillerød C ændres til en raste-/samkørselsplads med de nævnte faciliteter.

I forhold til udbygningen af rute 40 Ålbæk-Skagen, foreslår vi, at der lidt længere ind mod Skagen ved rundkørslen med afgrening til Kattegatvej tilføjes en ekstra afgrening i den modsatte retning ind mod området mellem jernbanen og transformerstationen. Her etableres en kombineret samkørsels-/rasteplads med toiletter samt mulighed for tømning af spildevand og påfyldning af vand for lasbilschauffører, busser, campingvogne og autocampere. Pladsen ligger mindre en 200 m fra Frederikshavnsvej Trinbræt.

Frederikshavn kommune vil formentlig være interesseret i etablering af en sådan plads, hvor også turistbusser kan vente på turisterne, idet der meget lidt plads ved Skagen Station og P-pladsen yderst på Grenen ved Bunkermuseet typisk er overbelagt i højsæsonen.

Alternativt, men mindre ideelt for pendlere fra Skagen og besøgende i byen, kunne placeres en lille rasteplads med parkeringsmulighed for turistbusser samt toiletter og faciliteter til campingvogne, busser og autocampere ved rundkørslen ved Hulsig.

Venlig hilsen

Jørn Skou (formand)

Jytte Jakobsen (juraansvarlig)



Vejdirektoratet

Att.: René Juhl Hollen (Mail: rhp@vd.dk)

13. december 2021 - Sagsnr. 21/30836

Høringssvar

Trekantområdets Brandvæsen (TrekantBrand) har den 2. december 2021, via mail, modtaget...

"Høring over udkast til forslag til lov om udvikling af statsvejnettet, ophævelse af lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund og ændring af ligningsloven"

TrekantBrand har følgende bemærkninger hertil:

- TrekantBrand har ingen bemærkninger til selve lovforslaget, *men* vi forudsætter et tæt beredskabsmæssigt samarbejde med Vejdirektoratet i anlægsfasen, på lignende niveau, som vi har haft med Vejdirektoratet omkring udvidelsen af E20 over Fyn.

Bemærk i øvrigt, at Vejle Kommune med virkning fra 1. januar 2022 har trukket sig ud af samarbejdet i TrekantBrand, hvorfor kontakter i relation til Vejle, der har med brandmyndigheden at gøre, skal rettes til Vejle Brandvæsen, att. Beredskabschef Thomas Dietz (Mail: tdiet@vejle.dk).

Venlig hilsen

Erik Skallerup
Forebyggelseschef

Vejdirektoratet
Sendt pr. mail til seca@vd.dk

7. januar 2022
J.nr.: 2021-085539
Sagsbehandler: FBR

POLITIOMRÅDET

Juridisk afdeling

Polititorvet 14
1780 København V
Telefon: 3314 8888

Web: www.politi.dk

Vedrørende høring over udkast til forslag til lov om udvikling af statsvejnettet, ophævelse af lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund og ændring af ligningsloven

Vejdirektoratet har ved e-mail af 7. december 2021 anmodet om Rigspolitiets eventuelle bemærkninger til udkast til forslag til lov om udvikling af statsvejnettet, ophævelse af lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund og ændring af ligningsloven.

Rigspolitiet har til brug for besvarelsen indhentet bidrag fra de berørte politikredse. Sydøstjyllands politi har fremsendt følgende bemærkninger vedrørende udvidelsen af motorvej E45 mellem Vejle og Skanderborg S:

”Det fremgår, at anlægsarbejdet forventes at pågå i 4 år med 1-2 års forudgående projektering og udbud. I anlægsperioden forventer politikredsen væsentlige udfordringer for trafikafviklingen og dermed for færdselssikkerheden. Kredsen har fra udvidelsen af E45 ved Vejle erfaret, at det medfører store trafikale problemer, når der under arbejdet sker selv små færdselsuheld på strækningen med anlægsarbejde.

Sydøstjyllands Politi vurderer derfor, at det er vigtigt, at der i forbindelse med anlægsarbejdet etableres et passende antal nødholdepladser og et effektivt system til advarsel af trafikanter om eventuelle uheld. Politikredsen anbefaler på den baggrund også, at vejteknisk kontor ved Sydøstjyllands Politi hurtigst muligt inddrages i planlægningen af både anlægsfasen og af den endelige udformning.

Der er, som en del af det strategiske vejnet, etableret faste omkørselsruter på en stor del af strækningen mellem frakørslerne 55 Horsens N og 58 Hedensted. Sydøstjyllands Politi vurderer, at det vil have stor betydning at få



strækningerne mellem Vejle og Hedensted, samt mellem Horsens N og Skanderborg med i de faste omkørselsruter.

Side 2

I forhold til selve projektet – udvidelse fra 4 til 6 spor – er det forventningen, at det vil afhjælpe nogle af de trængselsproblemer/tæt trafik, der i øjeblikket opleves på E45 i store dele af døgnet. Det er dog samtidigt vigtigt at gøre opmærksom på, at den øgede trafikmængde på selve E45 også vil skabe et større behov for at kunne komme til og fra motorvejen og dermed også vil øge belastningen på tilslutningsanlæggene.

Helt aktuelt opleves der ved tilslutningsanlæggene på den omhandlede strækning, særligt i morgen- og eftermiddagstrafikken, store problemer med tilbagestuvning på motorvejen. Tilslutningsanlæggene kan ikke aftage tilstrækkelig trafik med den nuværende udformning og dimensionering. I særlig grad opleves der problemer med at afvikle lastvognstrafikken, der kommer fra motorvejen og skal videre af de tilstødende veje. Politikredsen forventer, at problemet bliver forværret på grund af motorvejsudvidelsen. Problemet forventes endvidere forværret yderligere af, at der også er projektet og/eller allerede igangsat flere andre udvidelser af større virksomheder med meget lastvognstrafik langs strækningen.

Der er som nævnt flere anlægsarbejder i gang. Blandt andet ved Hedensted og Horsens, hvor lastvognstrafikken forventes at blive forøget ganske væsentligt. Politikredsen er blandt andet bekendt med planer om etablering af et stort lastbilcenter ved frakørsel 57 (med plads til mere end 400 modul- og sættevognstog), et nyt logistikcenter på 65.000 kvm for firmaet Normal ved frakørsel 58 (Hedensted), og der sker allerede nu udvidelse af flere firmaer i industriområdet ved frakørsel 57 (Horsens S).

Endvidere er det i Horsens Kommune netop vedtaget, at der etableres en ny vej med tilslutning til frakørsel 56b, der primært skal servicere lastvognstrafikken til en væsentlig udvidelse af firmaet DSV ved Lund, der, med tilkøb af 500.000 kvm jord til de allerede eksisterende 200.000 kvm, formodes at blive Nordeuropas største logistikcenter.

Der er således tale om markant forøgelse af lastvogntrafikken de nævnte steder, formentlig også med modulvogntog og – afhængig af det igangværende forsøg – også vogntog på op til 34 meter. Dette vil bestemt stille yderligere krav til dimensionering og flow på tilslutningsanlæggene.

I politikredsen opleves der således allerede nu store problemer med tilbagestuvning på motorvejen, særligt omkring frakørsel 55, 56a og 57 og undtagelsesvis også ved frakørsel 58 (Hedensted). Der er ikke tilsvarende problemer ved frakørsel 56b, men der opleves det til gengæld, at tilkørsel til



*motorvejen, særligt i nordgående retning, er så massiv, at der opstår kødan-
nelse og pludselige opbremsninger på motorvejen i forbindelse med tilkørsel
af køretøjer til motorvejen fra frakørsel 56b (Horsens C).*

*Det er på den baggrund politikredsens vurdering, at det er vigtigt, allerede
i anlægsfasen, at forholde sig kritisk til dimensioneringen og udformningen
af tilslutningsanlæggene. Herunder bør det sikres, at den trafik, der skal fra
motorvejen, kan afvikles på de tilsluttende veje.*

*Endvidere bemærkes det, at politikredsen fra lignende anlægsarbejder har
erfaringer med, at der kan opstå behov for særlig fartkontrol, idet der på
vejstrækningen ofte er nedsat hastighed i forhold til de generelle gældende
hastighedsbegrænsninger. Politiet modtager blandt andet henvendelser fra
entreprenører og deres mandskab, der oplever faresituationer grundet hø-
jere hastighed end tilladt. Endvidere oplever politiet, at der modtages op-
fordringer om indsats fra trafikanter, der kører på strækningen, og som be-
mærker høj fart og faresituationer.*

*På den baggrund foreslår politikredsen endvidere, at der på strækninger
med nedsat hastighed indtænkes særlige parkeringslommer til brug for po-
litiets fotovogne. Det bemærkes, at disse pladser bør være sikkerhedsmæs-
sigt forsvarlig indrettet og placeret bag afmærkning, for eksempel beton-
klodser.”*

Rigspolitiet kan henholde sig til bemærkningerne fra Sydøstjyllands Politi. Rigspo-
litiet kan endvidere oplyse, at de øvrige berørte politikredse ikke har haft bemærk-
ninger til høringen.

Med venlig hilsen

Freja Bruun
Fuldmægtig



**Til Vejdirektoratet og
Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Miljø- og Fødevarerudvalget**

København den 17. november 2018

Vedrørende: Evt. udvidelse til motorvej mellem Allerød og Hillerød. VVM-undersøgelse

Resumé

Kommissoriet for VVM-undersøgelsen indeholder et krav om, at der skal undersøges et K-alternativ med udbygning af kollektiv trafik. Det er ikke sket. Der er blot nogle korte betragtninger, som munder ud i afvisende bemærkninger. Der er ingen seriøs analyse af muligheder for at nogle af de bilpendlere, der nu kører i bil med en gennemsnits belægning på 1,05 person pr. bil, kunne tilbydes transport med kapacitetsstærke kollektive transportmidler. Det er disse næsten tomme pendlerbiler, som fylder i myldretiden, der udgør hovedargumentationen for anlæg af en motorvej. På alle andre tidspunkter er der rigeligt med vejkapacitet.

Det fremgår af materialet, at bygning af en motorvej blot vil flytte den trafikale flaskehals længere mod København og Vejdirektoratet forventer, at en motorvej vil give et stort trafikspring. Derved vil vejtrafikken i store dele af Storkøbenhavn blive negativt påvirket. Derved vil fremkommeligheden for et utal af andre trafikanter blive forringet. Denne forringelse er ikke beregnet.

Med hensyn til trafikstøjen er der ikke taget højde for WHO's kritik af de alt for høje støjgrænser i Danmark. Danmark kan ikke sidde en sådan kritik overhørig og samtidig bryste sig med at være et miljømæssigt foregangsland.

Vejdirektoratet har sammenlignet støjen efter anlæg af en motorvej med støjen fra en fiktiv og ikke mulig fremskrivning med 15-26 % mere trafik i 2025 på den eksisterende vej. Dertil kommer, at man har beregnet støjen i 2025 ud fra at alle kører svarende til hastighedsgrænsen på 90 km/t, hvilket ikke er realistisk, når der allerede nu er nedsat hastighed i myldretiden. Med denne stærkt tendentiøse beregningsmetode nedtones den store ekstra støjbelastning, som en motorvej med hastighedsgrænse på 110 km/t og stort trafikspring vil indebære. Derfor misinformeres borgerne vedrørende den støjbelastning som en motorvej vil betyde.

Vejdirektoratet har tillige lavet en analyse, der skal vise hvordan bilpendlere kommer frem i myldretiden efter anlæg af en motorvej. Her har man igen sammenlignet med en fremskrivning af trafikken til 2025 på den eksisterende vej, selvom man skriver at kapaciteten allerede nu er opbrugt. Ved at sammenligne med en fiktiv og ikke mulig situation, giver man indtryk af, at bilpendlere fra Helsingør med mål i det meste af Storkøbenhavn vil komme hurtigere frem. Det er ikke realistisk og seriøst.

Ved gennemgang af VVM-undersøgelsen har vi fundet så store mangler, at den ikke er et brugbart redskab som grundlag for en beslutning om anlæg af en motorvej på strækningen.

Vi må opfordre Folketinget til sørge for at der tilvejebringes et ordentligt beslutningsgrundlag, gerne med uafhængige trafikekspertes fra udlandet, inden man kaster sig ud i et motorvejsprojekt, der vil forøge bilpresset mod Storkøbenhavn, skabe store støjproblemer, øge klimabelastningen, suge passagerer ud af den kollektive trafik og koste omkring 900 millioner skatte kroner.

Vejdirektoratet har ikke opfyldt kommissoriet, hvad angår K-alternativet. Løsning med forbedring af den kollektive trafik

I forbindelse med VVM-undersøgelsen skal der foretages en undersøgelse af om en udbygning af den kollektive kan løse problemerne – et såkaldt K-alternativ. Det fremgår af kommissoriet for VVM-undersøgelsen.

”Der vil blive vurderet et 0+-alternativ med mindre kapacitetsforbedrende foranstaltninger, samt et K-alternativ med udbygning af kollektiv trafik”.

Det drejer sig om en vejstrækning, som primært bruges af pendlere i de relativt korte tidsrum, hvor der er pres på vejen. Ifølge Transportvaneundersøgelsen er gennemsnitsbelægningen i myldretidens pendlerbiler kun 1,05 person pr. bil. Vejdirektoratet undlader i øvrigt at nævne denne meget ringe udnyttelse af bilerne og derved også vejkapaciteten.

Det højeste antal biler, der er registreret på strækningen i myldretiden er ifølge VVM-undersøgelsen ca. 450 pr. kvarter i morgenmyldretiden i begge retninger. Niveaue er lidt lavere i eftermiddagsmyldretiden.

Bortset fra de to myldretider er der rigeligt med kapacitet på vejen.

Omregnet til personer er det ca. 470 personer, der maksimalt befordres pr. kvarter i bilerne i morgenmyldretiden i hver retning. I hver af pendlerbilerne er der i ”spidstimen” ca. 4 tomme siddepladser. I denne ”spidstime”, hvis biltrafik benyttes som argument for en motorvej, er der altså omkring 7.200 normalt fine tomme siddepladser.



Eftersom vejen kører parallelt med S-banen til Hillerød er det nærliggende at se på kapaciteten i et S-tog. Som man kan i figuren se er der 340 siddepladser i et 8-vogns S-tog. Plus plads til cykler, kørestole og barnevogne. S-banen har meget stor kapacitet og belaster miljøet minimalt. En udbygning af togtrafikken er derfor en oplagt mulighed.



Kilde: DSB

Som det kan ses af denne illustration har en 2-sporet S-bane en kapacitet svarende til 32 vejbaner:



Kilde: DB

Vejdirektoratet behandler en løsning med forbedret togtransport meget overfladisk og kortfattet:

Her hvad Vejdirektoratet skriver:

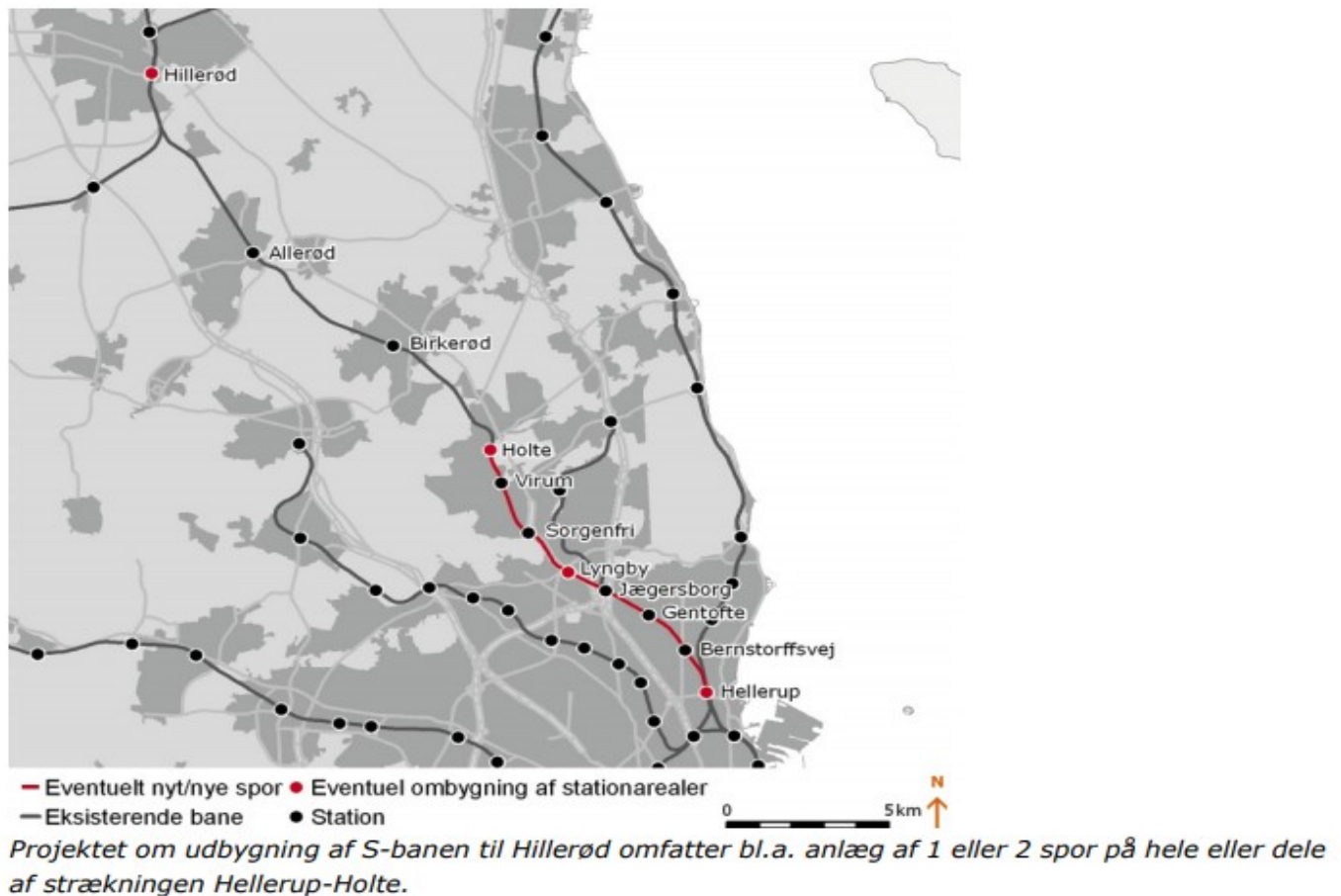
”Derudover kan en mulighed være at forbedre den eksisterende togtrafik mellem Hillerød og København. På kort sigt kan der for eksempel være tale om at indføre længere tog og øget regularitet på S-togslinje E mellem København og Hillerød. På længere sigt vil fuldt automatiske S-tog kunne bidrage til at togene kan køre oftere og tættere. En forlængelse af S-togslinjen fra Farum mod Hillerød kræver store investeringer i en helt ny jernbane”.

Den eneste forbedring af den kollektive trafik som er indarbejdet i beregningerne er S-togs- og lokaltogsbetjening af ny stationen i Hillerød S

Vejdirektoratet nævner f.eks. end ikke ikke forslaget nedenfor om forbedring af togtrafikken på strækningen til Hillerød.

Det ville kunne skaffe stor ekstra kapacitet og kortere rejsetider for mange passagerer. Derved kunne bilbelastningen nedsættes.

I rækken af de hidtil undersøgte forslag fremlægger Trafikstyrelsen i dette debatoplæg til idéfase 3 løsninger, som skitserer 3 grundlæggende måder at forbedre S-togsdriften på strækningen.



Kilde: Udbygning af S-banen Hellerup-Holte Debatoplæg til idéfase. Banedanmark. Maj 2010.

Dette forslag er endvidere interessant fordi staten allerede i 1950'erne erhvervede arealer langs banen mellem Hellerup og Holte til de allerede dengang planlagte ekstra spor.

Vejdirektoratet nævner heller ikke planerne om ombygning af Hillerød station, der kunne skaffe flere passagerer på Lokalbanestrækningerne og som fødelinier til S-banen.

Ej heller nævnes muligheden for generel opgradering af lokalbanerne nord for Hillerød, der kunne sørge for transport af en del af de personer, der nu bruger bil og skaber presset på vejene i området, på indfaldsvejene og ringvejene nærmere Storkøbenhavn.

Der kunne f.eks. etableres 20 minutters drift på strækningerne til Gilleleje, Tisvildeleje og Hundested. Derved kunne bilisterne få et miljøvenligt alternativ til pendling i hver sin bil. To sammenkoblede lokalbanetog har plads til omkring 250 siddende passagerer og cykler, kørestole og barnevogne.

Som nævnt ovenfor er det kun ca. 470 personer, der maksimalt befordres pr. kvarter i bilerne i morgenmyldretiden mod København.



Vejdirektoratet og bustrafikken

Vejdirektoratet nævner blot hvilke busser, der kører i området, deres lave frekvens og lange køretider. Det nærmeste man kommer et forslag til forbedring af bustrafikken er dette, som dog straks skydes ned og bruges som argument for en motorvej.:

”En måde at skabe bedre mobilitet gennem bedre kollektiv transport langs strækningen vil være at indføre en højklasset direkte buslinje ad motorvejen mellem Hillerød St. (via ny Hillerød S st.) og Farum St. Undervejs kan der være stop ved rampekrydsene ved Kollerødvej og/eller Nymøllevej. Denne løsning for en hurtig buslinje fungerer kun, hvis strækningen udbygges til motorvej, da busserne ellers vil sidde fast i bilkøen på motortrafikvejen”.



Kilde: MOVIA

Konklusion hvad angår en løsning med kollektiv transport:

Vejdirektoratet har ikke levet op til kommissoriet for VVM-undersøgelsen, idet man ikke seriøst har undersøgt, hvordan man kunne få løst de kortvarige problemer med pendlerne ved hjælp af kapacitetsstærke kollektive transportmidler.

Vejdirektoratet har nærmest rutinemæssigt afvist enhver tanke om andre løsninger end nogen, der indebærer massive vejudbygninger. Her fra informationsmaterialet:

Kollektiv trafik

Det er vurderet om en udbygning af den kollektive trafik kan erstatte behovet for en udvidelse til motorvej.

Det forventes, at overflytning fra bil til bus vil være af marginal betydning i forhold til den trafikmængde, der vil køre på motorvejen i 2025.

På længere sigt vil fuldt automatiske S-tog kunne bidrage til at togene kan køre oftere og tættere.

En forlængelse af S-togslinjen fra Farum mod Hillerød er ikke vurderet i VVM-undersøgelsen.



Trafikstøj

”Støj fra trafikken er uden sammenligning den værste støjkilde i vores samfund. Mange steder i Danmark er folks boliger og nære udearealer i høj grad belastet af støj og udledninger fra trafikken. Bare i Danmark er over 720.000 boliger eller 1,4 millioner danskere påvirket af trafikstøj, som ligger over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi.”

Kilde: Trafikstøj - et overset samfundsproblem. En hvidbog om løsninger og udfordringer, Maj 2016.
http://www.gate21.dk/wp-content/uploads/2016/05/Hvidbog_samlet_web.pdf

På det seneste har WHO tilmed kritiseret Danmark for at operere med alt for høje vejledende normer for støj fra trafikken. ”Støjgrænsen” bør sættes ned fra 58 decibel til 53 decibel.

WHO dumper danske støjgrænser: Langt flere ramt af farlig støj

Trafikstøj er langt mere skadeligt, end de nuværende danske støjgrænser lægger op til, lyder det i ny rapport.

”For første gang nogensinde kommer Verdenssundhedsorganisationen, WHO, med konkrete anbefalinger for, hvor meget trafikstøj mennesker kan tåle. Bor du tæt på en vej, der udsætter dit hjem for støj over 53 decibel, så er det potentielt set sundhedsskadeligt at bo der, fastslår WHO i rapporten. Det er markant lavere end den grænse på 58 decibel, som danske myndigheder anvender i dag. Det betyder, at langt flere mennesker end hidtil antaget er i farezonen. Støjforureningen stiger i vores byer og forpester livet for mange europæere. Ud over at være en plage, så er overdreven støj også en helbredsrisiko, som eksempelvis fører til hjertekarsygdomme, siger Zsuzsanna Jakab, der er direktør for WHO i Europa”

Kilde: 10. oktober 2018

<https://www.dr.dk/nyheder/indland/who-dumper-danske-stoejgraenser-langt-flere-ramt-af-farlig-stoej>

Højere hastigheder og mere trafik er naturligvis årsag til stigende støjbelastning. Motorer og vindmodstand er med til at skabe støj fra køretøjer, men den største del af støjen opstår i kontakten mellem dæk og vejbane. Dækstøjen dominerer for de fleste køretøjer, når hastigheden er over cirka 40 km/t. Derfor støjer el-biler på linje med andre biler når de kører over denne hastighed.

”Støj fra motorveje. Vejdirektoratet har i foråret 2016 udsendt en rapport, der dokumenterer, at støj fra motorveje er signifikant mere generende end støj fra andre veje (se kapitel 4). Det er i overensstemmelse med husprisundersøgelsen fra 2003, der viste, at boliger ved motorveje taber mere i værdi på grund af støj end boliger ved andre veje. Denne nye dokumentation er således en yderligere grund til en revision af vejstøjens samfundsøkonomiske omkostninger, hvor der kan tages hensyn til de særlige gener, der er knyttet til støj fra motorveje.”

Kilde: Trafikstøj - et overset samfundsproblem. En hvidbog om løsninger og udfordringer, Maj 2016

”Reduceret hastighed betyder mindre støj, men også øget trafiksikkerhed og reducerede CO₂-emissioner. Hastighedsreduktion bliver i dag anvendt i flere kommuner – dog først og fremmest for at øge trafiksikkerheden, men støjen dæmpes også. I andre lande bruges hastighedsnedsættelse aktivt til at reducere trafikstøjen. Variable hastighedsbegrænsninger som for eksempel sænket hastighed om natten, hvor folk er mest støjfølsomme, er også en mulighed. Dette virkemiddel bruges endnu ikke i Danmark.”

Kilde: Trafikstøj - et overset samfundsproblem. En hvidbog om løsninger og udfordringer, Maj 2016

I denne sag opererer Vejdirektoratet med at sætte hastighedsgrænsen på 90 km/t på den eksisterende vej op til 110 km/t på en motorvej.

Og samtidig vil en motorvej øge biltrafikken kraftigt.

Det er især i myldretidsperioderne, at trafikken vil stige, hvis vejen udvides til motorvej. For eksempel vil der komme 89 % flere biler i morgenspidstimen på strækningen syd for Roskildevej, mens stigningen samme sted er 40 % over hele døgnet.

Kilde: VVM-undersøgelsen

Den lavere hastighed, der nu er i myldretiden på strækningen vil med en motorvej blive langt højere fordi vejen udvides kraftig og hastighedsgrænsen sættes op. Den relative ”ro”, der nu er i myldretiden - på grund af lavere hastigheder - vil live afløst af massivt støjpres på alle tidspunkter.

Danmark bør lytte til WHO og nedsætte sine støjgrænser af hensyn til borgerne helbred, søvn og

velbefindende. Eftersom WHO's anvisninger er kommet mens VVM-undersøgelsen er i høring må denne VVM-undersøgelse droppes og der må udarbejdes en ny VVM-undersøgelse i lyset af WHO's anbefalinger baseret på den nyeste forskning. Danmark kan ikke sidde en sådan kritik overhørig og samtidig bryste sig med at være et miljømæssigt foregangsland.

Der er andre alvorlige ting ved Vejdirektoratets støjberegninger. Man opererer i sin teoretiske trafikfremskrivning med en kraftig trafikstigning på den eksisterende vej frem mod 2025, selvom man skriver, at kapaciteten allerede nu er opbrugt. Det hænger ikke sammen. Og den postulerede store trafikmængde i 2025 - uden en motorvej - må formodes at køre med lavere hastigheder. Det er der ikke taget højde for i beregningen. Beregningen er foretaget ud fra den skilte hastighedsgrænse.



Baseret på faktiske kørehastigheder i 2015



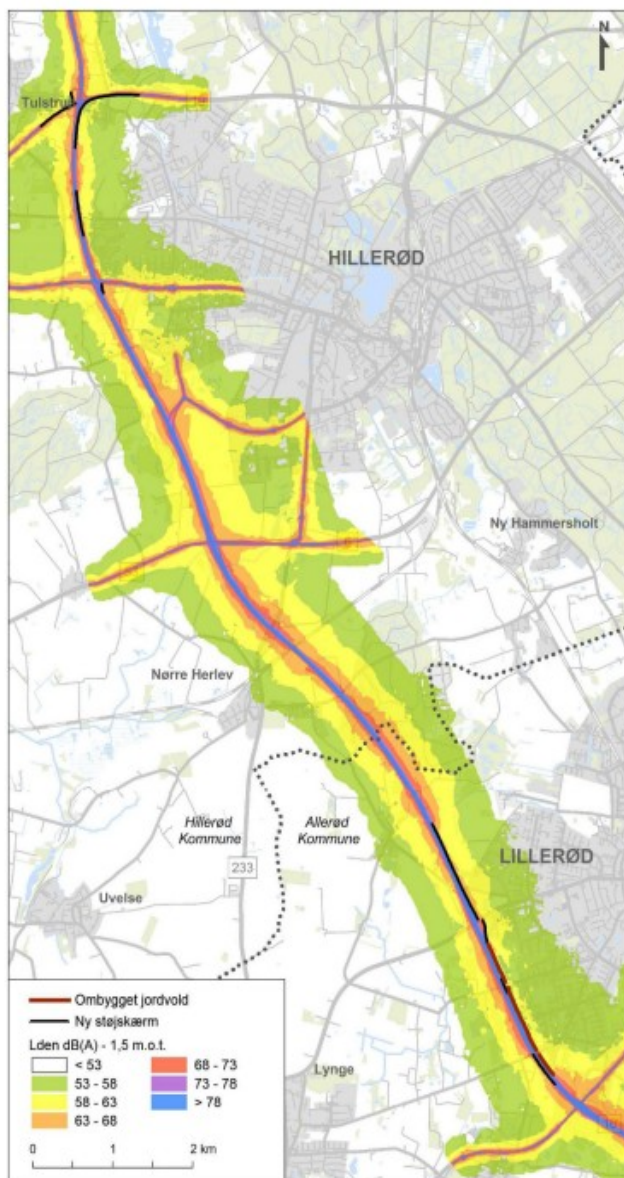
Baseret på en fremskrivning af trafikken med 15-26% og baseret på den **skilte** hastighed på 90 km/t

Her en sammenligning mellem tilstanden i 2015 og efter anlæg af en motorvej. Her ses det tydeligt, at støjbelastningen stiger meget kraftigt, selvom man har medregnet støjværn ved motorvejen.



Figur 7-1 Støjniveaukonturkort, Dagens situation 2015.

Baseret på faktiske kørehastigheder i 2015



Figur 7-14 Støjniveaukonturkort, projektforslag 2025 +10% ÅDT med valgt støjskærmning og støjreducerende asfaltbelægning.

Baseret på en beregning med motorvej med hastigheder på 110 km/t

Kilde: <https://vejdirektoratet.viewer.dkplan.niras.dk/media/79086/Miljoekonsekvensrapport.pdf>

Som grundlag for støjberegningerne er anvendt trafikmængder (ÅDT) jf. VISUM trafikmodel. Retningslinjer vedr. beregning af støj fra vejtrafik med NORD2000 forskriver, at der anvendes faktiske kørehastigheder - eller i mangel af dette, erfarede/skiltede hastigheder. **Der er som sådan benyttet skiltede/tilladte hastigheder svarende til de forskellige vejtyper.**

Kilde: <https://vejdirektoratet.viewer.dkplan.niras.dk/media/79086/Miljoekonsekvensrapport.pdf>

På skemaet kan man i midterste kolonne se den fremskrevne trafik uden en motorvej. Den fremskrivning er benyttet til at postulere kraftig stigende støjbelastning uden en motorvej.

	Antal køretøjer på hverdage		
	Trafikken i dag	Ikke udvidet prognose 2025	Udvidet til motorvej prognose 2025
Isterødvejen - Herredsvejen	19.500	22.600	29.000
Herredvejen - Peder Oxe Alle	23.400	28.000	38.600
Peder Oxes Alle - Roskildevej	37.100	42.800	55.900
Roskildevej - Kollerødvej	34.600	41.000	57.400
Kollerødvej - Nymøllevej	37.200	46.800	58.400

Kilde: VVM-undersøgelsen

Vejdirektoratets rapport bygger helt og holdent på de forældede og kritiserede regler. Som det kan ses på skemaet nedenfor kigger man slet ikke på støjbelastning under 58 dB.

At der skulle være flere støjbelastede boliger på den eksisterende vej i 2025 end på en motorvej er ikke korrekt. Den foretagne fremskrivning af støjbelastningen er mildt sagt meget problematisk, idet der ikke er plads på veje og den postulerede ekstra trafik vil under alle omstændigheder skulle bevæge sig med lave hastigheder, hvor støjen også er meget begrænset. Derfor er det et urimeligt sammenligningsgrundlag.

Beregnings-situationer	Antal støjbelastede boliger				I alt	SBT Støjbelastningstal
	58-63 dB	63-68 dB	68-73 dB	> 73 dB		
Dagens situation (trafikmængde år 2015)	268	29	9	3	309	37
Ikke udvidet vej (trafikmængde år 2025)	466	47	15	4	532	63
Udvidelse til motorvej (trafikmængde år 2035) Støjreducerende belægning	304	52	16	4	376	50

Kilde: VVM-undersøgelsen

”Der kører i dag mellem 20.000 og 38.000 køretøjer i døgnet på hverdage. Denne trafikmængde er, hvad motortrafikvejen kan rumme, og trafikken afvikles derfor på kapacitetsgrænsen i flere timer både i morgen- og eftermiddagsmyldretiden.”

Kilde: VVM-undersøgelsen

Her lidt beroligende ord fra Vejdirektoratet. Så må man holde sig inden døre. Og bemærk støjgrænsen, der jo tilmed er en døgnberegning. Ikke noget med en grænse på 53 dB, som anbefalet af WHO.

”Der vil blive mulighed for at søge om tilskud til støjisolering for de boliger, som ikke bliver afskærmet eller har et støjniveau over 63 dB. Vejdirektoratet yder bl.a. tilskud til udskiftning af vinduer efter nærmere fastsatte regler, som er beskrevet i en pjece. ”

Kilde: VVM-undersøgelsen

At man nedtoner støjproblemerne efter anlæg af en motorvej med højere hastighedsgrænse og langt større trafik virker ikke troværdig. Motorvejen vil tilmed give mulighed for hurtig kørsel på alle tidspunkter med deraf følgende massiv støj. Vi ved godt, at man lokker med flere ”støjtænder” og såkaldt støjtæt asfalt. Støjtænder af forskellig art er ingen patentløsning og ej heller anden asfalt.

Støjtænder vil ændre sig i forhold til i dag p.g.a. den øgede trafikmængde og hastighed, men afværgetiltag som støjskærme og -volde vil modvirke en del af den øgede støj, særligt for de ejendomme og rekreative arealer der ligger nærmest vejen.

Kilde: VVM-undersøgelsen

Den eksisterende vej kunne jo også sikres på samme måde. Og her er fordel den mindre trafikmængde og lavere hastighedsgrænse, som reducerer støjbelastningen. Når Vejdirektoratet taler om ”kapacitetsgrænse” er det, som ovenfor nævnt, biler med 1,05 person pr. bil.

Det er også interessant, at Vejdirektoratet analyserer en anden vejløsning end en motorvej. Det er en 4-sporet motortrafikvej med midterautoværn. Her er bekymringen, at man ikke vil kunne køre med 110 km. I timen – især udenfor myldretiderne. Der er ikke bekymring at spore for folks helbred og nattesøvn. Vejdirektoratet erkender, at kapaciteten kun er lidt mindre.

Denne løsning vil derfor betyde næsten samme merbelastning længere inde mod Storkøbenhavn og også blot flytte flaskehalsen længere mod København. Vejdirektoratet kan alligevel ikke lide den model fordi hastigheden ikke sættes i vejret.

Udvidelse til 4-sporet motortrafikvej (0+ alternativet)

Løsningen har lidt mindre kapacitet end en fuldt udbygget motorvej på samme strækning.

0+ alternativet vil løse de største kapacitetsproblemer på strækningen i myldretiden, men vil ikke ændre vejstandarden og dermed den tilladte hastighed. De trafikale effekter af udbygningen vil derfor blive mindre, især udenfor myldretiderne.

Kilde: VVM-undersøgelsen

Hvis man ikke tager det så tungt, at begge vejløsninger belaster Storkøbenhavn med mere biltrafik, færre kollektive trafikanter og større klimabelastning bør man vælge den mindst indgribende og billigste løsning, nemlig en 4-sporet motortrafikvej med midterautoværn. Den koster langt under en tredjedel (270 millioner) af prisen en motorvej (910 millioner) og har en hastighedsgrænse på 90 km/t, som den nuværende vej.

Da Vejdirektoratet tilsyneladende ønsker en motorvej er der ikke regnet med ”støjværn” ved en sådan vejmodel. Det virker ikke seriøst.

NOAH-trafik kan ikke anbefale nogen af løsningerne. En ombygning af den eksisterende vej med etablering af midterautoværn vil være den mest skånsomme løsning. En sådan løsning burde følges op med forbedring af tog- og bustrafikken, miljøzoner i byerne og roadpricing til at styre trafikbelastningen og derved få folk til at transportere sig mere miljøvenligt.

Kraftig kritik af støj fra statsvejene

De seneste mange måneder har der i medierne været kraftig kritik af trafikstøj fra de statslige veje. Folks forventninger til vejmyndighedernes beroligende udmeldinger om støjværn m.m. er også gjort til skamme.

Risiko for alvorlig sygdom: I hver tredje kommune plages flere af farlig vejstøj

Borgmester: Statens veje truer vores sundhed

Nyborg er en af de kommuner, hvor støjen fra statens veje er steget allermest de seneste fem år. Med sin placering på Fyn lægger byen jord og ører til hovedtrafikåren mellem landsdelene – motorvej E20.

”Professor Göran Pershagen fra Karolinska Institutet i Stockholm. Ifølge ham tyder mange studier på, at risikoen for at få alvorlige kroniske sygdomme stiger i takt med støjniveauet.

- En støjpåvirkning på over 50 decibel er eksempelvis ikke ufarlig. Risikoen varierer selvfølgelig fra person til person, men jo højere det gennemsnitlige støjniveau er, desto højere bliver risikoen for negative helbredseffekter, siger han”.

Kilde: <https://www.dr.dk/nyheder/indland/risiko-alvorlig-sygdom-i-hver-tredje-kommune-plages-flere-af-farlig-vejstoej>

Her nogle enkelte udsagn fra støjplagede borgere og Furesø kommune



Ulf Rahbek Thomsen Jeg bor 500 meter fra Vestmotorvejen i Slagelse og jeg kan tydelig høre larmen. Og det på trods af en dyr støjvold.

Kilde: <https://www.facebook.com/groups/156089908408574/>



Bodil Holst Kjær Jeg bor ca. 4 km fra Hillerødmotorvejen. Den høres meget tydeligt på den afstand.

Kilde: <https://www.facebook.com/groups/171477463536533/>

Henri Bornstein:

”KOMMENTARER:

Borgergruppen STOP MOTORVEJSSTØJ har foreløbigt modtaget følgende kommentarer fra udenforstående fagfolk til VD /

Vejdirektoratets udsendte notat af 26 9 2018:

01. Vejdirektoratets gennemsnitlige målinger er baseret på døgnudregninger som gennemsnit af alle 24 timer. - Imidlertid er det meget misvisende i forhold til den opfattelse almindelige mennesker opfatter lyd på, dagen og natten lang. Lydtryk er altid meget højere i f.eks. spidsbelastninger morgen og aften. Ved at fordele disse over mange timer formindskes lydtrykket på hørelsen mange gange til en TEORETISK MATEMATISK værdi. Derfor stemmer det ikke overens med følelsen af høj lyd, der er yderst generende.

02. En anden uddannet ekspert påpeger, at man ikke er imponeret over den mulighed for enkelte steder måske at sænke lyden 1-3 dB, mens det andre steder går op.”

<https://disqus.com/by/henribornstein/>

”Furesø Kommune ligger skønt midt i naturen, men samtidig med let adgang til Hillerødmotorvej og kun 20 minutter til København. Motorvejen og andre hovedtrafik-årer skaber imidlertid udfordringer med trafikstøj, og denne udfordring er vokset løbende gennem årene, i takt med den stigende trafik.”

<http://www.furesoe.dk/Kommunen/DetPolitiskeLiv/RaadgivendeUdvalg/Trafikstoej>

Hvordan beregner Vejdirektoratet hvordan trafikudviklingen måtte blive i fremtiden

Vejdirektoratet anvender en model baseret på en såkaldt efterspørgselsfremskrivning. En sådan opererer med at der er helt ubegrænset vejkapacitet på den undersøgte vejstrækning.

Normalt beskriver det sådan:

”Det skal bemærkes, at fremskrivningen er en ren efterspørgselsfremskrivning, der ikke tager højde for kapacitetsproblemer i afviklingen af trafikken”.

Eller sådan:

”Det skal bemærkes, at der i fremskrivningerne ikke er taget højde for, at kritisk trængsel på en strækning vil bevirke, at trafikanterne begynder at finde alternative ruter, eller helt undlader at foretage turen”.

I VVM-undersøgelsen beskrives modellen sådan:

”Trafikmodellen OTM er opstillet med data for 2015 og kalibreret i forhold til hverdagsdøgntrafikken (HDT) i 2015 på udvalgte strækninger. Trafikken er derefter fremskrevet til 2025 baseret på den forudsatte udvikling i befolkning, arbejdspladser, bilejerskab, kørselsomkostninger med bil og takster i den kollektive trafik samt besluttet udbygning af infrastruktur og kollektiv betjening.”

Der anvendes disse forudsætninger:

”Befolkningstallet er fremskrevet med udgangspunkt i Danmarks Statistiks kommuneopdelte befolknings-fremskrivning for 2016. Antal af arbejdspladser er fremskrevet med udgangspunkt i Fremskrivningen af bilejerskabet og befolkningens fordeling på indkomstgrupper er foretaget på basis af den forventede udvikling i bruttonationalproduktet (BNP), jf. Finansministeriets konvergensprogram for 2016. Kørselsomkostningerne er forudsat at stige med 0,6 pct. frem til 2020”.

Vejdirektoratet laver en modelberegning, hvorefter trafikken på strækningen vil stige sådan:

Trafikberegninger med Ørestadstrafikmodellen OTM viser, at trafikken på strækningen vil stige med 15-26 % i en situation, hvor den ikke er udbygget til motorvej. I 2025 vil der køre mellem 22.600 og næsten 47.000 køretøjer på hverdage, hvoraf de største mængder findes ved Allerød.

Det vil medføre endnu mere trængsel på strækningen end i dag, da vejens kapacitet ikke vil kunne afvikle så mange flere biler.

Kilde: VVM-undersøgelsen

Man laver beregningen sådan selvom der ikke er plads til de mange ekstra biler. Det er derfor ren fiktion, at der i virkeligheden skulle komme så megen ekstra trafik. Mange vil nok tænke sig mere om, skifte tidspunkt eller sågar bruge lokalbanen og S-toget i stedet. F.eks. også i kombination med cykling.

Det er i øvrigt en beregning af hverdagsdøgntrafikken. Altså ikke opdelt i myldretid og anden tid.

Trafikmodellen OTM opgør trafikken i hverdagsdøgntrafik. Det vil sige som den gennemsnitlige trafik på et hverdagsdøgn uden for sommermånederne og uden helligdage.

Kilde: VVM-undersøgelsen

Med denne fremskrivning ”i hånden” laver man så en fremskrivning af situationen efter bygning af en 4 sporet motorvej med en hastighedsgrænse på 110 km/t.

Nærmest kommer det rigtig store nummer. Man sammenligner fremskrivningen af situationen med en motorvej med en fremskrivning uden en motorvej. Det lyder tilforladeligt, men ikke når begge situationer er baseret på en model uden forankring i virkeligheden. Den postulerede ekstra trafik - uden en motorvej - kan ikke være på vejen og ej heller på vejene længere ind mod København.

Det er især i myldretidsperioderne, at trafikken vil stige, hvis vejen udvides til motorvej. For eksempel vil der komme 89 % flere biler i morgenspidstimen på strækningen syd for Roskildevej, mens stigningen samme sted er 40 % over hele døgnet.

Kilde: VVM-undersøgelsen

Så kommer modellen med den ”frelsende engel” i form af motorvejen og den giver naturligvis hurtigere og mere trafik *på selve motorvejen* – især i myldretiden – men at postulere, at man i som pendler med 89 % flere pendlerbiler sendt mod København vinder nogle minutter på stort set alle strækninger syd for den eventuelle motorvej er ikke ædrueligt.

Skønmaleri:

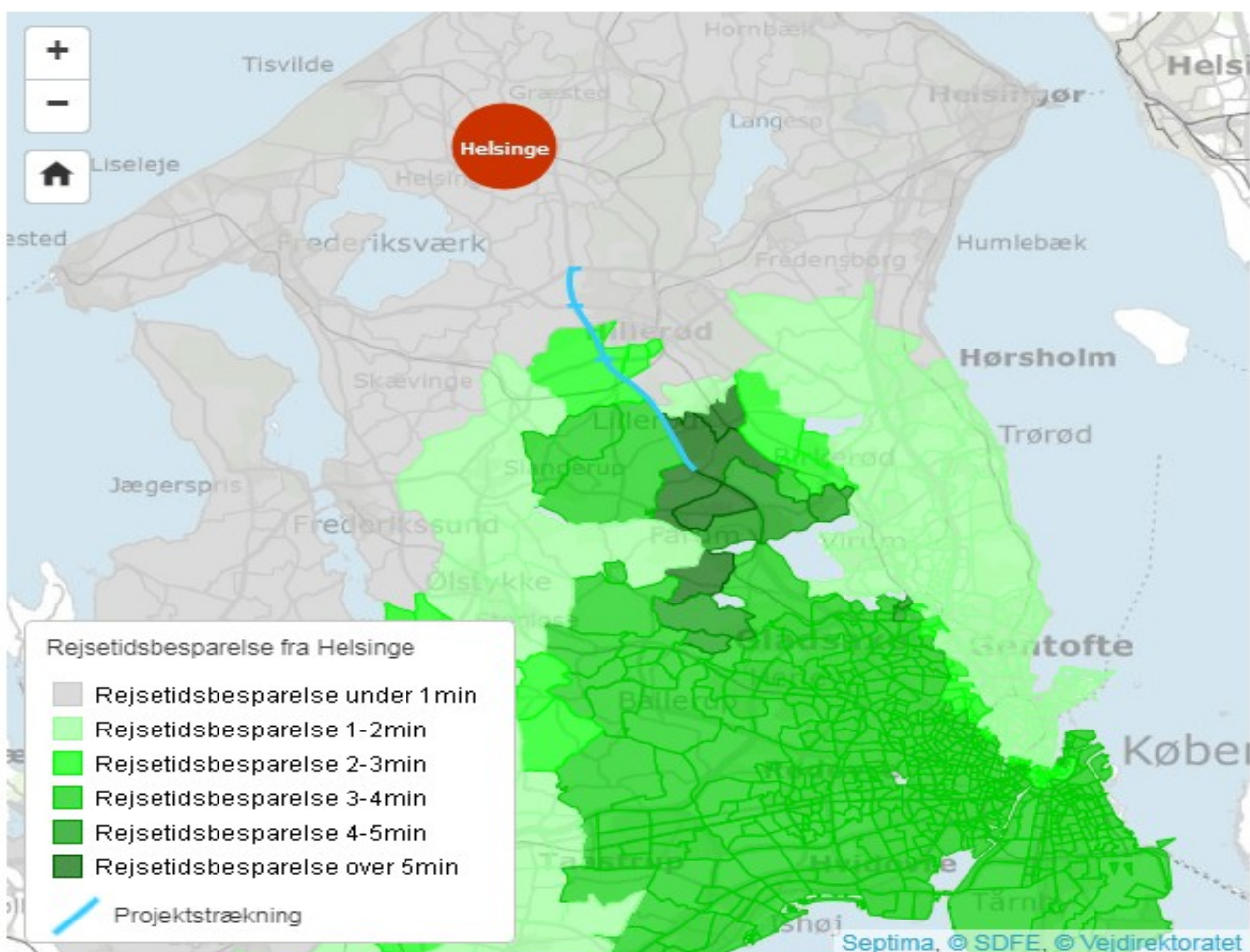
Illustrationen nedenfor skal muligvis forsøge at berolige dem, der måtte mene, at en motorvej på strækningen ikke hjælper noget, fordi de 6 minutter man måtte vinde i myldretiden (3 minutter på andre tidspunkter) fra Helsingør til den eksisterende Hillerødmotorvej, mistes længere inde mod København. Vejdirektoratet skriver jo tydeligt, at flaskehalsen blot flytter længere mod København. Kun få skal *kun* køre på den nye motorvej.

Problemet med kortet nedenfor er bl.a., at man sammenligner med en fiktiv fremskrivning af trafikken i 2025 uden en motorvej - ikke situationen i dag. Som tidligere nævnt vil den trafikstigning ikke mulig fordi Vejdirektoratet jo netop anfører, at kapaciteten allerede nu er opbrugt.

Tillige er der ikke beregninger, der viser hvilke forsinkelser, der vil blive påført de andre trafikanter på de eksisterende veje ind mod København, hvis de beregnede trafikmængder uden og med en motorvej skulle blive realiseret. Selvom man bruger kortet viser det dog tillige, at tidsgevinsten selv på det ukorrekte sammenligningsgrundlag er beskednen.

Trafik og pendler

Som pendler vil du opleve en kortere rejsetid



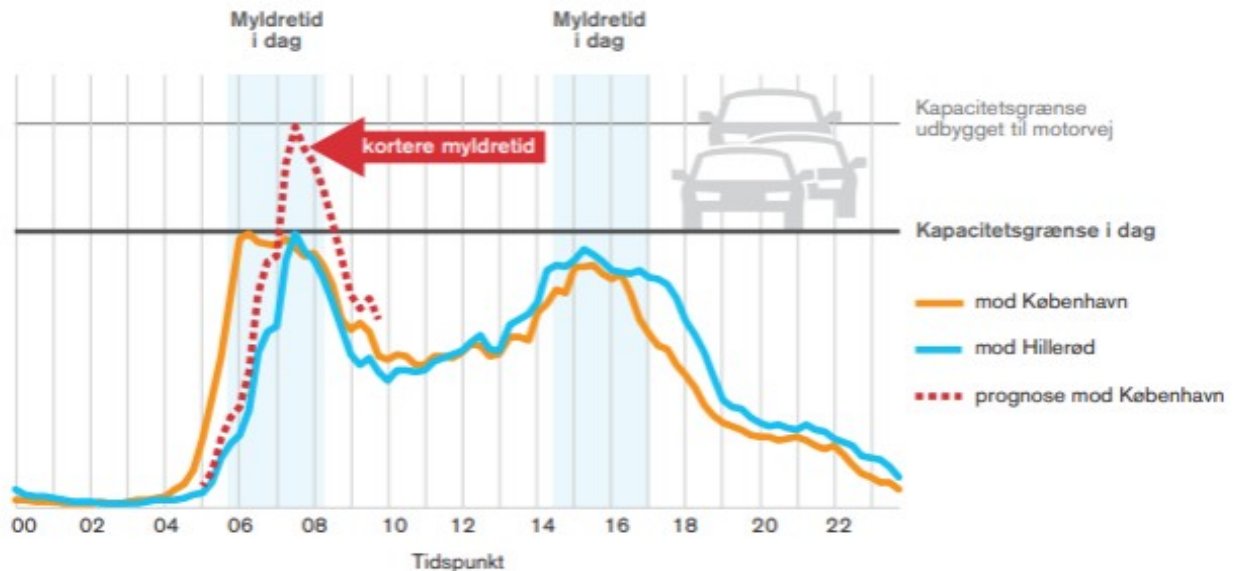
På kortet kan du se den forventede rejsetidsbesparelse fra Helsingør i år 2025 med en udvidelse til motorvej, i forhold til hvis vejen ikke er udbygget i år 2025.

Kilde: VVM-undersøgelsen

Flere biler i myldretiderne

Det er især i myldretidsperioderne, at trafikken stiger, hvis vejen udvides til motorvej. For eksempel kommer der 89 pct. flere biler i morgenspidstimen på strækningen syd for Roskildevej, mens stigningen "blot" er 40 pct. over hele døgnet her.

Det indikerer, at der er et stort undertrykt trafikbehov i morgenmyldretiden for trafik, som i dag ikke kan køre på motortrafikvejen, da der ikke er plads på dette tidspunkt på grund af manglende kapacitet.



Motorvejen stjæler passagerer fra den kollektive trafik, får folk til at køre mere i bil og overfører trafik fra andre veje. Trafikspring:

1. Den største trafikstigning på strækningen skyldes selve projektet. Når det er muligt at komme hurtigere frem på grund af mere kapacitet på motorvejen, så vil:

- bilister fra de omkringliggende veje vælge at køre via Hillerødmotorvejen frem for ad andre ruter
- eksisterende bilister kører flere og længere ture end de gjorde før
- folk, der tidligere ikke anvendte bil, nu køre i bil i stedet for at bruge kollektiv trafik

2. Herudover vil en del af trafikstigningen på strækningen skyldes den "almindelige trafikudvikling", som vil ske uanset om vejen udvides eller ej. For eksempel af de planlagte nye by- og erhvervsudviklingsområder langs motorvejen, især i Hillerød S (herunder Supersygehuset), generel befolkningsvækst og større bilejerskab samt øgede indkomster i befolkningen.

På størstedelen af strækningen skyldes cirka 70 % af trafikstigningen selve projektet, og 30 % er "almindelig trafikudvikling".

En udvidelse af Hillerødmotorvejen vil imødekomme mange af de trafikale udfordringer, der er langs selve projektstrækningen. Men det vil også gøre presset på de inderste dele af vejnettet i hovedstadsområdet større. I 2025 vil der være flere biler, der kører på den sydligste del af Hillerødmotorvejen og på ringvejene end ellers, hvis der på dette tidspunkt er anlagt en motorvej mellem Allerød og Hillerød.

Kilde: VVM-undersøgelsen

Trængsel i hovedstadsområdet

Trængslen bliver øget længere inde ad Hillerødmotorvejen mod København, men bl.a. Isterødvejen og Helsingørmotorvejen bliver aflastet lidt som følge af projektet



Selvom bilisterne på den nye motorvejsstrækning vil opleve bedre fremkommelighed og højere hastigheder, er det ikke tilfældet længere mod syd mellem Farum og Motorring 3. Det skyldes, at kapaciteten på den inderste del af Hillerødmotorvejen i 2025 både bliver udfordret af den "almindelige" trafikvækst, og af den øgede trafik som kommer fra udvidelsesprojektet.

Flaskehalsen flytter længere ind mod København

Nogle af parallelvejene til de inderste dele af Hillerødmotorvejen, som ligger udenfor projektstrækningen, vil i 2025 opleve mere trafik, fordi bilisterne vælger andre ruter til den belastede motorvejsstrækning.

Kilde: VVM-undersøgelsen

En VVM-undersøgelse må i dagens situation tage stilling til effekten af en fremtid med roadpricing

Muligheden for indførelse af roadpricing rykker nærmere. Alt tyder på at teknikken nu langt om længe er ved at være på plads. Derved kan efterspørgsel efter trafik styres således at trængsel reduceres til et minimum. Det er derfor ikke fremtidssikkert at lave en VVM-undersøgelse der er baseret på en gammeldags trafikalt tankegang med bevidstløs fremskrivning af biltrafikkens omfang baseret på en forestilling om ubegrænset vejkapacitet.

VVM-undersøgelsen må også af den grund kasseres og en ny undersøgelse foretages baseret på fremtiden på trafikområdet, hvor ressourcebesparelse, klimahensyn og miljø skal toprioriteres.

Her nogle udmeldinger

Transportforsker: Ny kommission bør se på roadpricing

Artikel i Altinget den 12. oktober af Kim Rosenkilde

<https://www.alinget.dk/energi/artikel/transportforsker-ny-kommission-boer-se-paa-roadpricing>

ELBILER: En grøn omstilling af bilparken kræver en markant omlægning af bilafgifterne. Teknologi- og kørselsafgifter bør stå centralt i ny afgiftskommissions arbejde, mener forskningsleder og medlem af Klimarådet Niels Buus Kristensen.

Altinget har spurgt Niels Buus Kristensen, medlem af Klimarådet og forskningsleder ved Transport Økonomisk Institut på Oslo Universitet,

Lyder det som en umulig opgave, regeringen vil sætte den nye kommission på?

”Jeg tror godt, man kan finde en løsning. Specielt som tiden går, og kørselsafgifter formentlig bliver en mere farbar vej. Der er mange fordele ved at omlægge fra afgifter på bilerne til afgifter på kørslen.”

Leder: Tag så de fødder ned og kom i gang med roadpricing

Ingeniøren 26. okt 2018

Roadpricing er det bedste redskab til at bekæmpe trængsel i Hovedstaden. Sådan lød konklusionen for fem år siden fra Trængselskommissionen, som af den daværende regering blev sat til at finde på løsninger på trafikproblemerne i København. Året efter kom samme konklusion fra Produktivitetskommissionen.

Præcis samme budskab blev gentaget i marts i år af 'Ekspertgruppen for fremtidens mobilitet', som transportminister Ole Birk Olesen (LA) nedsatte for at finde løsninger på fremtidens trængsel. Men som med alle de foregående konklusioner fra eksperter og rådgivere var regeringen også denne gang utilfreds med svaret. Det på trods af, at der er opbakning fra organisationer som Dansk Erhverv, IDA, 3F Transportgruppen, Autobranchen og tænketankene Concito og Cepos for blot af nævne nogle få.

<https://ing.dk/artikel/leder-tag-sa-de-fodder-ned-kom-gang-med-roadpricing-221342>

KRONIK. Ingeniøren. Roadpricing er på vej

Af Søren Have, chefkonsulent hos Rambøll, hvor han rådgiver om mobilitet og digitale strategier.

I denne kronik vil jeg spå om, hvad den foreslåede transportkommission vil anbefale: Gradvis indfasning af kørselsafgifter i Danmark. Jeg vil både argumentere for hvorfor og give mit bud på hvordan det konkret kunne foregå.

Hvorfor kørselsafgifter nu?

Da der er en bred erkendelse af at kørselsafgifter er en smart løsning på især trængsel, har der gennem tiden været flere tilløb til at indføre kørselsafgifter i Danmark, uden disse dog er blevet gennemført. Dette må tilskrives at de forventede gevinster ikke hidtil har stået mål med de teknologiske og politiske risici. Heldigvis har verden ikke stået stille, selvom vi har i Danmark, hvad angår kørselsafgifter. Belgien har for eksempel implementeret det GPS-baserede system for lastbiler, som vi var på vej til i Danmark (inkl. såkaldte 'tyk klient'-løsninger som bevarer privacy), og det fungerer fint.

Og forsøg i regi af Sund og Bælt har konkluderet, at teknologien også vil virke i Danmark.

Kilde: https://ing.dk/artikel/kronik-roadpricing-paa-vej-221644?utm_source=nyhedsbrev&utm_medium=email&utm_campaign=ing_daglig&fbclid=IwAR0nOjff0li3qrpdMRu3s1_IDj48pbyReJVQS5rBTvcPWHcbpL1PBRu4gQSA

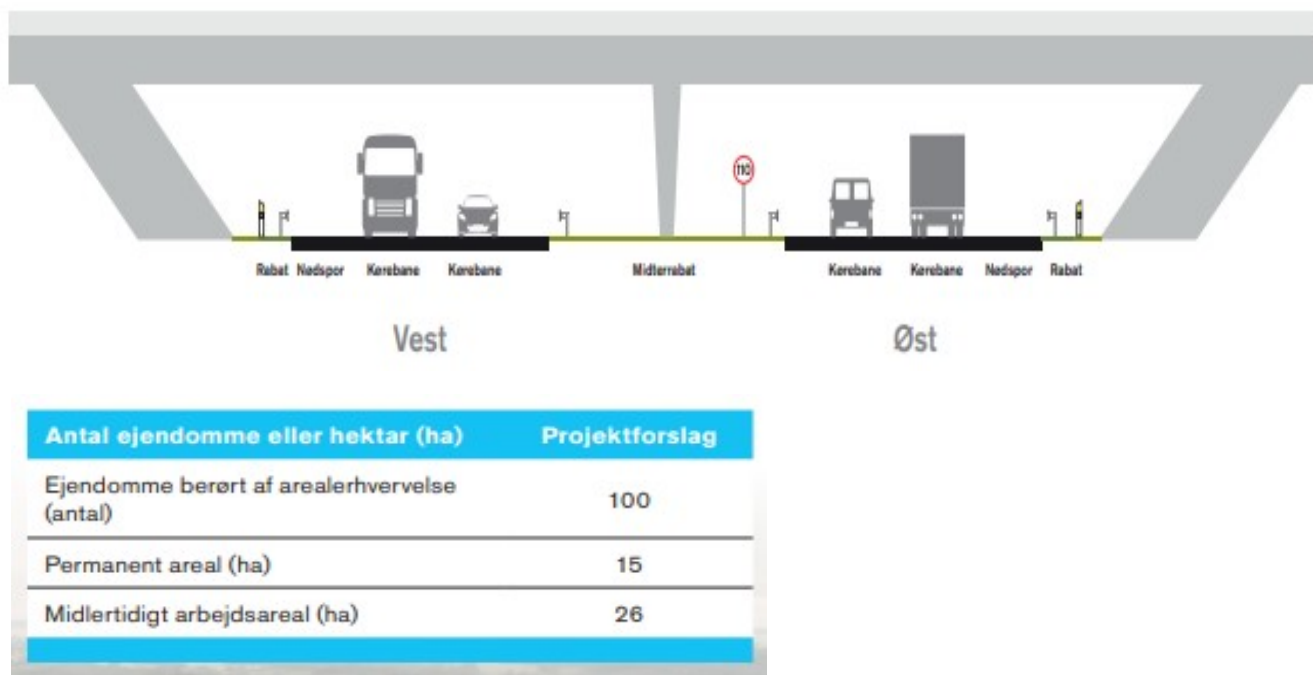
Et omfattende anlæg med yderst ringe udnyttelsesgrad

En 4-sporet motorvej er et stort dyrt anlæg med store konsekvenser for miljø, klimabelastning og berørte beboere. Det kan sagtens undgås med en smule omtanke og styring. Det er ingen naturlov, at næsten tomme pendlerbiler altid skal kunne komme frem med høj hastighed uden nogen form for regulering. Specielt ikke når der tilmed er eller kan etableres andre mere skånsomme muligheder for at indrette

transportsystemet. Man skal heller ikke glemme hvilke trængsler folk skal igennem i selve byggeprocessen. Med en planlægningsperiode på to år og byggeperioden på fire år vil det være en prøvelse for mange i mange år.

Vi er ikke bekendt med andre samfundsområder, hvor man accepterer en så ringe kapacitetsudnyttelse som grundlag for krav om yderligere udbygninger. Mon hospitalssystemet ville få tilført yderligere midler, hvis kun en lille brøkdel af hospitalssengene blev brugt og vel at mærke kun få timer i døgnnet?

Nej, der er der krav om effektivitet.



Trafikulykker - skal forhindres med autoværn mellem kørselsretningerne

Den eksisterende vej har ingen afskærmning mellem kørselsretningerne. Det er noget skidt når der er en så høj hastighedsgrænse som 90 km/t.

De alvorligste ulykker på strækningen i dag sker typisk i form af frontalkollisioner eller ulykker i forbindelse med vending. Alle de dræbte og størstedelen af de tilskadekomne er registreret i sådanne ulykker.

Konklusionen ligger lige for. Den bedste, nemmeste og billigste løsning er at etablere autoværn på den eksisterende vej og sætte hastighedsgrænsen ned. Den kunne være 80 km/t på nogle og 70 km/t på andre strækninger. Derved vil trafiksikkerheden forøges, der spares energi og støjen begrænses. En yderligere støjbegrænsning bør etableres ved den eksisterende vej.

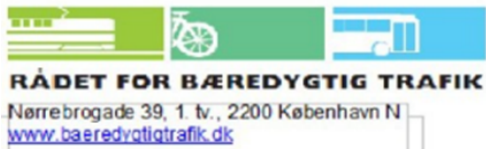
En løsning, som den skitserede vil mindske bilpresset mod Storkøbenhavn hvorimod en motorvej på alle parametre vil øge bilpresset, klimabelastningen og støjbelastningen.

Med venlig hilsen

NOAH-Trafik

Ivan Lund Pedersen

3116 0082



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



København den 17. juni 2021

Til folketingets partier

Det har været ”vejenes tur” siden 1936

I anledning af de igangværende infrastrukturforhandlinger vil vi gøre opmærksom på, at Danmark har et statsligt vejsystem på 3.800 kilometer i verdensklasse, mens vort kollektive trafiksystem er udsultet gennem årtier. Vort statsvejnet er løbende vedligeholdt og moderniseret således, at ”vejkassen”, belægnings, signalsystemer, skiltning med videre er helt i top. Tillige er det ombygget i forbindelse med indførelse af højere hastighedsgrænser på mange veje og godkendelse af modullastvogne. Der er ingen rimelighed i at udbygge statsvejnettet yderligere. Der er ikke tale om genopretning af årtiers forsømmelser som på banenettet. Dog er det afgørende, at der også kommer rigtige cykelstier på alle statslige veje - bortset fra motorvejene.

Hvis banesystemet var blevet behandlet med samme omhu som vejsystemet var der ikke nedlagt så mange banestrækninger, men i stedet anlagt flere dobbeltspor og elektrificeret det meste af nettet og med togservice med moderne elektrisk materiel og hyppig drift. Derfor er de penge, der er bevilget til banenettet gennem årene, primært er gået til genopretning, vedligeholdelse og derfor ikke sammenligneligt med vejnettet, som primært gennem årtier har fået penge til nye anlæg.

Det har været vejenes tur lige siden 1936, hvor der kom et lobbyforslag - inspireret af arbejde med motorvejsbygninger syd for grænsen - om *det store motorvejs-H* - omfattende et sammenhængende net på ca. 700 kilometer motorvej. Efter at Vejdirektoratet blev oprettet i 1949 kom der ekstra fokus på vejene og det er fortsat siden. Nu er motorvejsnettet på mere end 1000 km.

Anlægsarbejderne vedr. *det store motorvejs-H* begyndte i 1941 men tog rigtig fart i begyndelsen af 50-erne. Motorvejsplanerne overskyggede alle tanker om forbedring og udbygning af banenettet. I stedet

blev baner nedlagt og andre forsømt. Vi fik f.eks. ikke elektrisk drift, højere hastigheder, hyppige forbindelser og højt serviceniveau på stationer og i tog. Schweiz blev desværre ikke vort forbillede.

”Nu har vi veje nok”. Det sagde den navnkundige, nu afdøde, vejdirektør gennem 25 år, Per Milner i et interview af Birgitte Marfelt i Ingeniøren. Se det:

<http://www.trafikbogen.dk/Nu%20har%20vi%20veje%20nok.pdf> . Han fik næsten altid sin vilje og sine veje overfor en lang række ministre og regeringer.

"Aftale om grøn trafikpolitik" kunne have været en vendepunkt

Den 29. januar 2009 blev der indgået en bred trafikaftale: "Aftale om grøn trafikpolitik." Bag aftalen stod Venstre og De Konservative, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance. For at begrænse belastningerne fra trafikken indeholdt aftalen blandt andet disse hovedpunkter:

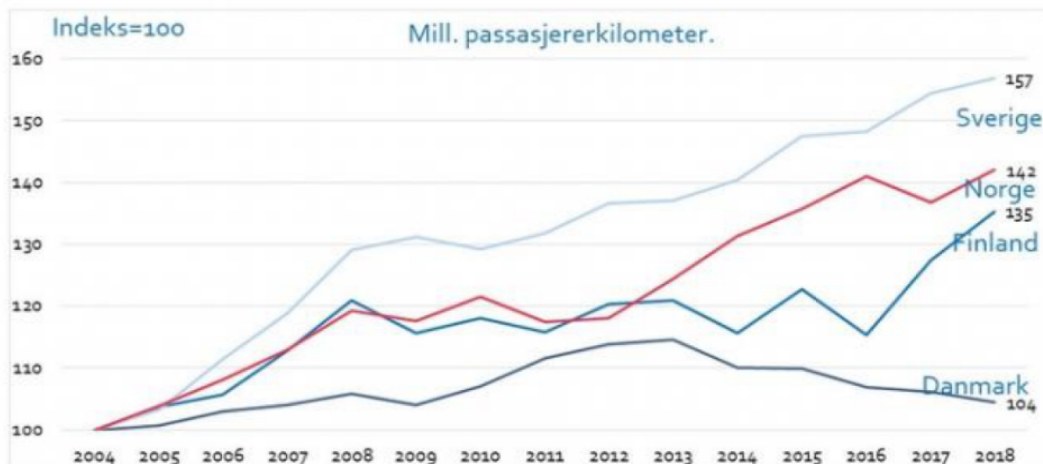
- 1. Den kollektive transport skal løfte det meste af fremtidens vækst i trafikken. Jernbanen skal være pålidelig, sikker og topmoderne.**
- 2. Transportens CO2-udledning skal ned.**
- 3. Støj og luftforurening i byerne skal ned.**
- 4. Cyklismen skal fremmes – valg af cyklen som transportmiddel er at foretrække, hvor det er en realistisk mulighed.**
- 5. Danmark skal være et grønt teknologilaboratorium for transport.**
- 6. Infrastrukturanlæg må ikke ødelægge uerstattelig natur.**

Aftalen var et lyspunkt. Nu skulle man styre trafikpolitikken i mere bæredygtig retning.

Hvordan er det så gået med efterlevelsen af aftalen? Virkelig skidt. Man er milevidt fra de opstillede mål for den kollektive trafik, som tværtimod har tabt mange passagerer. Der er investeret en pæn del i banetrafikken. Men en genopretning og udbygning til moderne standard vil dog kræve en langt større indsats. Bustrafikken er skåret ned over store dele af landet, og taksterne i al kollektiv transport er steget kraftigt. Høje priser og ringere service har jaget folk over i bilerne

Vi indtager nu f.eks. en dumpeplads i forhold til udviklingen i togtrafikken i de andre nordiske lande:

Togtrafik i Norden



Samtidig er CO₂-udledningen fra vejtrafikken steget, og støjbelastningen fra vejtrafikken har nået nye højder. Luftforureningen er der heller ikke kommet styr på, og cykeltrafikken er gået ned – bortset fra i København.

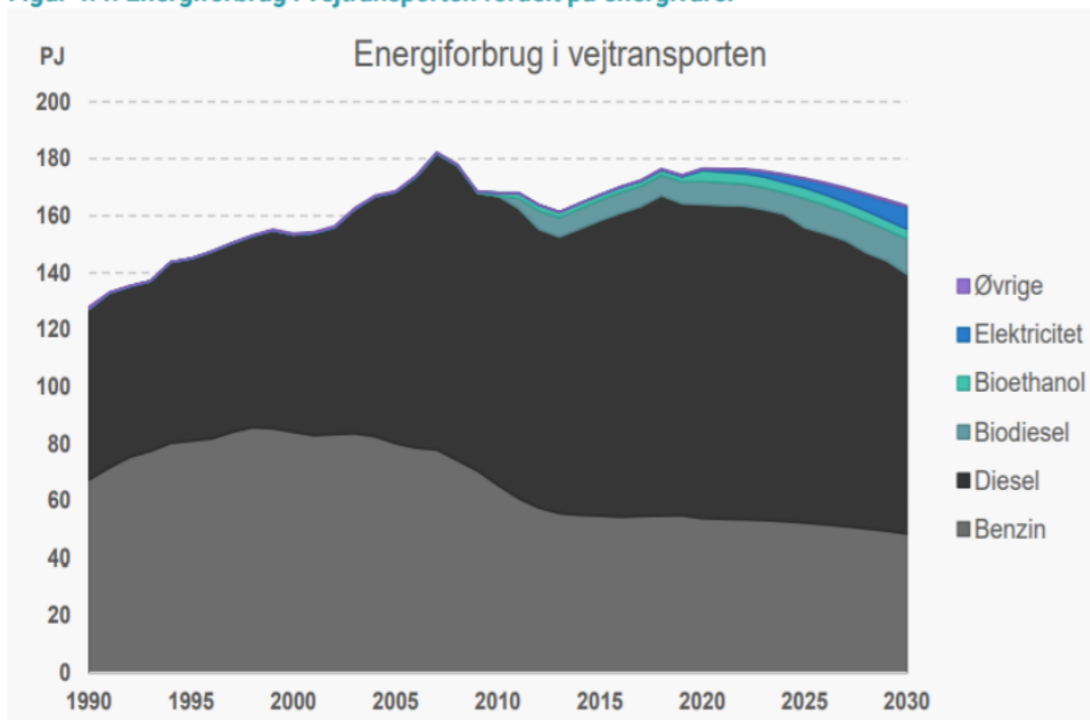
Klima og vejtransport. Klimasvigt forude

Som det tegner sig nu vil et infrastrukturforlig være en katastrofe for klimaet. Formuleringen fra forståelsespapiret (nedenfor) blev ved fremlæggelsen af infrastrukturforslaget udsat for greenwashing, men er reelt milevidt fra håbet om “grøn omstilling” i form af en grøn mobilitetsplan, der flytter persontransport fra biler til den bløde trafik eller kollektiv trafik med et mix af disse. Nu synes det at blive omvendt; at et infrastrukturforlig kommer til at betyde endnu mere biltrafik.

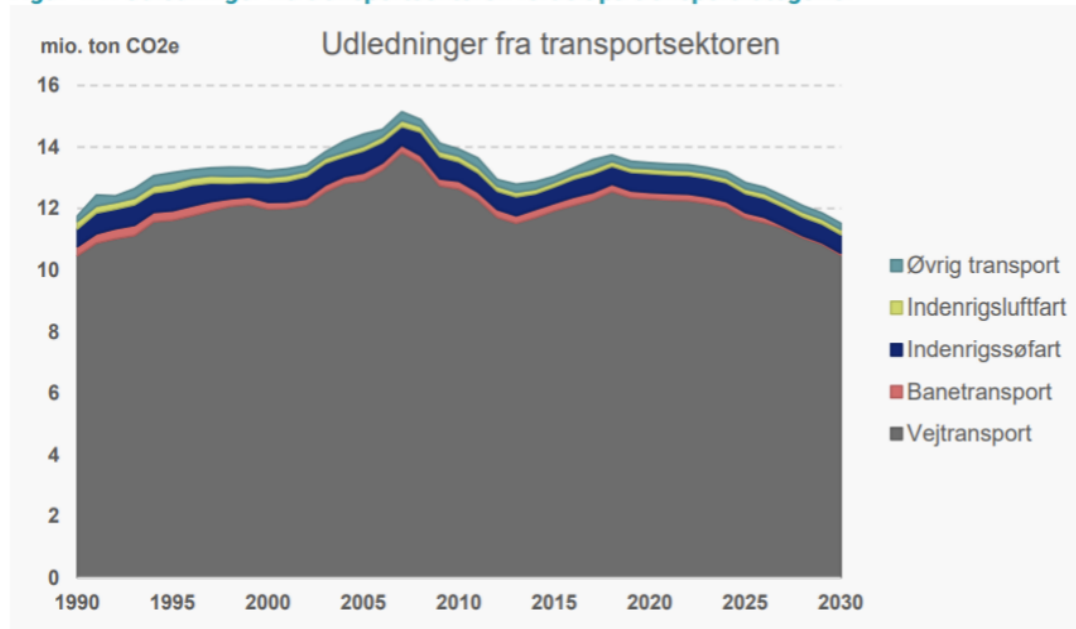
"En ny regering vil forhandle en aftale om infrastruktur, så klima-og miljøhensyn i langt højere grad indgår. Det kræver blandt andet investeringer i den kollektive transport og cyklisme (s 4)". Forståelsespapiret.

Det ser mildt sagt skidt ud med efterlevelse af klimamålsætninger i 2030 når det drejer sig om energiforbruget til vejtransporten. Her fra oplæg af Jeppe Juul fra Rådet for grøn omstilling ved webinar den 3. juni 2021 Baseret på Energistyrelsens fremskrivninger. Webbinaret var arrangeret af ”Broen til Fremtiden”.

Figur 4.4. Energiforbrug i vejtransporten fordelt på energivarer



Figur 4.1. Udledninger fra transportsektoren fordelt på transportkategorier



Bemærk, at kun banetransport forventes at minimerer CO2-udslippet voldsomt:

Energistyrelsens fremskrivninger og kritik fra Klimarådet

Energistyrelsen forventer en trafikvækst på 21 % frem til 2030 dersom den nuværende transportpolitik fortsætter og de infrastrukturinvesteringer, som regeringen lægger op til, gennemføres. Deraf forventer Energistyrelsen at 9 procentpoint kan henføres til de evt. infrastrukturinvesteringer.

Klimarådet har i et vurderingsnotat kommenteret transportområdet i ”Klimastatus og fremskrivning 2021” fra Energistyrelsen. Her er Klimarådets specifikke kommentarer vedr. effekter af konkrete infrastrukturprojekter:

Der efterlyses bl.a. opgørelser over infrastrukturinvesteringernes klimaeffekt, som regeringen indtil nu har nægtet at udarbejde.

2. Fremskrivningen bør vise effekter af konkrete infrastrukturprojekter

Den offentlige sektor er ansvarlig for langt størstedelen af de store infrastrukturinvesteringer. Mange af disse investeringer vil have en direkte indflydelse på udledningerne, både gennem øget trafikarbejde og fordelingen mellem transportformer og i anlægsfasen.

Klimarådet finder det positivt, at det i *Klimastatus og -fremskrivning 2021* er belyst, at 9 procentpoint af den forventede trafikvækst på 21 pct. i perioden frem til 2030 kan henføres til forventede infrastrukturinvesteringer. Det svarer til 0,7 mio. ton CO₂e i 2030.

Idet udledninger påvirkes af både allerede vedtagne og kommende statslige investeringsbeslutninger opfordrer Klimarådet til, at de enkelte større infrastrukturinvesteringer indgår eksplicit i klimafremskrivningen, med angivelse af de forventede udledninger fra vejtransporten og bygge- og anlægssektoren. Klimarådet anerkender, at dette kan være en vanskelig opgave, men foreslår, at man som minimum supplerer fremskrivningen med en opstilling af de væsentligste planlagte statslige investeringers indflydelse på de samlede forventede udledninger, som følge af anlægsfasen samt deres påvirkning af trafikefterspørgslen. Rådet opfordrer til, at også forprojekter inkluderes, således at de mulige effekter fra projekter, der endnu ikke er besluttet, fremgår. Dette vil bidrage til en forståelse af hvor store yderligere reduktioner, der skal findes andre steder, såfremt et givet infrastrukturprojekt vedtages.

Klimarådets formand til politikerne:

Byg cykelstier i stedet for motorveje

Interview i Berlingske ved Vibeke Lyngklip Svansø med Klimarådets formand Peter Møllgaard i Berlingske den 3. april 2020

Klimarådets formand til politikerne: Byg cykelstier i stedet for motorveje Coronakrisen rykker ikke ved Danmarks muligheder for at nå 70-procents målsætningen, men det er helt afgørende, at en genopretningsplan for økonomien bliver skruet sammen, så den accelererer den grønne omstilling, samtidig med at den øger beskæftigelsen på kort sigt.

”Det er vigtigt, at man ikke i jagten på beskæftigelse tager initiativer, som på længere sigt vil modarbejde klimamålet. Sat på spidsen ville det være smart at investere mere i cykelstier end i motorveje. Det kunne give den samme beskæftigelseseffekt, men er et godt eksempel på, at man kan gøre noget, hvor det giver samme beskæftigelseseffekt, men hvor det ene har et mere grønt fokus, mens det andet har et mere sort fokus” siger Peter Møllgaard.

Registreringsafgiften pr. bil reduceret med mere end 50% siden 2016.

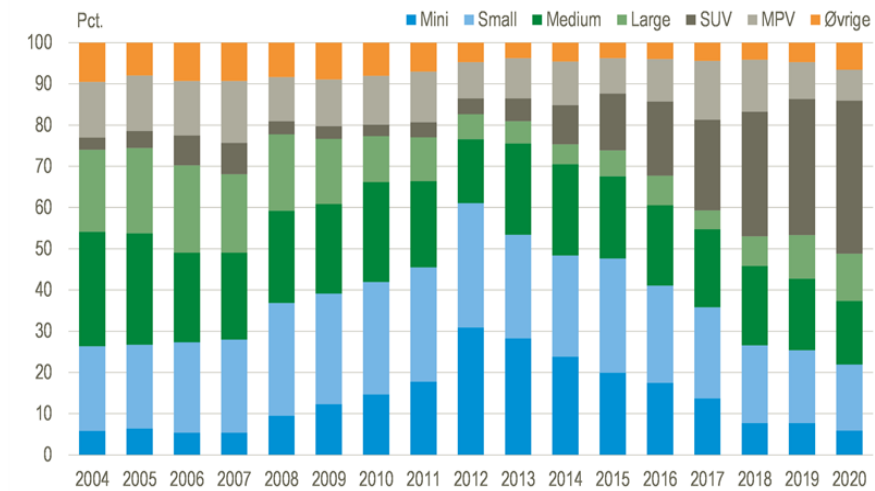
”Aftale om grøn trafikpolitik” blev desværre fuldkommen underløbet af Lars Løkke Rasmussens regeringer. Man gjorde det meget billigere at købe og bruge bil frem for den kollektive trafik, som trafikaftalen ellers skulle understøtte. Allerede i 2007 havde den daværende venstreledede regering sænket bilafgifterne markant. Tænk tanken Concito har beregnet, at samfundet derved mistede

indtægter på cirka ti milliarder kroner om året. Siden er det gået slag i slag med at undergrave hovedpunkterne i "Aftale om grøn trafikpolitik". Totalt set er registreringsafgiften per bil sænket med cirka 53 procent fra 2007 til 2018. Ved finanslovene for 2016, 2017 og 2018 blev den gennemsnitlige registreringsafgift pr. bil således nedsat med ca. 50%. Og så får man tilmed en langt større, mere forslugne, kraftigere og mere luksusræget bil for en langt lavere pris.

Betydelig stigning i andelen af SUV'er og MPV'er siden 2015

37 pct. af de penge, familierne brugte på nye biler i 2020, gik til segmenterne (↓ [Segmentoversigt \(excell\)](#)) *mini, small og medium*, mens 45 pct. gik til *SUV og MPV*. Det er en betydelig fremgang siden 2015 for SUV'erne og MPV'erne, der dengang stod for 22 pct. af familiernes køb. Omvendt er de tre førstnævnte segmenter gået tilbage fra 68 pct. i 2015.

Familiernes forbrug på nye biler fordelt på segmenter



Kilde: www.statistikbanken.dk/bil50

Det er endnu mere udpræget for firmabilerne, der i øvrigt efter få års afskrivninger kommer ud til familierne.

Afgifter på benzin er stort set på samme niveau som i 1989. Kun cirka 1,30 kroner højere per liter.

I forlængelse af Anders Fog Rasmussens (V) regerings forhøjelse af den generelle motorvejshastighed til 130 kilometer i timen i 2004 har Lars Løkke Rasmussens regeringer fulgt op med yderligere forhøjelser af hastighedsgrænserne på dele af det øvrige vejnet. Mere vejstøj, større energiforbrug og CO₂-udslip og øget pres på vejene og har været sikre konsekvenser.

Vores bøn er derfor, at ambitionerne fra 2009-aftalen igen bliver fremdraget. Det burde indebære, at alle planer om nye motorveje, vej-tunnelprojekter og andre store vejanlæg bør opgives. At udbygge vejsystemerne yderligere er spild af penge og vil ødelægge/forringe naturværdier, splitte bysamfund, forstærke butiksdøden og jage folk fra hus og hjem. Dertil kommer, at nye store vejanlæg vil betyde voldsomme støj- og andre miljøbelastninger, stimulere centraliseringen og undergrave alle målsætninger om reduktion af energiforbruget og CO₂-udledningerne.

Danmark vil gerne være i front på miljø- og klimaområdet. Derfor ville det være oplagt at komme med en plan for at få styr på den vildtvoksende vejtrafik. Alligevel lægges der i forhandlinger op nærmest ekstreme udbygninger af det statslige vejnet. Regeringen havde lovet en "grøn mobilitetsplan" med spillede i stedet ud med en infrastrukturplan bl.a. med forslag om 46,9 mia. kr. til nye statsveje. Derefter kom venstre med et overbud med forslag om nye statsveje til 63,5 mia. kr.

Det virker meningsløst i betragtning af, at vi har et af verdens mest udbyggede vejsystem. Vi har således mere end 4 gange så mange kilometer motorvej i forhold til indbyggere som UK, der ellers er

velforsynet. Derfor synes vi, at det er på tide at smække statskassen i for flere store nye vejanlæg og koncentrere indsatsen om minimering af gener og belastninger – såsom støj - fra de store vejanlæg – herunder indførelse af lavere hastigheder for at minimere støjbelastningen.

Vejprojekterne er primært affødt af en uhensigtsmæssig finansiering, hvor lobbygrupper omkostningsfrit kan kræve skatteyderfinansierede overflødige vejanlæg bl.a. på basis af tendentiøse samfundsøkonomiske beregninger. Natur- klima- støj og andre miljøbelastninger indgår stort set ikke i vurderingerne. Den postulerede samfundsmæssige gevinst udgøres primært af nogle mere eller mindre fiktive tidsgevinster de næste årtier, som så prissættes til stadig højere timepriser.

Først fremskriver man biltrafikkens omfang - uanset alle konsekvenser heraf. Dernæst beregner man et "tidstab" for biltrafikken ved at sammenligne med en tænkt optimal situation, hvor man er den eneste bilist på vejen og kører med højest tilladte hastighed. Den ekstra tid er så "forsinkelsestid", som prissættes til høje beløb. Den allerstørste post – ofte op til 80 % - i de såkaldt samfundsøkonomiske regnestykker er tidsgevinst omregnet i kr. og især "forsinkelsestid" tæller tungt. Se mere: <https://www.ft.dk/samling/20181/almdel/TRU/bilag/101/1979945.pdf>

I togtrafikken kunne tiden bruges til arbejde, læsning eller hvile.

I Danmark beregnes forsinkelser for biltrafikken som nævnt ved at sammenligne med en situation hvor man er den eneste bil på vejen og kører med højest tilladte hastighed. Trafikeksperterne i OECD afviser denne beregningsmetode, som værende fuldkommen urealistisk, dyr og miljøødelæggende. Man kan ikke udbygge vejinfrastrukturen til et niveau så alle bilister kan komme uhindret frem på alle tidspunkter.

Alligevel er det den slags beregninger, der primært styrer trafikinvesteringerne i Danmark.

Free-flow speeds should not be used as a direct benchmark to measure congestion policy outcomes. Such an approach implicitly suggests that successful policies deliver free-flow speeds – an unaffordable goal for peak hour traffic in most OECD/ECMT cities



Source: ECMT, 2007.

Urban roads are not built to deliver free-flow speeds 24 hours a day, 7 days a week, 365 days a year. Congestion management policies should not seek to do so either.

Kilde: Side 12 i denne OECD/ECMT rapport

<https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/9789282101506-sum-en.pdf?expires=1551166250&id=id&accname=guest&checksum=4F4A1169764C02BBD1603EE30A5AB218>

Motorveje er noget politikere og andre lobbyister kræver når de ikke har andre ideer. Staten betaler.

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 kræves der konsekvent motorveje. Staten betaler. Erhvervsbladet havde - for år tilbage - et interview med en *afgående* erhvervschef om krav om motorveje. ”Han udtalte, at motorveje altid var noget man krævede som vækstmotor, hvis man ikke havde andre ideer til udvikling af ens kommune. Det var så bekvemt, idet det er staten der betaler. Hvis motorvejen kom og ikke havde den ønskede effekt så havde man som erhvervschef formentlig fået andet job og forladt kommunen og de vejkrævende politikere var nok ude af politik. Hvis motorvejen ikke kom så havde man fortsat en undskyldning for at der ikke skete nogen udvikling”.

Det er blevet et mantra i kampen for flere veje, at det er nødvendigt for at skabe vækst og beskæftigelse. 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 Københavnsområdet, der primært har tiltrukket arbejdspladser som følge af de store vejinvesteringer, men disse områder har samtidig fået en voldsom miljøbelastning som følge af den voldsomme bilpendling.

Aktuelt drejer det sig bl.a. om følgende projekter, som er klimabelastende, miljøødelæggende, overflødige og derfor bør droppes. Listen er ikke udtømmende, idet der er mange andre forslag.

Projekter, som er overflødige og ødelæggende	Anslået udgift. Mia. kr.	Kommentarer
Hærvejsmotorvej på strækningen Hobro-Viborg-Give-Haderslev Det må bemærkes at dette vejanlæg ikke er med i regeringens udspil. Man har - fra regeringshold - udtrykt stor modstand mod projektet, som er fremført af Venstre.	15,6-22,2	En motorvej i Midtjylland er overflødig og vil ødelægge naturområder for altid. Klimabelastningen - både ved de store anlægsarbejder og brug af vejen vil være meget stor. Se mere om projektet her: https://noah.dk/sites/default/files/inline-files/Kommentarer%20til%20VVM-unders%C3%B8gelse%20vedr.%20en%20evt.%20H%C3%A6rvejsmotorvej%20fra%20Haderslev%20til%20Give.pdf
Udvidelse af Hillerødmotorvejen fra Motorring 3 til Ring 4 Udvidelse af Hillerødmotorvejens forlængelse til motorvej	0,4 0,9	Udvidelse af de radiale motorveje mod Storkøbenhavn vil forstærke bilpresset og tilmed betyde, at S-banen til Hillerød - til skade for miljøet - vil miste passagerer. Se mere: https://noah.dk/sites/default/files/2018-11/Kommentarer%20til%20VVM-unders%C3%B8gelsen%20vedr%C3%B8rende%20en%20evt.%20udvidelse%20til%20motorvej%20mellem%20Aller%C3%B8d%20og%20Hiller%C3%B8d.pdf
Rute 23. Motorvej fra Regstrup til Kalundborg	1,9	En sådan motorvej til ødelægge naturområder, splitte lokalsamfund samt støjbelægge store områder. En motorvej til tillige give et trafikspring/hastighedsspring,

		der yderligere vil undergrave klimamålsætningerne. Der er i stedet brug for forbedring af togtrafikken til Kalundborg med dobbeltspor og hyppig elektrisk drift.
Udvidelser på E45: Vejle N-Skanderborg S Aarhus S-Aarhus N Udvidelse af E 45/E20 ved Kolding	3,5 2,1 0,6	Den overvejende del af trafikken på E45 er lokaltrafik/pendlertrafik. En forbedret banetrafik med tilsluttende anden kollektiv transport vil kunne opsuge mange pendlere og derved også lette bilpresset/parkeringspresset f.eks. i Aarhus.
Anlæg af en motorvej vest om Aalborg over Egholm	7,0	Der er i forvejen 10 vejbaner over/under Limfjorden ved Aalborg. Det er rigeligt ved fornuftig brug. Der er stort set kun (endog før corona) nedsat hastighed en halv time fra 7.30 til 8.00 fra nord før Limfjordstunnelen. Og der er kun 1,05 person i de biler, som kortvarigt evt. må nedsætte hastigheden. En ekstra motorvej er overflødig og vil ødelægge naturværdier og støjbelægge områder, som nu er uden trafikstøj. Klimabelastningen - både ved de store anlægsarbejder og brug af vejen vil være meget stor. Se mere: https://noah.dk/sites/default/files/inline-files/Nej%20tak%20til%20ny%20motorvej%20over%20Egholm%20ved%20Aalborg.pdf
Motorvej fra Tværvej til Frederikssund	2,9	En motorvej vil ødelægge natur og støjbelægge store områder som i dag ikke er ramt af trafikstøj. Tillige vil en motorvej suge passagerer ud af S-banen til Frederikssund og belaste vejsystemerne i store dele af Storkøbenhavn. Se mere: https://baeredygtigtrafik.dk/undermappe/wp-content/uploads/2021/02/Nej-tak-til-motorvej-fra-Tvaervej-til-Frederikssund.pdf

Motorvej mellem Næstved og Rønnede	1,5	En motorvej vil ødelægge natur og forstærke bilpresset og <u>trængslen på Køgebugtmotorvejen</u> og længere inde i Storkøbenhavn. Samtidig vil en motorvej suge passagerer fra den kollektive trafik fra Næstved til København. (Besøgende til <u>BonBon-land</u> i Holme-Olstrup vil dog komme hurtigere frem til forlystelserne.)
Anlæg af ny vejforbindelse ved Stevns.	0,6- 0,7	Vejen er overflødig og vil ødelægge naturværdier
Udbygning af motorvej nord for Herning på rute 18	0,4	Der er ikke skygge af behov for disse overflødige anlæg. Herning-området er overforsynet med motorveje.
Øget kapacitet på rute 15 mellem Herning og Ringkøbing	0,9	



Kilde: DR. Langt fra Borgen. 2016.

Bygning af nye store vejanlæg vil forøge belastningen af natur, råstoffer, miljø, energiforbrug og klima. Dertil kommer en ekstra kraftig forøgelse af støjbelastningen, som i forvejen er stor fra vores eksisterende meget store vejanlæg. De utallige vejkrav fra bil- og vejlobbyen lægger et urimeligt pres

på Folketinget og der er en stor trafik af lobbygrupper, der til stadighed opsøger folketingsudvalg med de dyre og miljøødelæggende vejkrav.

En af vejlobbyens fremmeste repræsentanter, medlem af Folketinget Kristian Pihl Lorentzen (V), udtrykker vejkravene sådan: "Hvor der er vilje er der vej". Kristian Pihl Lorentzen står fadder til andre markante udsagn. F.eks. omtaler han en Hærvejsmotorvej, som en "grøn vækstmotorvej". Ingeniøren skrev den 30 januar 2020: "Vejdirektoratet: Hærvejsmotorvej vil ødelægge unik og uforstyrret natur. Flere naturperler bliver de store tabere, hvis en ny midtjysk motorvej bliver til virkelighed, viser en netop offentliggjort VVM-undersøgelse".

Hverken i Folketinget, i regionerne, i kommunerne eller i erhvervslivet er der mange der tør stå op imod det pres, der kommer fra lobbygrupper og deres mange hyrede kommunikationsfirmaer og andre typer konsulentfirmaer.

Bygning af nye motorveje og udvidelse af eksisterende er misbrug af samfundets midler. Vi har ikke kendskab til andre samfundsområder, hvor prognoser baseret på ubegrænset serviceniveau styrer ressourceforbruget. Det gælder som bekendt f.eks. hverken for skoler, universiteter, den kollektive trafik, hospitaler og hjemmehjælp.

Tænk hvis hospitalssystemet krævede nye store hospitaler selvom der kun var "myldretid" omkring 1-2 timer i døgnet og kun en fjerdedel af sengekapaciteten i denne "myldretid" blev brugt. I andre samfundsanliggender må man affinde sig med ikke at være den eneste kunde i butikker, eneste patient hos læger og på hospitaler og eneste passager i lufthavnen. De deraf følgende "tidstab" omregnes ikke på samme måde.

I den forbindelse må man huske, at den langt overvejende del af det såkaldte "persontransportarbejde" i bil er kørsel uden forbindelse med arbejde eller erhverv.

Udbygning af den kollektive trafik suppleret med en form for roadpricing kan erstatte bygning af store nye vejanlæg. En smule mere omtanke i bilbrugen kunne også være på sin plads.

Ca. 70 % af bilturene er fritids/ærindeture. Kun ca. 17 % af bilturene er arbejdspendling.

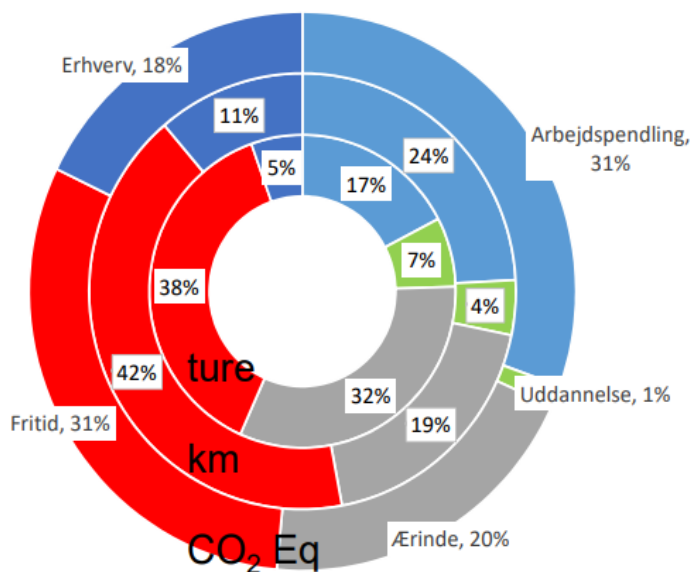
I debatten om flere vejanlæg tales der ofte om biltrafik, som om det meste var arbejdsrelateret kørsel og hver kilometers kørsel nærmest er hellig. Som det kan ses af denne analyse er 70 % af bilturene fritids- eller ærindeture. Kun ca. 17 % af bilturene er arbejdspendling. At bruge nogle minutter ekstra burde man nok kunne overleve når effekten går i retning af efterlevelse af vore klimamål og sikre at færre skal lide under støj, utryghed og trafikulykker.

Fordeling på turformål

Alle ture, personer over 6 år 2016-20 (klima 2016-18)

Efter antal ture (inderst), persontransportarbejde (midten) og vejtrafik klimabelastning (yderst)

Fordeling på formålshovedgrupper, excl. erhvervstransport



Kilde: Transportvaneundersøgelsen

Kræfterne og pengene bør bruges på at opbygge et miljøvenligt transportsystem bygget op omkring mere skånsomme trafikarter som gang, cykeltrafik og elektriske kollektive transportmidler.

Det er på tide, at vi får et kollektivt trafiksystem i verdensklasse. I en tid med klimaproblemer er det forfejlet at fortsætte med at udvide et vejsystem, der allerede er udbygget ud over det rimelige.

I lokaltrafikken og uden for de større bysamfund kan el-biler af moderat størrelse varetage en stor del af transportarbejdet.

Serviceniveauet på det danske vejnet er så højt, at det stort set altid er langt hurtigere at komme frem i bil end med kollektive transportmidler.

De steder hvor i myldretiden kortvarigt er pres på vejene er ind mod Storkøbenhavn og Aarhus. Presset består af pendlerbiler med en gennemsnitsbelægning på 1,05 person pr. bil. Det er en ekstrem dårlig udnyttelse af den dyre og pladskrævende vejinfrastruktur. Det burde være en selvfølge seriøst at undersøge hvordan eventuelle trafikale problemer kan løses uden nye vejanlæg, men ved mere fornuftig og effektiv brug af vejsystemerne og kollektive transportsystemer i sammenhæng med cykeltrafik. Derved kunne man undgå alle nye store vejanlæg. Roadpricing er et nødvendigt redskab for at dæmpe bilpresset i de store byer.

Borgmestre vil have mere S-tog, mere metro, mere letbane – og meget mindre vejstøj

Gladsaxes og Furesøs borgmestre advarer mod at bygge flere veje. I stedet bør politikerne satse på den kollektive trafik, råder de i en Kronik i Politiken.

"Hvorfor ikke satse på løsninger, der giver flere borgere muligheden for at vælge bilen fra", spørger to borgmestere i en kronik i Politiken. Det foreslår de to, Gladsaxes Trine Græse (S) og Furesøs Ole Bondo Christensen (S). "Der er rigeligt med planer om at bygge eller udvide veje. Men det forværrer problemerne med støj og CO2-udledning", advarer de:

"Man får, hvad man investerer i. Flere motorveje tiltrækker flere biler".

"Der er brug for en anden kurs. En kurs, der giver et alternativ til biltrafikken, mener de to borgmestere, der ønsker en kraftig satsning på kollektiv trafik frem for mere af det samme, når der tales trafik"

Kilde: Politiken den 25. marts 2021.

Investeringer på et ringe sagligt grundlag

I Danmark har vi nok generelt en forestilling om samfundsmæssige investeringer bygger på et sagligt forsvarligt grundlag. Inden man udbygger hospitaler og skoler forudsætter vi, at baggrunden for planerne er nøje og grundigt undersøgt. Man kan ikke få milliarder til udbygninger dersom der er rigeligt med kapacitet på operationsstuerne og sengepladser nok. Nej, der er der krav om effektivitet.

Vejområdet adskiller sig her fra resten af samfundet. Her kræves motorveje når pendlerbiler med i gennemsnit 1,05 person pr. bil i korte tidsrum ikke kan komme op på højest tilladte hastighed.

Biltrafikken har som nævnt et meget højt serviceniveau og planlægningsmetoderne stimulerer til yderligere højnelse af denne service. De kollektive trafikanters tid tages derimod ikke særlig alvorligt. Hele busruter og masser af busafgange kan forsvinde med kort varsel ved politiske forlig om besparelser i kommuner og regioner.

Den vigtigste brækstang for nye store vejprojekter er såkaldt "trængsel". Man undlader i sine udmeldinger at definere hvad trængsel er. Det er den ekstra tid man bruger sammenlignet "med den hastighed man kunne have kørt med, hvis ikke der var andre trafikanter på vejene – den frie hastighed". Der er i så fald straks tale om trængsel og forsinkelse, som beregnes som en samfundøkonomisk tab, der omregnes til kr. og sågar tabte arbejdspladser.

I de nu brugte samfundøkonomiske beregninger "prissættes" fritidsture med samme beløb som pendling. Sparet "køretid" pr. person sættes til 91 kroner i timen og "forsinkelsestid" til 137 kroner i timen. Taksten for "forsinkelsestid" bruges når man ikke kan køre med højest tilladte hastighed.

Ved at samfundet på et sådant grundlag investerer milliarder i nye vejanlæg kan man sige, at de offentlige kasser forærer folk private tidsbesparelser. Pengene kunne bruges bedre på områder uden negative natur-, miljø- og klimaeffekter. Hvis du og dine børn (halv takst) for eksempel med en ny vej kan komme lidt hurtigere til grænsehandelsbutikker, storcentre, loppemarkeder eller andre fritidsmål så tæller hvert sparet minut som en samfundsmæssig gevinst og indgår i beregningsresultaterne med stor vægt fordi det meste af bilkørslen er fritidsture. Det indgår derimod f.eks. ikke i beregningerne, at grænsehandelen - udover klima- og miljøbelastning - også undergraver det lokale erhvervsliv. Det samme gælder når storcentre lokker kunder med slagtilbud fra store oplande med butiksdød og udmærkede lokalsamfund til følge.

Den såkaldte samfundsnytte består primært i denne tidsgevinst. Nogle folketingspolitikere tror, at der er tale om rede penge, som eks. kan bruges til at ansætte SOSU-assistenten - Politibetjente - Sygeplejersker – Folkeskolelærere.

Tidligere transportminister Ole Birk Olesen måtte dog skuffe dem i dette ministersvar: ”Den primære positive effekt af et infrastrukturprojekt udgøres af tidsgevinster, som især består af velfærdsgevinster for trafikanterne eller gevinster for erhvervslivet. En tidligere åbning vil derfor ikke i sig selv kunne betale for flere offentlige ansatte”.

Alligevel kan man fortsat møde argumentet om at denne eller hin vej kan ”tjene sig hjem” på den og den tid. Mange vil nok tro, at det er penge, der kommer i vores fælles statskasse. Det er dog ikke noget der bare ligner gangbar mønt, men er ren fiktion.

Den sådan definerede ”trængsel” udfolder sig især på kommuneveje med en andel på 75%. Hvis trafikanter altså kører lavere end hastighedsgrænsen tilsiger på kommunale veje er der straks ”trængselsalarm.” At den lavere hastighed giver større trafiksikkerhed, tryghed og støj tæller ikke.

Den sådan definerede ”trængsel” på motorveje udgør (før coronatiden) kun omkring 15 %. Alligevel benyttes den samlede ”trængsel” som argument for motorvejsudbygninger. Man undlader ”blufærdigt” at nævne, at det er en så lille del.

Vejdirektoratet har et fremragende system med mere end 300 webkameraer, hvor man online kan følge vejtrafikken rundt omkring i landet. Det er lærerigt at iagttage. Det er svært at finde belæg for vejlobbyens krav. Her link: <https://trafikkort.vejdirektoratet.dk/index.html?visibleGroups=GroupA1>

Miljørigtige trafikanter skal have den centrale placering i en infrastrukturaftale

Nu, hvor der er vedtaget et reduktionsmål for CO2-udledningen, og miljøet er kommet i højsædet i befolkningen, må en ny infrastrukturplan have et klart sigte i retning af at reducere forbruget af energi og andre ressourcer, skåne natur og landskab for nye vejanlæg og støtte den kollektive trafik og cykeltrafikken. Dertil kommer at det er nødvendigt at indføre en form for roadpricing for at nedsætte trafikbelastningen i vore byer.

Den kollektive trafik har sammen med cykeltrafikken et stort potentiale, både i retning af at reducere energiforbruget, men også i at reducere arealforbrug, støjbelastning og luftforurening. Det er på tide, at disse trafikanter, der lever så flot op til alle målsætninger om miljø, klima og naturbeskyttelse, skal have den centrale placering i en ny infrastrukturaftale.

Med venlig hilsen

Rådet for Bæredygtig Trafik, kontakt Poul Kattler, poul@kattler.dk

NOAH - Friends of the Earth Denmark, kontakt Ivan Lund Pedersen, ivan@noah.dk

Klimabevægelsen, kontakt Jens Kruhøffer, jenskruehoffer@gmail.com

Cyklistforbundet, kontakt Klaus Bondam, bondam@cyklistforbundet.dk

Jyder mod Overflødige Motorveje, kontakt Ellen Odgaard, ellenodgaard@hotmail.com

Høringssvar vedr motorvejsforlængelsen ved Tulstrup/Istedrødvejen

SF Hillerød's byrådsgruppe ønsker en cykel og gangsti mellem Tulstrup og Ullerød Nord. Det var et stort tema under kommunalvalget 2021. For 30 år siden da man lavede motortrafikvejen afskar man Tulstrup fra Hillerød og der blev ikke etableret nye muligheder for cykel og fodgængere.

Kort fortalt så er der behov og efterspørgsel på en forøget infrastruktur mellem Alsønderup Sogn og Hillerød/Ullerød Nord. Med de eksisterende muligheder for at transportere sig til fods og på cykel mellem Alsønderup Sogn og ind mod Hillerød og det nye Ullerød Nord, så er det helt tydeligt, at der ikke er taget højde for dette, da man anlagde Hillerødmotorvejens forlængelse får årtier tilbage. Eller at de planer som var, aldrig blev ført ud i livet. Man tog ganske enkelt ikke højde for at Hillerød udbygges, den stigende befolkningsvækst i Alsønderup Sogn, og den deraf stigende efterspørgsel på en mere smidig infrastruktur.

Det er derfor vores ønske at der indtænkes 2 nye undergange, i det kommende projekt for udbyggelse af Hillerødmotorvejen. Der ønskes en løsning der fremtidssikre en smidig og let adgang mellem lokalsamfundene og de bydele som befinder sig på hver sin side af den kommende motorvej.

I fugleflugtslinje er der 500 meter, men på cykel er der 6 km. I dag har lokale klippet et hegn op og går hen over Isterødvejen.



I dag (jan 2022) er Ullerød Nord voldsomt udbygget og der er også god vækst i Alsønderup Sogn. Der er brug for at lokalsamfund og bydele (Tulstrup og Ullerød Nord) bindes sammen, så gående og cyklister kan komme frem og tilbage. Her ses Ullerød Nord som er blevet bygget i 2020/2021

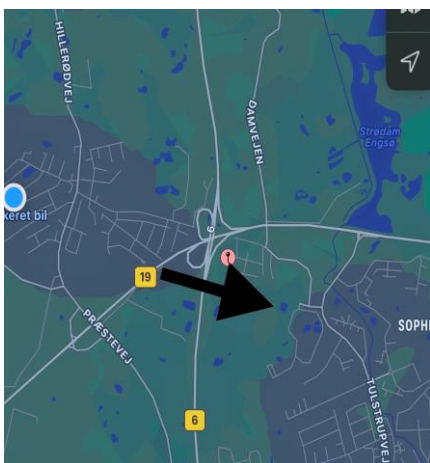


Hvis man forbinder Tulstrup med Ullerød Nord for gående og cyklister vil det bl.a. medføre:

- At man imødekommer den frustration over at være afskåret fra Hillerød gennem 30 år
- At borgere vælger at gå eller cykle, frem for at tage bilen ind mod Hillerød. Det er godt for klimaet, og det er godt for folkesundheden
- Mere sikre skoleveje for børn og unge
- Et mere smidigt arbejdsmarked
- At boligområder bliver mere attraktive, da adgange til natur og by styrkes
- At Hillerød Kommune får mere smidige institutions og skoledistrikter, som bør langtidssikres. Institutioner på begge sider af motorvejen vil blive tilgængelige for flere borgere, hvilket vil højne det frie valg, som kan føre til højere kvalitet.
- Der vil være mere velvillighed over for motorvejsprojektet, som vil bringe mere støj, luftforurening og lokale trafikale og støjmæssige udfordringer i forbindelse udførelsen af arbejdet.

Det er vores ønske, at der indtænkes 2 nye undergange, i det kommende projekt for Hillerødmotorvejen. Der ønskes en løsning, der fremtidssikrer en smidig og let adgang mellem lokalsamfundene og de bydele, som befinder sig på hver sin side af den kommende motorvej. Vi er tilfreds med, at man udbygger Frederiksværksgadetunnelen som beskrevet i projektet, men det imødekommer ikke, at man for 30 år siden afskar Tulstrup fra Hillerød og det forbinder ikke Tulstrup og Ullerød Nord, som kun ligger 500 meter fra hinanden, men pga motorvejen skal man cykle eller gå 6 km.

Det er på følgende steder der ønskes undergange på henholdsvis Isterødvejen, samt under den kommende Hillerødmotorvej. Hele det grønne område ved pilens spids og langs den kommende motorvej er i dag udbygget med parcelhuse, som man kan se på kortet ovenfor.



Hvis man ønsker en faunapassage til dyr, så kan kvæg/traktortunnelen ved Enebakken fungere som sådan.

Med venlig hilsen

Lars Elbrandt, Traneholmen 16, 3400 Hillerød
 Gruppeformand for SF Hillerød
 Tlf 26193237
 lboel@hillerod.dk

Til Vejdirektoratet
Att. Projektassistent Sener Can
Mail: seca@vd.dk

Udtalelse fra såvel Skagen Erhvervsforening samt Frederikshavn Erhvervsråd vedrørende:

"Høring over udkast til forslag til lov om udvikling af statsvejnettet, ophævelse af lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund og ændring af ligningsloven"

4. januar 2022

Frederikshavn
Silovej 8., 1. sal
9900 Frederikshavn

T: 92 26 26 26
M: info@erhvervshusnord.dk

Såvel Skagen Erhvervsforening som Frederikshavn Erhvervsråd er blevet forelagt fremsendte udtalelse vedrørende "Høring over udkast til forslag til lov om udvikling af statsvejnettet, ophævelse af lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund og ændring af ligningsloven"

Vejudvidelsen mellem Aalbæk og Skagen (rute 40) til en 2+1 vej er en vigtig vejudvidelse for vores erhvervsliv, og vi bakker fuldt og helt op om den.

Vi har ingen yderligere bemærkninger og støtter det fremsendte forslag.

På vegne af såvel Skagen Erhvervsforening som
Frederikshavn Erhvervsråd

Den 4. januar 2022

Allan Kastor
Formand for
Skagen Erhvervsforening

Karl Erik Slynge
Formand for
Fr-havn Erhvervsråd
samt
Fr-havn Erhvervsforening

Kim Müller
Formand for
Sæby Erhvervsforening

Vedrørende Indsigelse mod delstrækning Ålbækvej- Skagen "Lov om udvikling af statsvejnettet, ophævelse af lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund og ændring af ligningsloven".

Jeg er fastboende og vores parcel [REDACTED] ligger direkte ud til landevejen Ålbæk- Skagen , ca 2, 2 km fra Hirtshalsrundkørslen. Jeg ønsker at tilkendegive, at Jeg støtter de store grupper af sommerhusejere der har peget på en løsning, hvor man laver bredere veje og i sommerferieperioden har nedsat hastighed til max 60 km/t. Det vil hverken gå ud over trafiksikkerhed eller fremkommelighed, men gavne sundheden, idet grænseværdierne for støj i rekreative områder er direkte sundhedsskadelige. Højere fart øger tilmed luftforureningen. Jeg oplever dagligt, fordi Jeg bor helt ud til vejen, at hastigheden for biler og motorcykler for nuværende langt fra overholder de gældende 80/km/t .

Da jeg ikke ønsker at have opsat en støjskærm ganske få cm ud for vores vinduer vil en støjskærm her selvfølgelig være et overgreb. Såfremt der alligevel skal laves støjskærm, går jeg stærkt ud fra at jeg inddrages aktivt i løsningsforslagene. Det kunne være en skærm i hærdet glas af en vis højde, men også andre løsninger.

Jeg mener dog at I som politikere bør se meget mere alvorligt på de alternative løsninger der er kommet fra borgerne end tilfældet er.

Med venlig hilsen

Christian Guldager

Indsigelse mod dele af "Lov om udvikling af statsvejnettet, ophævelse af lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund og ændring af ligningsloven".

På nogle punkter overholdes lovgivningen eller grænseværdierne for støj ud for rekreative området ikke, og ej heller normer for hastighedsgrænser ud for rekreative områder.

Indsendt af:

Grundejere Ålbæk Nord / facebookgruppen Vejdebat Ålbæk -Skagen (repræsenteret af sommerhusejere og lokale faste beboere)

(Både den sydelige del og en nordlige del af strækningen, støtter de to forskellige høringsvar.)

Vi vil fra Grundejeren strækningen Ålbæk nord (Strækningen fra Perlevej til Råbjergvej) gøre indsigelse mod flere forhold, der ikke er i overensstemmelse med loven eller de støjvejledninger der sædvanlig følges ved vejudbygninger, eller følger den praksis for hastighedsgrænser der er, samtlige andre steder i landet ud for et rekreativt område.

Vi har sammen med den sydlige del af strækningen (I alt 2,8 km) under høringen indgivet konkrete og langt mere økonomiske og samfundsansvarlige og ikke skadelige løsninger, der blandt andet medfører, at man overholder lovgivningen, grænseværdierne for støj, samt højner trafiksikkerheden og fremkommeligheden, og vi har flere alternative løsninger.

Vi appeller derfor til, at man lytter til os på hele strækningen, og indgår i en meget mere åben dialog, der giver gode bæredygtige løsninger for alle. **Nu er muligheden der endelig for at løse et problem, der har eksisteret siden 1998 og ikke gentage den vejplanlægning fra motorvejen og gennem Frederikshavn, man i Frederikshavn kalder fortidens synder.**

Følgende vil vi gerne påpege med henvisninger til dokumentation

1. Det er ikke acceptabelt, at man ikke siden 1998, hvor området blev udlagt til rekreativt område, ikke har overholdt Planlovens bestemmelser § 15 stk. 2, om at sikre mod støjgener over 53 dB. Området er plaget af støjværdier, der ligger 10dB over, hvilket af VD og MM anses som stærkt støjbelastende.
2. Det er ikke acceptabelt, **at folketinget godkender et lovforslag hvor der flere steder påpeges at grænseværdierne for støj ikke overholdes, heller ikke efter projektets gennemførelse,** og også i samme lovforslag påpeger, at støjgrænserne ikke fortsat overholdes og derfor også fremad vil påvirke folks sundhed.

Citat fra lovudkastet

Enkelte helårsboliger og et større antal sommerhuse er i dag påvirket med vejstøj over de vejledende grænseværdier for boligområder og rekreative områder. I alt 87 boliger og sommerhuse vurderes at være belastet med vejstøj over de vejledende grænseværdier i referencesituation.

3. Det er ikke acceptabelt at Folketinget kun forsøger at løse halvdelen af mindst 88 huses belastninger af grænseværdierne for støj. Tilmed er den del der ikke løses en strækning med huse beliggende tættest mod vejen og derfor mest støjplaget, samt den strækning, hvor antallet af udkørsler til den nu farligere vej er markant størst nemlig 17 på bare 1,4 km. Alene antallet burde forskrække myndigheder der arbejder med trafiksikkerhed.

Citat fra lovudkastet

Efter udbygning af vejen og etablering af støjskærm vurderes 44 boliger og sommerhuse at være påvirket med vejstøj over de vejledende grænseværdier.

Citat fra lovudkastet

Støjen kan virke meget generende for folk, der opholder sig i boliger, sommerhuse og på campingpladsen. I særlige tilfælde kan det også påvirke helbredet negativt. Det vurderes derfor, at projektet kan medføre en moderat påvirkning for menneskers sundhed for den del af befolkningen, der bor i området op til vejen.

Trafiksikkerhed

Det er ikke acceptabelt, at der som eneste sted i hele landet ud for et rekreativt område, - hvor hastigheden normalt er max 50 km /t - øger hastigheden til 90km/t og en kortere strækning fastholder en hastighedsgrænse på 80.km/t. Det at det er den eneste vej til Skagen, berettiger ikke til, at man hæver hastighedsgrænserne, hverken gennem byer eller de rekreative områder. Det er helt uhørt. Vejdirektoratet kan forespurgt ikke finde en eneste tilsvarende strækning, hvor dette finder sted. En forøgelse af hastigheden ud for et rekreativt område kan på ingen måde øge trafiksikkerheden

Citat fra lovudkastet

Udbygningen af vejen vil forbedre mobiliteten for områdets beboere og gæster, samtidig med at trafiksikkerheden for vejens brugere forbedres, og risikoen for skader ved et trafikuheld derved begrænses.

Det skal også med i bemærkningerne, at man ved krydset ved Råbjergvej/ Ålbækvej (den nordligste del af den her omtalte strækning) vil sætte hastigheden til 70, hvorefter man bevægende sig mod syd kort efter, kan hæve den til 80 og lige før rundkørslen kan øge til 90. Det i sig selv giver accelerationer ud for sommerhusene, og det gavner absolut ikke trafiksikkerheden, at man lige før en rundkørsel må speede op til 90 og klods op ad mange sommerturisters i forvejen smalle og eneste - tilmed dobbeltrettede - cykel- og gangsti.

Både i lovforslag og i VVM- undersøgelserne beskrives strækningen i så generelle vendinger og gør det ikke mindst i forhold til trafiksikkerhed, fremkommelighed og støj, at man får en fornemmelse af, at samme forhold er gældende overalt. Som beskrevet fremmer det ikke sikkerheden for nogle at have så høje hastighedsgrænser som er tilfældet ud for det rekreative område.

Visuelt kan man muligvis ikke se problematikken, fordi sommerhusejerne har forsøgt at gemme de visuelle indtryk fra bilerne bag mange træer og hjemmekonstruerede volde, hvilket i sig selv heller ikke fremhæver ensartetheden eller tager hensyn til de landskabsmæssige værdier. (Se foto) Her

savner vi en plan, der i højere grad tager udgangspunkt Vejdirektoratets håndbog for vejarkitektur Smukke veje, Udgivet i 202 en vejledning til stat og kommuner. Her udtaler forhenværende trafikminister Knud Holst følgende:

Hver gang vi bygger en ny vej, skal vi tænke på den som et bygningsværk, der skal ligge i omgivelserne mange år frem. Det er vi blevet rigtigt gode til, og der findes allerede mange gode eksempler på smukke veje rundt om i landet."

Og fortsatte

"Veje er mere og andet end infrastruktur, der bringer trafikanterne hurtigt og sikkert fra ét punkt til et andet. De skal også være så smukt tilpassede formgivne vejanlæg som muligt. Arkitektur i forbindelse med vejanlæg skal planlægges og indarbejdes helt fra starten, og der skal være en overordnet arkitektonisk idé, som grundlaget for projektet."

Vi vil gerne gøre opmærksom på følgende forhold

Støj og love

Støj kan udgøre en enten vedvarende eller forbigående gene, som varigt kan påvirke menneskers sundhed. Derfor har støj siden 1973 været omfattet af miljøbeskyttelseslovens forureningsbegreb (lovens § 2, stk. 2, nr. 1) og den deraf følgende beskyttelse.

Der findes vejledende eller bindende grænser for de fleste typer af ekstern støj. Grænseværdierne er et udtryk for den støjbelastning, som myndighederne finder sundhedsmæssigt acceptable for den konkrete aktivitet, henholdsvis på det konkrete sted.

I langt de fleste tilfælde lægges støjgrænserne i vejledningerne dog til grund ved behandlingen af konkrete sager. Fravigelse sker typisk kun, hvis der foreligger helt særlige omstændigheder.

Vejdirektoratet beskriver i egen publikation om vejstøj

Citat:

Vejdirektoratet har som praksis ved nyanlæg og udvidelse af eksisterende veje tilstræbt at overholde Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi. Ved udvidelser af eksisterende veje er der flere eksempler på, at det er lykkedes at reducere støjen i forhold til støjbelastningen før vejudvidelsen.

Det er væsentligt, at vejmyndighederne allerede i planlægningsfasen for en vejudbygning tager hensyn til støjen, således at behovet for evt. støjdæmpende foranstaltninger er afklaret som et led i planlægningsprocessen. Der bør herunder tages højde for den forventede fremtidige trafikstigning, hvis det er en sandsynlig følge af vejanlægget.



Illustrationen viser den strækning der er tale om fra Hirtshalsrundkørslen i syd til Råbjergvej i Nord. Det ses tydeligt, hvordan kystlinjen med sommerhuse snævre ind og sommerhusene som følge af strandbeskyttelseslinjen får en beliggenhed tættere og tættere mod vejen. Samtidig er det den strækning der har flest udkørsler, og hvor der er størst udbygning af sommerhuse, der ikke pålægges en støjskærm.

Forestillede man sig, at man fjerner alle træer ville man se et landskab af sommerhuse og med det visuelle indtryk ville man næppe kunne forestille sig, at det var tilladt at køre mere end max 50 km/t i sommerferieperioden. (Vi har foreslået max 60 i sommerferieperioden, da det er en forlængelse af de 60 km der i forvejen er ud af Ålbæk og frem til rundkørslen.)

Støjskærme

Vi har efter mange møder og megen debat og tid udarbejdet forslag der opfylder alle kriterier for fremkommelighed overholder støjgrænser, giver udvidelse af vejen m.m., og som er en betydelig billigere løsning for samfundet, men lige fra første høring har VD -projektet været låst og afklaret. Selv dokumenterede og saglige argumenter har man ikke villet diskutere med borgerne. Vi er ikke generelt tilhængere af støjskærme, da de skæmmer landskabet og øger antallet af trafikdræbte dyr. (Antallet er stort i forvejen). Vi går mere ind for støjreduktion ved at nedsætte hastigheden og med støjdæmpende asfalt. Hvis støjskærme ses som politikernes eneste løsning, er det meget vigtigt – også ifølge vejdirektoratets publikationer- at udformningen sker i et tæt samarbejde med brugerne.

Endelig vil vi citere trafikforsker Carsten Jahn fra Aalborg Universitet i Nordjyske 16.12.21

- *“... planlægningen i dag er meget styret af en effektivitetsdagsorden, altså at fokus er på at få planerne skåret til og vedtaget - og ikke på at diskutere med borgere.”*
- *Samfundsudviklingen viser sig også i, at det er anderledes planer, der i dag fremlægges for borgerne. Carsten Jahn peger på, at myndighederne, da man eksempelvis udarbejdede regionalplaner, ofte præsenterede en række scenarier.*
- *- Det gjorde, at folk havde en fornemmelse af, at de var med til at diskutere forskellige løsninger, i dag er det ofte sådan, at når ting kommer i høring, så er det meste klappet af, så er der ikke så meget at komme efter.”*

Forskeren beskriver præcis den følelse vi sidder tilbage med.

06.01.22

Til Vejdirektoratet.

Trafik og helbred.

Der henvises til lovforslaget: "Lov om udvikling af statsvejnettet, ophævelse af lov om ny fjordforbindelse ved Frederikssund og ændring af ligningsloven"

Spec. vedr. udbygning af rute 40 mellem Ålbæk og Skagen.

1. Ved den planlagte vejføring er Planlovens paragraf 15 ikke overholdt.
Der har allerede ved den bestående vej været tale om betragtelige overskridelser af de for rekreative områder vejledende støjgrænser på 53 db.
Som db-skalaen er opbygget, betyder en øgning af støjmængde på blot 3 db en fordobling af lydstyrken. Mange boliger nær vejen er p.t. udsat for en mangedoblet støj af den anbefalede.
Den planlagte hastighedsøgning vil, ligesom den forventede øgede trafikmængde, medføre mere støj.
2. I lovforslaget påpeges der, at vejprojektet vil påføre borgere en sundhedsrisiko.

WHO anfører, samstemmende med danske forskere (Dr. Mette Sørensens afhandling fra 2012), at støj, spec. vejstøj, kan have alvorlige konsekvenser for helbred.

Man regner med 200-500 for tidlige dødsfald i Danmark grundet vejstøj.
3. VD omtaler en forventet højnelse af trafiksikkerheden i forbindelse med den påtænkte hastighedsøgning ud for et rekreativt område.
Det forekommer ulogisk og helt ude af trit med, hvorledes lignende situationer gribes an andre steder i DK og i vore nabolande, hvor der på vid indikation indføres hastighedsgrænser på 50-60 km/time.
Hastighedsnedsættelse foreslås i talrige af høringssvarene til det aktuelle vejprojekt.
Ved samme tiltag ville VD kunne undgå at komme i åbenlys konflikt med:
4. Miljøministeriet, som allerede i 2003 anfører, at der er alvorlige helbredseffekter forbundet med at være udsat for vejstøj over grænseværdien, ligesom der er bestyrket viden om, at vejstøj er årsag til mange sygedage, og at flere hundrede danskere hvert år dør tidligere end ellers.

Med venlig hilsen

Erik B. Knudsen, [REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Høringssvar til udkast til forslag til lov om udvikling af statsvejnettet, ophævelse af lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund og ændring af ligningsloven

Dette høringssvar vil koncentrere sig om vejudvidelsen Ålbæk-Skagen, hvor vi ejer et sommerhus.

Indledningsvist må vi understrege, at vi finder det meningsløst at bruge et så kosteligt beløb på en vejudvidelse for at opnå få sekunders kortere transporttid i bil mellem Ålbæk og Skagen. Dertil kommer, at det kun er i nogle uger i juli, at der er tæt trafik på strækningen, og at befolkningstallet i Skagen – og dermed biltrafikken – med årene vil falde. I stedet får man ødelæggelser af naturområder, støjgener, der gør mennesker syge, og gener for en række sommerhusejere.

Indledningsvist må vi ligeledes konstatere, at der mangler sammenhæng mellem de forskellige undersøgelser i VVM'en og det fremsatte forslag. Undersøgelser af påvirkning af flora og fauna får ingen betydning for forslaget. En forøgelse af allerede eksisterede støjproblemer tages ikke seriøst. Og der er diskrepans mellem det fremsatte forslag og de bagvedliggende beregninger/ beregningsgrundlaget i forhold til trafikstøj, trafiksikkerhed, luftforurening og klimaaftryk.

Trafikstøj

Vejdirektoratets tekniske beregninger viser, at forslaget om en 2+1 vej (ved en fart på 80 km/t) vil øge støjen med 1 dB i årsgennemsnit. Støj ved den tiltænkte hastighed på 90 km/t er ikke undersøgt. Accelerationsstøjen (som vi oplever som meget belastende) er ligeledes ikke medtaget i modelberegningerne som endvidere har taget udgangspunkt i et årsgennemsnit, og ikke i et juli-gennemsnit, hvor de reelle trafikbelastninger findes. Endvidere er det værd at bemærke, at Vejdirektoratet ikke har gennemført konkrete målinger på strækningen.

I forvejen er støjniveauet langt over de anbefalede grænseværdier på 53 dB. Vejdirektoratet konstaterer blot, at grænseværdierne er vejledende, hvilket ikke ændrer ved, at mennesker kan blive alvorligt syge af støj, bl.a. øger støj risikoen for stress, kræft, diabetes og hjertekarsygdomme.

Ignoreringen af støjens betydning smitter desværre også af på Vejdirektoratets forslag til støjdæmpende tiltag. Som eneste forslag opstilles en løsning med en 4 meter høj og klodset støjmur, hvis påvirkning ikke er undersøgt ift. områdets natur, fauna og flora. Derfor er det besynderligt, at der i forslaget står, at de landskabsmæssige påvirkninger af støjturen vurderes som ikke eksisterende.

Ej heller er det undersøgt, om en langt billigere løsning med en bredere landevej på hele strækningen (mere plads til tung trafik og bedre mulighed for at trække ind til siden ved udrykninger), støjdæmpende asfalt samt en fartbegrænsning på 60 km/t (evt. kun i sommerperioden) vil kunne sikre den ønskede fremkommelighed og samtidig begrænse gener fra trafikstøj. Konkret vil vi desuden foreslå en grundig undersøgelse af støjgener og mulige tiltag til støjreduktion. Det kunne fx være naturlige levende hegn, beplantning mv.

Såfremt politikerne skal have et ordentligt beslutningsgrundlag, vil vi anbefale reelle støjmålinger på strækningen i juli måned samt reelle undersøgelser af de mange fremkomne forslag til støjreduktion.

Natur, flora, fauna og klima

Der er ingen tvivl om, at turister og sommerhusejere er tiltrukket af området på Skagens Odde på grund af de rolige omgivelser og den storslåede natur, herunder de særprægede landskaber og naturtyper, som rummer en meget artsrig biodiversitet af både flora og fauna. Her er mange insekter (sommerfugle), padder, reptiler (fx hugorme), flagermus, fugle og pattedyr, som lever i området mange særlige vegetationstyper af skove, heder, moser og klitter. På vores grund har vi i 2021 observeret en odde med to unger, som har hule ved Troldkær Grøft, altså en bilag IV-art i et §3-område.

Især strækningen ved Skagen Klitplantage er et unikt naturområde, med bl.a. orkideer (gøgeurt/gøgelilje) tæt på landevejen. Vi kan se, at flora og fauna er undersøgt, men vi må desværre konstatere, at disse undersøgelser ikke får reel betydning for det konkrete forslag om en vejudvidelse (udover at der er et officielt problem, som tænkes løst ved at genetablere bl.a. fredskov et andet sted!).

Ej heller tages der højde for eksisterende og fremtidige klima-krav om reduktion af udledning af bl.a. CO₂. I lovforslagets afsnit 8.4 står der, at vejudvidelsen ikke forventer øget CO₂-belastning, idet det forudsættes at trafikken ikke øges. Hvis trafikken (og dermed CO₂-udledningen) ikke øges, er der vel ikke behov for en vejudvidelse. Og ved en højere fart, udledes mere CO₂.

Edderfuglevej/ Perlevej/ Ålbækvej 2

I lovforslaget foreslås en sammenlægning af Ålbækvej 2 med Edderfuglevej, Perlevej Syd og Perlevej Nord. Dermed samles fire ind/udkørsler i en fælles ved Perlevej Nord.

Som det allerede fremgår af tidligere høringssvar, er ingen af ejerne interesserede i, at der kommer flere biler på disse små veje. De er små grusveje, hvor biler ikke kan krydse hinanden og flere sommerhusene ligger tæt på vejene. I takt med udstykninger af flere grunde og generel mere udlejning i området må vi på sigt desuden forvente mere trafik på disse fire små veje. Derfor er ingen af ejerne selvsagt interesserede i en sammenlægning.

Det er vanskeligt at forestille sig, at maksimalt 65 biler på et døgn (målt på et julidøgn i uge 29 i 2020) til en ind- og udkørsel vil give færre problemer end det samme antal biler til fire ind- og udkørsler. Dokumentation for dette argument forekommer os ligeledes uklart, især når Vejdirektoratet skriver, at ulykkestallet ikke kan beregnes, og at der i grundlaget for trafikrevisionen har manglet kendskab til politiregistrerede uheld, hastighedsniveauer og trafikmængder. Nedlæggelse af de mange ind- og udkørsler vil desværre give øget mulighed for hasarderet kørsel, hvilket vi allerede i dag oplever, særligt på ydertidspunkter (tidlig morgen og sen aften). Kunne det dermed tænkes, at det reelle problem er, at der ofte køres for stærkt på strækningen?

Med venlig hilsen,

Grete og Karen Dinesen

06.01.2022

Indsigelse mod dele af "Lov om udvikling af statsvejnettet, ophævelse af lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund og ændring af ligningsloven".

På nogle punkter overholdes lovgivningen eller grænseværdierne for støj ud for rekreative området ikke, og ej heller normer for hastighedsgrænser ud for rekreative områder.

Indsendt af:
Grundejere Ålbæk Nord / organiseret i Facebookgruppe

Vi vil fra grundejerne på strækningen Ålbæk nord (Strækningen fra Perlevej til Råbjergvej) gøre **indsigelse mod flere forhold**, der

- **ikke er i overensstemmelse med loven eller de støjvejledninger, der sædvanligvis følges ved vejudbygninger, og**
- **ej heller følger den praksis for hastighedsgrænser der er, samtlige andre steder i landet ud for et rekreativt område.**

Vi har sammen med den sydlige del af strækningen (I alt 2,8 km) under høringen indgivet konkrete og langt mere økonomiske, samfundsansvarlige og ikke-skadelige løsningsforslag, der blandt andet medfører, **at man overholder lovgivningen, græseværdierne for støj, samt højner trafiksikkerheden og fremkommeligheden. Og vi har flere alternative løsninger.**

Vi appeller derfor til, at man lytter til os på nævnte strækning, og indgår i en meget mere åben dialog, der giver gode bæredygtige løsninger for alle.

Nu er muligheden der endelig for at løse et problem, der har eksisteret siden 1998, og ikke gentage den vejplanlægning fra motorvejen og gennem Frederikshavn, man i Frederikshavn kalder "fortidens synder".

Vi vil gerne påpege følgende, med henvisninger til dokumentation:

1. Det er **uacceptabelt**, at man siden 1998, hvor området blev udlagt til rekreativt område, **ikke har overholdt Planlovens bestemmelser § 15 stk. 2, om at sikre mod støjgener over 53 dB.** Området er plaget af støjværdier, der ligger **10 dB over** nævnte grænseværdi, hvilket af VD og MM anses som **stærkt støjbelastende.**
2. Det er **uacceptabelt, at Folketinget godkender** et lovforslag, hvor der flere steder påpeges, at **grænseværdierne for støj ikke overholdes - heller ikke efter projektets gennemførelse -** og samtidigt - *i samme lovforslag* - påpeger, at støjgrænserne fortsat ikke overholdes og derfor også fremad vil påvirke folks sundhed.

Citat fra lovudkastet

Enkelte helårsboliger og et større antal sommerhuse er i dag påvirket med vejstøj over de vejledende grænseværdier for boligområder og rekreative områder. I alt 87 boliger og sommerhuse vurderes at være belastet med vejstøj over de vejledende grænseværdier i referencesituation.

3. Det er **uacceptabelt, at Folketinget kun forsøger at løse halvdelen af mindst 88 huses belastninger af grænseværdierne for støj**. Tilmed er den del, hvor **problemet ikke løses**, den strækning med huse beliggende tættest mod vejen og derfor **mest støjplaget**, samt den strækning, hvor **antallet af udkørsler** til den nu farligere vej **er markant størst**, nemlig 17 på bare 1,4 km. Alene antallet burde forskrække myndigheder, der arbejder med trafiksikkerhed.

Citat fra lovudkastet

Efter udbygning af vejen og etablering af støjskærm vurderes 44 boliger og sommerhuse at være påvirket med vejstøj over de vejledende grænseværdier.

Citat fra lovudkastet

Støjen kan virke meget generende for folk, der opholder sig i boliger, sommerhuse og på campingpladsen. I særlige tilfælde kan det også påvirke helbredet negativt. Det vurderes derfor, at projektet kan medføre en moderat påvirkning for menneskers sundhed for den del af befolkningen, der bor i området op til vejen.

Trafiksikkerhed

Det er ikke acceptabelt, at man - som **eneste sted i hele landet** ud for et rekreativt område – **øger hastighedsgrænsen** fra normalt max 50 km/t til 90 km/t og på en kortere strækning fastholder en hastighedsgrænse på 80 km/t. **Det faktum, at det er på den eneste vej til Skagen, berettiger ikke til, at man hæver hastighedsgrænserne, hverken gennem byer eller gennem rekreative områder.** Det er helt uhørt. Vejdirektoratet kan – på forespørgsel - ikke finde en eneste tilsvarende strækning, hvor dette finder sted.

En forøgelse af hastigheden ud for et rekreativt område kan på ingen måde øge trafiksikkerheden!

Citat fra lovudkastet

Udbygningen af vejen vil forbedre mobiliteten for områdets beboere og gæster, samtidig med at trafiksikkerheden for vejens brugere forbedres, og risikoen for skader ved et trafikuheld derved begrænses.

Det skal også med i bemærkningerne, at man på mærkværdigste vis vil variere hastigheden flere gange på strækningen: Ved krydset ved Råbjergvej/Ålbækvej (den nordligste del af den her omtalte strækning) vil man sætte hastigheden til 70, hvorefter man bevægende sig mod syd kort efter kan hæve den til 80 og lige før rundkørslen kan øge igen til 90. Det i sig selv giver **accelerationer ud for sommerhusene**, og det gavner absolut ikke trafiksikkerheden, at man **lige før en rundkørsel må speede op til 90**. Og det tilmed klods op ad mange sommerturisters i forvejen smalle og eneste - tilmed dobbeltrettede - cykel- og gangsti.

Både i lovforslag og i VVM- undersøgelserne beskrives strækningen i så **generelle vendinger** - ikke mindst i forhold til trafiksikkerhed, fremkommelighed og støj - at man får en **følelse af, at samme forhold er gældende overalt** på strækningen – hvilket **klart ikke er tilfældet**. Som beskrevet fremmer det ikke sikkerheden for nogle at have så høje – og så varierende – hastighedsgrænser som hermed planlagt, ud for det rekreative område.

Rent visuelt kan man muligvis ikke umiddelbart se problematikken, fordi sommerhusejerne **selvfølgelig** har forsøgt at gemme de grimme visuelle indtryk fra bilerne bag mange træer og hjemmekonstruerede volde, hvilket i sig selv heller ikke fremhæver ensartetheden eller tager hensyn til de landskabsmæssige værdier (se foto). Her savner vi en plan, der i højere grad tager udgangspunkt i Vejdirektoratets håndbog for vejarkitektur, "Smukke veje", udgivet i 202_, en vejledning til stat og kommuner. Her udtaler forhenværende trafikminister Knud Holst følgende:

"Hver gang vi bygger en ny vej, skal vi tænke på den som et bygningsværk, der skal ligge i omgivelserne mange år frem. Det er vi blevet rigtigt gode til, og der findes allerede mange gode eksempler på smukke veje rundt om i landet."

Og han fortsatte:

"Veje er mere og andet end infrastruktur, der bringer trafikanterne hurtigt og sikkert fra ét punkt til et andet. De skal også være så smukt tilpassede formgivne vejanlæg som muligt. Arkitektur i forbindelse med vejanlæg skal planlægges og indarbejdes helt fra starten, og der skal være en overordnet arkitektonisk idé, som grundlaget for projektet."

Vi vil gerne gøre opmærksom på følgende forhold

Støj og love

Støj kan udgøre en enten vedvarende eller forbigående gene, som varigt kan påvirke menneskers sundhed. Derfor har støj siden 1973 været omfattet af miljøbeskyttelseslovens forureningsbegreb (lovens § 2, stk. 2, nr. 1) og den deraf følgende beskyttelse.

Der findes vejledende eller bindende grænser for de fleste typer af ekstern støj. Grænseværdierne er et udtryk for den støjbelastning, som myndighederne finder sundhedsmæssigt acceptable for den konkrete aktivitet, henholdsvis på det konkrete sted.

I langt de fleste tilfælde lægges støjgrænserne i vejledningerne dog til grund ved behandlingen af konkrete sager. Fravigelse sker typisk kun, hvis der foreligger helt særlige omstændigheder.

Vejdirektoratet beskriver i egen publikation om vejstøj

Citat:

Vejdirektoratet har som praksis ved nyanlæg og udvidelse af eksisterende veje tilstræbt at overholde Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi. Ved udvidelser af eksisterende veje er der flere eksempler på, at det er lykkedes at reducere støjen i forhold til støjbelastningen før vejudvidelsen.

Det er væsentligt, at vejmyndighederne allerede i planlægningsfasen for en vejudbygning tager hensyn til støjen, således at behovet for evt. støjdæmpende foranstaltninger er afklaret som et led i planlægningsprocessen. Der bør herunder tages højde for den forventede fremtidige trafikstigning, hvis det er en sandsynlig følge af vejanlægget.



Illustrationen viser den strækning, der er tale om – fra Hirtshalsrundkørslen i syd til Råbjergvej i Nord. Det ses tydeligt, hvordan kystlinjen med sommerhuse snævrer ind, og sommerhusene - som følge af strandbeskyttelseslinjen - får en beliggenhed tættere og tættere mod vejen. Samtidig er det den strækning, der har flest udkørsler, og hvor der er størst udbygning af sommerhuse, der ikke pålægges en støjskærm.

Forestillede man sig, at man fjernede alle træer, ville man se et landskab af sommerhuse, og med det visuelle indtryk ville man næppe kunne forestille sig, at det var tilladt at køre mere end max 50 km/t i sommerferieperioden. (Vi har foreslået max 60 i sommerferieperioden, da det er en forlængelse af de 60 km der i forvejen er ud af Ålbæk og frem til rundkørslen.)

Støjskærme

Vi har efter mange møder og megen debat og forbrugt tid udarbejdet et forslag, der opfylder alle kriterier for fremkommelighed, overholder støjgrænser, giver udvidelse af vejen m.m., og som er en betydelig billigere løsning for samfundet.

Men lige fra første høring har VD -projektet været låst og afklaret.

Selv dokumenterede og saglige argumenter har man ikke villet diskutere med borgerne.

Vi er ikke generelt tilhængere af støjskærme, da de skæmmer landskabet og øger antallet af trafikdræbte dyr. (Antallet er stort i forvejen). Vi går mere ind for støjreduktion ved at nedsætte hastigheden og bruge støjdæmpende asfalt. Hvis støjskærme ses som politikernes eneste løsning, er det meget vigtigt – også ifølge vejdirektoratets publikationer- at udformningen sker i et tæt samarbejde med brugerne.

Endelig vil vi citere trafikforsker Carsten Jahn fra Aalborg Universitet i Nordjyske 16.12.21

- *“... planlægningen i dag er meget styret af en effektivitetsdagsorden, altså at fokus er på at få planerne skåret til og vedtaget - og ikke på at diskutere med borgere.”*
- *Samfundsudviklingen viser sig også i, at det er anderledes planer, der i dag fremlægges for borgerne. Carsten Jahn peger på, at myndighederne, da man eksempelvis udarbejdede regionalplaner, ofte præsenterede en række scenarier.*
- *- Det gjorde, at folk havde en fornemmelse af, at de var med til at diskutere forskellige løsninger, i dag er det ofte sådan, at når ting kommer i høring, så er det meste klappet af, så er der ikke så meget at komme efter.”*

Forskeren beskriver præcis den følelse vi sidder tilbage med.

NB

Endnu et forslag vi i dag har fået kendskab til

Den resterende strækning der ikke har fået støjskærm er reelt ca 1 km, idet der ingen bebyggelse er på de sidste 400 meter mod Råbjergvej.

På det seneste er vi informeret om, at der fra en tidligere grundejer er indsendt et forslag til den nuværende høring om at forlænge 60 km zonen fra Ålbæk et vist antal kilometer, eksempelvis 1 eller 1.4 km i sommerperioden, og herefter opstille støjskærm den resterende strækning. Det vil betyde en flytning af støjskærmen. De to grundejersammenslutninger har ikke haft mulighed for at diskutere dette forslag, men det kunne være interressandt at belyse konsekvenserne yderligere idet vi kun kan forestille os, at løsningerne laves i et fælleskab med den sydlige del.

På gruppens vegne

Lars Lund



Mellem rundkørslen ved Hirtshalsvej og frem til Perlevej placeres en støjskærm umiddelbart øst for den eksisterende cykelsti. Landskabet omkring Ålbækvej har lokalt på denne strækning karakter af åbent land med et stærkt kulturpræg. En støjskærm på strækningen vil påvirke denne karakter ved at tilføre området et mere urbant præg og være af moderat betydning.

Hørings svar vedr ”Lov om udvikling af statsvejnettet, ophævelse af lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund og ændring af ligningsloven”

Hørings svar specifikt omhandlende 2+1 udbygning af strækningen Ålbæk-Skagen.

Indsendt af Steffen Junker, [REDACTED] på vegne af sommerhusejerne på Edderfuglevej og Gl. Perlevej., Ålbæk

Den af VD fremsendte projektskrivelse mangler fortsat specifikt indblik i nogle af de lokale forhold og er derfor baseret på falske forudsætninger:

1. Det er påfaldende, at der kun er projekteret støjdæmpende foranstaltninger samt trafikale løsningsmodeller for de første 1.4 km fra Hirtshals-rundkørslen op mod Skagen. Hvilke tiltag skal sikre tålelig vejstøj for grundejere på den resterende 1.5 km strækning frem til Råbjergvej samt sikre ud/indkørsel til grundejernes respektive matrikler? Udfordringerne er massive på denne strækning, især de støjmæssige, hvor det daglige niveau ligger langt over den anbefalede grænseværdi på 53 db i ”rekreative områder”. I sommerperioden øges den betragteligt, når trafiktætheden fordobles! Der bør derfor oprettes støjdæmpende foranstaltninger på niveau med dem, der allerede er bevilget på den sydlige 1.4 km strækning.
2. Vedr støjafskærmning: Vi appellerer til, at de støjskærme, der påtænkes opsat, ikke hindrer passage af vildt tværs over Skagen-vejen. Trampestier af f eks rådyr er tydelige i hegn og på volde omkring matriklerne på vejens østside. Endvidere må vilkår for de ynglende (og fredede) oddere ved bækken på matrikel 24e ikke kompromitteres.
3. Der er projekteret, at de separate ud/indkørsler til Skagen Vej fra hhv. Edderfuglevej, Gl. Perlevej og Ny Perlevej samles til én ved Ny Perlevej. Begrundelsen herfor er at øge trafiksikkerheden, og det fremføres, at trafikken på Edderfuglevej og Gl. Perlevej er så beskeden, at det retfærdiggør en sammenlægning. Der må derfor eksproprieres for at anlægge en ny vej tværs over matrikel 24e samt videreføre den i blot nogle få meters afstand mellem bebyggelserne på både matrikel 24n og 24m – selvklart til stor gene for de pågældende beboere.

Grundlaget for beslutningen om sammenlægning er imidlertid forældet: Det anføres, at (sommer)trafikken på Edderfuglevej og Gl. Perlevej er ”meget beskeden”. Den simple forklaring hertil er, (1) ingen af de 10 sommerhuse på Edderfuglevej og ingen af de 4 på Gl.Perlevej udlejes i dag; (2) 4 af de 10 sommerhusejere på Edderfuglevej har ikke egen bil, og (3) en femte ejer arbejder i udlandet. I skrivende stund er hver af matriklerne 4u og 24e netop blevet udstykket i 3, dvs i alt 4 nye matrikler. Dertil kommer, at nogle af de eksisterende sommerhuse på Edderfuglevej og Gl. Perlevej forventes at blive solgt inden for en kortere årrække – og trafikken dermed at blive intensiveret.

Vi mener, at generne på matriklerne 24e, 24n og 24m er unødvendige, hvis der anlægges en et-sporet samlevej med to-tre vigepladser parallelt med cykelstien for Edderfuglevej, Gl. Perlevej og Ny Perlevej og med udkørsel fra Ny Perlevej. Alternativt gøres cykelstien ca 2

meter bredere (inkl. vigepladser), og trafik af biler tillades, men med fortrinsret for cyklister. Sådanne cykelveje er anlagt ved Viborg, ligesom de er indført i hele Universitetsparken i Aarhus. Anlægsudgiftern kan hentes ved at undgå ekspropriation til anlæg af videreførelse af Edderfuglevej over 24e samt udvidelse af eksisterende Edderfuglevej.

En lignende samlevej kan etableres for den nordlige 1.5 km strækning med dens 13-15 separate ind/udkørsler og munde ud ved Råbjergvej. Støjreduktion på denne strækning har fortsat allerhøjeste prioritet. Samleveje både nord og syd for Ny Perlevej vil dermed give et mere harmonisk og æstetisk udtryk af en helhedsløsning.

Protest mod lovforslag Ålbæk – Skagensvejen og et genial kompromisforslag.

Det er fint at politikerne har bevilliget en støjskærm, der dækker halvdelen af de problemer der er på en strækning i alt små 3 km, hvor der er rekreativt område, selv om borgerne havde et både billigere og bedre forslag, der ikke på nogen måde forhindre at målene for politikerne opfyldes.

Det ser dog ud til at valget af strækning med støjskærm her er gjort fra nogle ikke afklarede begrundelser. Den eneste begrundelse jeg har hørt, er projektchefen der i et af videomøderne siger, at når man har valgt støjskærmen her, skyldes det at folk lige har kørt så langsomt (80 km/t) på Hirtshalsvej, så nu har de brug for at speede lidt op. Så gør det jo ikke så meget, at folk hver eneste dag skal høre på støjen og hver dag udsættes for livsfare på cykelstien der også er gangsti.

Hvis man er lokalkendt ved man, at kystlinjen er meget smal og smaller til, indtil man når Råbjergvej. Det betyder at den strækning der er mest støjplaget, også er den strækning der ingen hjælp får. Det er tilmed den strækning, der har langt størst antal udkørsler, og hvor der i dag er stor vækst i nybyggeri til udlejning. Ejerne vil ikke selv bo der.

Derfor har jeg er forslag der kombinerer alle forslag uden merudgifter, måske snarere det modsatte:

Den første strækning efter Hirtshalsrundkørslen er bevilliget en støjskærm i en længde af 1,4 km.

Den ønsker sommerhusejerne ikke, men ønsker en bredere 2 sporet vej og 60km/t i sommerperioden.

Strækningen er i forlængelse af de 60 KM/T der i forvejen er og i forlængelse af Ålbæk by. Lad dem blive fri for støjskærmen og forlæng de sølle 1,4 km med hastighedsgrænse på 60 i sommerferien. Og det er jo bare i sommerferien.

Sæt i stedet støjskærmen op på de efterfølgende 1,4 km, hvor der er op mod 20 udkørsler mod sølle 6 udkørsler på den anden strækning. Det er let at lave en samlende lokalvej her og de er mere støjplagede end den første strækning.

På denne strækninger den hvor der ikke er støjskærm ifølge forslaget fra VD er nogle områder, hvor der ikke er sommerhuse, men mark til heste. Det betyder, at der ikke nødvendigvis er behov for støjskærm på alle 1,4 km og dermed kan det der spares tillægges det stykke der foreslås som 60 km/t om sommeren, så det bliver endnu kortere.

Samtidig slutter det sidste sommerhus mod Råbjergvej i virkeligheden ikke 1,4 km fra første delstrækning, men snare 1 km fra. Igen er der vundet 400 meter.

Hele strækningen er belastet langt over grænseværdierne. Vil du som folketingsvalgt virkelig kunne se dig selv i øjnene, når der i lovforslaget står at grænseværdierne er så høje, at de er sundhedsskadelig for halvdelen af borgerne?

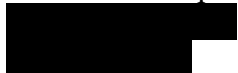
Mit forslag er en respekt for at flere grupper seriøst arbejder med løsninger der tilgodeser alle forhold, men som man helt afviser uden argumentation og uden at have mødt borgerne og sat sig ind i, hvad det er man kommer med at forslag.

Det er for mig uværdig og udemokratisk og kun et udtryk for, at det ikke er borgerne der bestemmer, men en ren og skær handel mellem politikere, der ikke har kontakt med befolkningen.

Udbygningen er en skandale for skatte kroner og på vitale områder ekstrem sjusket planlagt, men de tre kilometer rekreativt område, som man nu pålægger større ødelæggelser, er en meget stor skandale.

I øvrigt er jeg for nylig fraflyttet området på grund af støj, men følger med på Facebook, og mener man er ved yderligere at ødelægge et af ”Toppens” mest turistattraktive områder.

Svend Ole Lanpe.



Vi skriver på vegne af 411 borgere fra Ullerød Nord og Tulstrup som i marts 2021 underskrev et ønske om cykel og gangsti mellem Tulstrup og Ullerød Nord (underskrifter er vedhæftet). Det var et stort tema under kommunalvalget 2021. For 30 år siden da man lavede motortrafikvejen afskar man Tulstrup fra Hillerød og der blev ikke etableret nye muligheder for cykel og fodgængere.

Kort fortalt så er der behov og efterspørgsel på en forøget infrastruktur mellem Alsønderup Sogn og Hillerød/Ullerød Nord. Med de eksisterende muligheder for at transportere sig til fods og på cykel mellem Alsønderup Sogn og ind mod Hillerød og det nye Ullerød Nord, så er det helt tydeligt, at der ikke er taget højde for dette, da man anlagde Hillerødmotorvejens forlængelse får årtier tilbage. Eller at de planer som var, aldrig blev ført ud i livet. Man tog ganske enkelt ikke højde for at Hillerød udbygges, den stigende befolkningsvækst i Alsønderup Sogn, og den deraf stigende efterspørgsel på en mere smidig infrastruktur.

Det er derfor vores ønske at der indtænkes 2 nye undergange, i det kommende projekt for udbyggelse af Hillerødmotorvejen. Der ønskes en løsning der fremtidssikre en smidig og let adgang mellem lokalsamfundene og de bydele som befinder sig på hver sin side af den kommende motorvej.

I fugleflugtslinje er der 500 meter, men på cykel er der 6 km. I dag har lokale klippet et hegn op og går hen over Isterødvejen, det er farligt for skolebørn, hundeluftere, cykelister mfl.



I dag (jan 2022) er Ullerød Nord voldsomt udbygget og der er også god vækst i Alsønderup Sogn. Der er brug for at lokalsamfund og bydele (Tulstrup og Ullerød Nord) bindes sammen, så gående og cyklister kan komme frem og tilbage. Her ses Ullerød Nord som er blevet bygget i 2020/2021

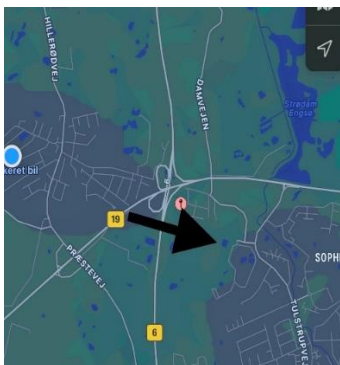


Hvis man forbinder Tulstrup med Ullerød Nord for gående og cyklister vil det bl.a. medføre:

- At man imødekommer den frustration over at være afskåret fra Hillerød gennem 30 år
- At borgere vælger at gå eller cykle, frem for at tage bilen ind mod Hillerød. Det er godt for klimaet, og det er godt for folkesundheden
- Mere sikre skoleveje for børn og unge
- Et mere smidigt arbejdsmarked
- At boligområder bliver mere attraktive, da adgange til natur og by styrkes
- At Hillerød Kommune får mere smidige institutions og skoledistrikter, som bør langtidssikres i forhold til evt nye skoledistrikter etc. Institutioner på begge sider af motorvejen vil blive tilgængelige for flere borgere, hvilket vil højne det frie valg, som kan føre til højere kvalitet.
- Der vil være mere velvillighed over for motorvejsprojektet, som vil bringe mere støj, luftforurening og lokale trafikale og støjmæssige udfordringer i forbindelse udførelsen af arbejdet.

Det er vores ønske, at der indtænkes 2 nye undergange, i det kommende projekt for Hillerødmotorvejen. Der ønskes en løsning, der fremtidssikrer en smidig og let adgang mellem lokalsamfundene og de bydele, som befinder sig på hver sin side af den kommende motorvej. Vi er tilfreds med, at man udbygger Frederiksværksgadetunnelen som beskrevet i projektet, men det imødekommer ikke, at man for 30 år siden afskar Tulstrup fra Hillerød og det forbinder ikke Tulstrup og Ullerød Nord, som kun ligger 500 meter fra hinanden, men pga motorvejen skal man cykle eller gå 6 km.

Det er på følgende steder der ønskes undergange på henholdsvis Isterødvejen, samt under den kommende Hillerødmotorvej. Hele det grønne område ved pilens spids og langs den kommende motorvej er i dag udbygget med parcelhuse, som man kan se på kortet ovenfor.



Hvis man ønsker en faunapassage til dyr, så kan kvæg/traktortunnelen ved Enebakken fungere som sådan.

Med venlig hilsen

411 underskriver (udskrifterne er vedhæftet)

Søren Lerche

Ronni Lund

Jesper Fogt Nielsen,

Sander Lund,

#	Dato	Navn	Adresse	Comment	E-mailadresse
1	2021-03-20	Søren Lerche		Det skal være let og sikkert at komme fra Tulstrup til Hillerød	
2	2021-03-27	Silja Larsen			
3	2021-03-27	Ronni Lund		Jeg vil med glæde skrive under, jeg altid har ment at sikkerheden for vores børn ikke har været forsvarlig nok når de cyklede via frederværksgade, som de er nødsaget til efter 6 klasse	
4	2021-03-27	Louise Andersen			
5	2021-03-27	Maja Kirkegaard			
6	2021-03-27	Steffen Pedersen			
7	2021-03-27	Marianne Ødorf		1. Vi er afskåret fra Hillerød 2. Busforbindelserne er så dårligt, at en cykel/gangsti er nødvendig, hvis ikke man haribo.	
8	2021-03-27	Ann Kristina Sandau			
9	2021-03-27	Daniel Brown			
10	2021-03-27	Hanne Milwertz		Skoleveje skal være sikre for børn	
11	2021-03-27	Johnny andersen		Det skal være sikkert at færdes for vores børn...	
12	2021-03-27	Mette Hviid			
13	2021-03-27	Hanne Martensen			
14	2021-03-27	Helle Møllegaard		Min søn cykler der hverdag og det er en farlig vej.	
15	2021-03-27	Pernille Brown		Min søn og svigerdatter bor i Tulstrup og når de får børn og til selv de kan cykle sikkert til Hillerød	

#	Dato	Navn	Comment
16	2021-03-27	Stine Ryslinge	Jeg skriver under fordi jeg bor i tulstrup med datter på 7 år og vi mangler en bedre og mere sikker cykel vej til Hillerød. Pt går der lang tid før hun kan cykle til skole uden en voksen, så vi ser gerne der bliver en god cykel vej etableret
17	2021-03-27	Peter Leerbech	
18	2021-03-27	Martin Sandau	Vi vil meget gerne støtte op om en sikker forbindelse til Hillerød og Ullerødbyen
19	2021-03-27	Maja Petersen	
20	2021-03-27	Heini Petersen	
21	2021-03-27	Helle Wesborg Flensted	
22	2021-03-27	Rasmus Dahl Jensen	
23	2021-03-27	Camilla Hylander	
24	2021-03-28	Dorrit Christensen	
25	2021-03-28	Danielle Smith	I dag er farligt og besværligt at cykle og gå til Hillerød og børn allerede er kommet til skade. Som beboer i Tulstrup og Mor til børn på 6, 9, 10 og 16 år underskriver med håbe at gang og cykelsti mellem Tulstrup og Ullerød Nord laves om.
26	2021-03-28	Hans Henrik Langkilde	Den nuværende vej er farlig
27	2021-03-28	Jacqueline Perret-Gentil	
28	2021-03-28	Christina Grunddal	

#	Dato	Navn	Adresse	Comment	E-mailadresse
29	2021-03-28	Stephan Schönemann	[REDACTED]	Det vil øge sikkerheden gevaldigt for folk som fx min konen der ofte vælger at krydse den befærdede vej for at komme lettere på arbejde, samt ved jeg at flere børn i området også går over uden forældrenes viden for at skyde genvej til skole!	[REDACTED]
30	2021-03-28	Silla Uldall	[REDACTED]		[REDACTED]
31	2021-03-28	Allan Toftedal	[REDACTED]	Jeg har børn som kommer til at skulle cykle til og fra ålholmskolen, og at jeg selv flere gange om ugen cykler den vej på vej til mit arbejde, og det der for er vigtigt for min børns og min sikkerhed vi får den cykelvej åbnet	[REDACTED]
32	2021-03-29	Peter Klitgaard	[REDACTED]	Fuldstændig enig	[REDACTED]
33	2021-03-29	Sander Lund	[REDACTED]		[REDACTED]
34	2021-03-29	Jan Lund	[REDACTED]	Jeg har 3 børnebørn som skal kunne cykle sikkert til skole, sport venner m.m	[REDACTED]
35	2021-03-29	Claus Andersen	[REDACTED]		[REDACTED]
36	2021-03-29	Anitha Danielsen	[REDACTED]		[REDACTED]
37	2021-03-30	Anne-Katrine Binder	[REDACTED]		[REDACTED]


#	Dato	Navn	Adresse	Comment	E-mailadresse
38	2021-03-30	Britt Tinghuus Prestegaard		Vi har børn, der cykler gennem viadukten for at komme i skole, ligesom mange andre, men viadukten er smal og formidler meget trafik, for det er også en vigtig forbindelse for biler. Desværre skaber det meget lidt plads til de sårbare trafikanter. Det giver usikre situationer, ligesom det på ingen måde opfordrer folk til at tage cyklen. Som forælder føles det mere sikkert at køre sine børn helt i skole, end at chance den gennem viadukten. Og det er drønærgerligt. En sikker, alternativ sti mellem Tulstrup og Ullerød Nord vil, udover at give skolebørn/ALLE cyklister en sikker gennemfart, også give plads og sikkerhed til andre friluftaktiviteter såsom løbere, og folk der nyder at gå.	
39	2021-03-30	Diana Christensen		Jeg skriver under fordi det vil give vores børn en sikker vej til Hillerød når de skal i skole, til fritidsaktiviteter mv	
40	2021-03-30	Morten Christiansen		Vi ønsker en mere sikker vej for børn og unge som skal ind til Hillerød	
41	2021-03-30	Annemette Pedersen		Vi mangler en sikker vej til skole for vores børn	
42	2021-03-30	Jesper Wolff			
43	2021-03-30	Anja Reiff			
44	2021-03-30	Brit Damgaard			
45	2021-03-30	Stine Rømer			
46	2021-03-30	Katia Corholt			
47	2021-03-30	Celina Højstrøm			

#	Dato	Navn		Comment	
48	2021-03-30	Sabrina Arvedsen			
49	2021-03-30	Karen Pedersen		Jeg har børnebørn der cykler den vej hver dag	
50	2021-03-30	Rikke Jørgensen			
51	2021-03-30	Nicoline Stausholm			
52	2021-03-30	Kristina Schneider			
53	2021-03-30	Anne Rasmussen			
54	2021-03-30	Anette Larsen			
55	2021-03-30	Gitte Siezing Hansen			
56	2021-03-30	Elisabeth Gottfredsen			
57	2021-03-30	Sandie Nyberg		Jeg bor i Alsønderup og er helt enig i at der mangler en cykelsti for mig og mine børn.	
58	2021-03-30	Freia Kartholm		Jeg bor i Tulstrup og har børn der cykler hverdag	
59	2021-03-30	Malene Baj Døssing			
60	2021-03-30	Hanne Hansen		Det har været et problem længe, at både cykler, gående og biler skal igennem den lille tunnel.	
61	2021-03-30	Jesper Uldall			
62	2021-03-30	Jørgen Larsen			
63	2021-03-30	Claus Mærsk			
64	2021-03-30	Laila Hansen		Vi har børn og børnebørn i tulstrup og vi bor selv i Hillerød vest , og de skal gå i skole i Hillerød vest	

#	Dato	Navn		Comment	E-mailadresse
65	2021-03-30	Julie Bjerring		Jeg bor i Ullerød med min familie og børn, men er opvokset i Tulstrup, hvor mine forældre stadig bor. Så jeg har den sidste halvdel af min barndom cyklet fra Tulstrup til Ålholmskolen og er enig i, at det er farligt for børn at cykle nogle af stederne på den strækning. Især ved tunnelen. Nu ønsker jeg selvfølgelig også, at mine børn ville kunne cykle sikkert til deres mormor i Tulstrup	
66	2021-03-30	Maja Blom		Jeg har selv børn i Tulstrup og de skal kunne komme sikkert til Hillerød på cykel	
67	2021-03-30	Christina Andersen			
68	2021-03-30	Tobias Bjerring			
69	2021-03-30	Ida Kofoed Pedersen		Jeg skriver under fordi jeg har familie i området og det er vigtigt der er trygt for børnene.	
70	2021-03-30	Jennifer Lønfeldt Bjørnbak			
71	2021-03-30	Kirsten Højstrøm		Med udvidelse af ullaerødbyen, bør der genetableres en vej, eller minimum en gang/cykelsti mellem Tulstrup og Ullerødbyen. Dette vil både gøre skolevejen, men også muligheden for socialtsamvær udenfor skoletiden, langt mere sikker.	
72	2021-03-30	Jakob Pihl			
73	2021-03-30	Anne Lund		Jeg skriver under da jeg håber at Hillerød kommune også vil prioritere Os i de omkringliggende små byer, så udvikling ikke kun sker i Hillerød centrum.	

#	Dato	Navn		Comment	E-mailadresse
74	2021-03-30	Angelique Broghammer			
75	2021-03-30	Christian Bøttger			
76	2021-03-30	Vivi Petersen			
77	2021-03-30	Sandra Lehm			
78	2021-03-30	Heidi Svaneberg			
79	2021-03-30	Caspar Christensen			
80	2021-03-30	Kajsa Angesten			
81	2021-03-30	Allan Fosborg		Stien har været på tegnebrættet i mange år	
82	2021-03-30	Tanja Nystrand		Jeg er enig i, at det ville være dejligt at vi og vores kommende børn kan komme nemt og ufarligt til ullerød og Hillerød fra tulstrup. Mvh tulstrup borger	
83	2021-03-30	Bjarne Hansen			
84	2021-03-30	Rikke Riishøj			
85	2021-03-30	Charlotte Cassias		Det er så vigtigt at der er en sikker cykelsti så vores børn kan komme sikkert frem og tilbage	
86	2021-03-30	Dalibor Turlikic		Det vil være godt for vores bydel alsønderup og tulstrup....	
87	2021-03-30	Christian Olsen		Der er behov for en sikker "vej" for børnene (og os voksne)	
88	2021-03-30	Malene Hübner			
89	2021-03-30	Charlotte Bøttger			
90	2021-03-30	Nevin Nourallah			

#	Dato	Navn	Comment
91	2021-03-30	Nynne Hansen	Jeg skriver under fordi jeg gerne vil kunne cykle/gå hen til min veninde der bor i tulstrup.
92	2021-03-30	Ann Katrine Krebs	
93	2021-03-30	Jesper Gartner	
94	2021-03-30	Kim Jang Kristiansen	
95	2021-03-30	Christian Nielsen	
96	2021-03-30	Nicklas Prestegaard	
97	2021-03-30	Jannie Henriksen	
98	2021-03-30	Tina Amtoft Munkholm	Vi skal gøre det trygt og lettere at cykle mellem Tulstrup og Ullerød nord
99	2021-03-30	Maj-Britt Willandsen	
100	2021-03-30	Rene Pedersen	Viadukten er nok heller ikke den mest sikre gennemgang for børn og unge - der er brug for en sikker skolevej for vores børn
101	2021-03-30	Jesper Sonne-Mortensen	
102	2021-03-30	Helle Ystrøm	fordi det er påkrævet, da mange fra både alsønderup og tulstrup skal cykle til ålholmskolen
103	2021-03-30	Maria Vejerslev	
104	2021-03-30	Charlotte Aaholst	Fordi det er vigtigt at kunne færdes sikkert rundt på cykel og gåben
105	2021-03-30	Lise Frederiksen	
106	2021-03-30	Martin Tornqvist	
107	2021-03-30	Ana Andersen	

#	Dato	Navn	Comment
108	2021-03-30	Christina Jensen	
109	2021-03-30	Marie Schmidt	
110	2021-03-30	Anna Jørgensen	
111	2021-03-30	Thomas Olsen	Det er da naturligt med en god og sikker vej til Tulstrup.
112	2021-03-30	Randi Brack	
113	2021-03-31	Camilla Larsen	Så vil min datter få en mere sikker vej til skole
114	2021-03-31	Kerstin Damgaard	
115	2021-03-31	Trine Hansen	
116	2021-03-31	Michael Liesk	Fordi det giver god mening at forbinde byen med en cykelsti og så er det både sundt og co 2 neutralt 
117	2021-03-31	Mette breum	
118	2021-03-31	Mathias Diemer	
119	2021-03-31	Dorte Frederiksen	
120	2021-03-31	Jette Pedersen	
121	2021-03-31	Tine Heldt	Det er vigtigt adgangen til Ullerød laves sikker
122	2021-03-31	Lisbeth Poulsen	
123	2021-03-31	Charlotte Madsen	
124	2021-03-31	Sine Mathiesen	Fordi jeg holder meget af, alene og sammen med mine børn at kunne cykle og gå rundt i kommunen af sikre sammenhængende stier.
125	2021-03-31	Kamilla Bøttger	Jeg har børn som skal sikkert i skole

#	Dato	Navn	Comment
126	2021-03-31	Else marie Mark	Mine børn måtte køre på de usikre veje og nu håber jeg at mine børnebørn får en cykelsti
127	2021-03-31	Jill Bertelsen	
128	2021-03-31	Lisa Karmann larsen	
129	2021-03-31	Lotte sten Frederiksen	Det er hul i huen at biler må køre i den viadukt. Den er lavet til cykler. At der også er problemer for bilerne må løses på anden vis!
130	2021-03-31	Lene Andreasen	Selvfølgelig skal det være sikkert at cykle mellem Tulstrup og Hillerød - de to bydele hænger jo næsten sammen. Sti gennem den gamle viadukt kunne være oplagt.
131	2021-03-31	Kristine Christensen	
132	2021-03-31	Charlotte Haugaard	Hermed opfordring til at få forbundet Tulstrup og ullerød nord, det vil skabe en mere sikker hverdag for alle. Positiv sideeffekt vil være at flere vil gå/cykle på tværs frem for at tage bilen.
133	2021-03-31	Margit Enevoldsen	
134	2021-03-31	Allan Dickow	Det her er vigtigt for vores børns sikkerhed!
135	2021-03-31	Mikkel Guldfeldt	Jeg er tilflytter til Tulstrup og agter at få børn mens jeg bor her, de skal kunne færdes sikkert og nemt.
136	2021-03-31	Bettina Kristiansen	Det er på tide der kommer en sikker cykelsti til Hillerød
137	2021-03-31	Betty Andersen	
138	2021-03-31	Michael Bertelsen	
139	2021-03-31	Jacob Thomsen	

#	Dato	Navn	Comment
140	2021-03-31	Bente Ryborg	Det er vigtigt at alle har lige muligheder for at komme til indkøbsmuligheder, grønne områder, skole, venner og kammerater m.m. uden at skulle ud på en stor omvej eller krydse isterødvejen og motorvejsforlængelsen
141	2021-03-31	Andreas Christensen	Jeg har børn der cykler ruten
142	2021-03-31	Winnie Jørgensen	
143	2021-03-31	Christa R. Larsen	
144	2021-03-31	Jacob Larsen	
145	2021-03-31	Johnny Bonde	
146	2021-03-31	Stine Dalhoff	
147	2021-03-31	Line Johannessen	Jeg skriver under fordi det giver mening for os borgere i Tulstrup og Alsønderup at få en sikker og direkte (skole-) vej til Ullerød. Mine børn nåede det ikke - men jeg kæmper for de næste!
148	2021-03-31	Ulrich Richelsen	
149	2021-03-31	Kirsten Thiemke	
150	2021-03-31	Marian Pintilie	Der skal være sikkert for børnene bor i Tulstrup at cykler til Sophienborg Skolen
151	2021-03-31	Klaus Ehlers	Fordi jeg har talt varmt for denne sti/gennemgang i 10 år + Mvh. KEH
152	2021-03-31	Kirsten Søvad	

#	Dato	Navn	Comment
153	2021-03-31	Lea Magnussen	Fordi jeg synes det er vigtigt at folk kan færdes / cykle sikkert byerne/skolerne imellem
154	2021-03-31	Lars Elbrandt	
155	2021-04-01	Birte Agger	Jeg skriver under fordi jeg synes det er en rigtig god ide, som jeg selv gik meget ind for, da jeg boede i Tulstrup for >20 år siden
156	2021-04-01	Daisy Nielsen	
157	2021-04-01	Mie Glarborg	Der mangler en sikker forbindelse for Bløde trafikanter, tulstrup er afskåret fra Sophienborg / ullerød nord og tunellen ved enebakken er allerede etableret. Det ser ud til arbejdet er igang, men det er træls at gå direkte ind i en støjvold.
158	2021-04-01	Louise Ryborg	
159	2021-04-01	Mathias Claësson	
160	2021-04-01	Louise Dahl	
161	2021-04-01	Mie Gerlach	Jeg skriver under fordi jeg selv bor i Tulstrup og længe har ønsket at der kom en bedre forbindelse til Hillerød på cykel og gåben
162	2021-04-01	Lea Rasmussen	
163	2021-04-01	Emil Larsen	Jeg skriver under fordi jeg selv bor i Tulstrup og har to små børn.
164	2021-04-01	Louise Lee	
165	2021-04-01	Vibeke Olsen	
166	2021-04-01	Lene Olsen	

#	Dato	Navn	Comment
167	2021-04-01	Mai-Britt Bjerregaard	Fordi det er vigtig at børn og unge har en sikker skolevej
168	2021-04-01	Diana Nielsen	
169	2021-04-01	Rikke Hansen	
170	2021-04-01	Tanja Outrup	
171	2021-04-01	Mijamaya Sonne	Det er super vigtigt !
172	2021-04-01	Kika Norberg	
173	2021-04-01	Emilie Hagelund Helsgaun	
174	2021-04-01	Tine Hasselbalch	Det er vigtigt
175	2021-04-01	Lena Heegaard	Bedre gang/cykelsti mellem Tulstrup og Sophienborg/Ullerød ønskes.
176	2021-04-01	Rasmus Kruse Vibum	
177	2021-04-01	Lone Lang	Børnene kan færdes mere selvstændigt på cykel og CO 2 udslippet daler, når forældrene ikke skal køre. Og så sikkerheden selvfølgelig
178	2021-04-01	Astrid Devantier	
179	2021-04-01	Mette Wolff	
180	2021-04-01	Mogens Jensen	
181	2021-04-01	Mikael Schaub	
182	2021-04-01	Mette Brigsted	
183	2021-04-01	Jill Østergaard	Jeg flytter til Ullerød Nord til sommer og har allerede nu undret mig over der ikke er en sikker gangsti/cykelsti - heller ikke fra Ullerød Nord til Hillerød C

#	Dato	Navn	Comment
184	2021-04-01	Rikke Hvornum Andersen	Jeg vil gerne sikre at børn, unge og ældre kommer sikkert ind til Hillerød. Er selv mor til 2, som jeg gerne vil have sikkert frem og hjem <3
185	2021-04-01	Peter Langer	
186	2021-04-01	Jørgen Lerche Nielsen	Det er vigtigt med gode muligheder for børn og unge at kunne komme sikkert og hurtigt fra Tulstrup til Ullerød Nord / Hillerød by.
187	2021-04-01	Ragid Maarouf	
188	2021-04-01	Pernille Egvang	
189	2021-04-01	Rasmus Leonhardt	Ønsker at få en sikker og nem vej
190	2021-04-01	Amalie Møllegaard	Mine børn mangler en sikker cykelsti til skole.
191	2021-04-01	Ann Kristina Sandau Anemonevej 1, Tulstrup	
192	2021-04-01	Heidi Nymann Svendsen	
193	2021-04-01	Casper Plambech	Jeg ønsker cykelstien etableret så hurtigt som muligt.
194	2021-04-01	Tabita Skov	
195	2021-04-01	ED DG	
196	2021-04-01	Mette Mørck	Det er godt for børnene at have veninder og venner, der kan cykle frem og tilbage. De får god motion. Og det vil være mere sikkert frem for befærdet vej.
197	2021-04-01	Lasse Skov	
198	2021-04-01	Frans Søltøft	Jeg skriver under fordi jeg mener der bør være en ordentlig asfalteret cykelsti mellem Tulstrup og Ullerød Nord.

#	Dato	Navn	Comment
199	2021-04-01	Janne Lunding Olsen	Det er vigtigt, at de svage trafikanter kan færdes trygt.
200	2021-04-01	Jonas Palvig	
201	2021-04-01	Kirsten Dysted	
202	2021-04-01	Kaya Bornak	
203	2021-04-01	Morten Madsen	
204	2021-04-01	Mads Emil Hansen	
205	2021-04-01	Arne Nielsson	
206	2021-04-01	Tallat Rønn Shakoor	
207	2021-04-01	Helle Alsbæk	
208	2021-04-01	Camilla Fabricius	
209	2021-04-01	Asbjørn Klit	
210	2021-04-01	Thomas Petersen	Hillerød Kommune ved flere lejligheder har lovet flere gang- og cykel-forbindelser og bedre adgang til rekreative områder i HELE Hillerød...
211	2021-04-01	Ann-Kristin Foss	Helt enig. Vi skal have cykelstien tilbage som i 80'erne, så Tulstrup ikke er afskåret.
212	2021-04-01	Anette Kobberø Jensen	For oprettelse af ny forbindelse, men ikke for lukning af nuværende biltunnel på Frederiksværkgade
213	2021-04-01	Hannah Pedersen	
214	2021-04-01	Christina Lund	
215	2021-04-01	Leo Rømer	
216	2021-04-01	Birgit Marquartsen	

#	Dato	Navn		Comment	
217	2021-04-01	Mia Agervold		Fordi jeg bor i nabolaget og gerne vil støtte op om det.	
218	2021-04-01	Jonas Hansen			
219	2021-04-01	Ida Holst			
220	2021-04-01	Iben Devantie		Det er en super ide og godt for vores børn	
221	2021-04-01	Ane Rønn Johansson			
222	2021-04-01	Kristina Velløv			
223	2021-04-01	Karin Olsen			
224	2021-04-02	Louise Madsen		Jeg skriver under fordi Hillerød mangler cykelstiforbindelser	
225	2021-04-02	Camilla Kristensen			
226	2021-04-02	Anita Hillmann		Jeg er netop tilflyttet og er mildest talt overrasket over hvor skidt cykel forbindelsen til resten af Hillerød er.	
227	2021-04-02	Christian Dahl Dahl			
228	2021-04-02	Jette Trampedach Sørensen			
229	2021-04-02	Michala Leonhardt	hmark	Er meget imod den måde vi er afskåret fra Hillerød og den dårlige skolevej til ålholm her udefra.	
230	2021-04-02	Bibbi Pernille Rasmussen		Så børnene kan få en sikker vej at cykle til skole/i byen.	
231	2021-04-02	Michelle Elling			
232	2021-04-02	Jacob Bertelsen		Fordi det skal være let at komme frem og tilbage mellem Alsønderup/Tulstrup og Hillerød/Sophienborg området.	

#	Dato	Navn	Comment
233	2021-04-02	Lone Krag	Jeg skriver under fordi jeg ofte cykler på job på Hillerød sygehus. Det vil blive en mere sikker tur.
234	2021-04-02	Annette Viuf	
235	2021-04-02	Pernille Diemer	
236	2021-04-02	Thomas Jarde	
237	2021-04-02	Leif Oxenløwe	
238	2021-04-02	Tibor Poric	Området er i udvikling og det er nødvendigt at forbedre cykelstier og infrastruktur aht fremtiden.
239	2021-04-02	Pia Dahlen	Jeg skriver under fordi det ikke varer mange år før jeg har 2 børnebørn der har brug for en sikker skolevej til Sophienborg.
240	2021-04-02	Liselotte Junker	
241	2021-04-02	Anne-Kirsten Nørholm	Jeg går ind for alt andet end biltrafik
242	2021-04-02	Bjørn Kristensen	For en ny bedre vej for børn at komme til Hillerød på.
243	2021-04-02	Tina Vinther	
244	2021-04-02	Michaela Vive Hillmann	
245	2021-04-02	Michael Bentsen	Det er en super genvej
246	2021-04-02	Susanne Birkmose Søndergaard	
247	2021-04-02	Malaika Chaves	Jeg ønsker at børn og unge kan komme sikkert frem fra Tulstrup til Ullerød nord.
248	2021-04-02	Anne Ryberg	
249	2021-04-02	Charlotte Modell	

#	Dato	Navn	Comment
250	2021-04-03	Anne Rosenkilde	
251	2021-04-03	Julie Pehrsson	Det er en vigtig ting og jeg har 2 børn
252	2021-04-03	Tina Løvstad	
253	2021-04-03	Silje Brynildsen	
254	2021-04-03	Freja S Anemonv Bruun	Cykel stier er sikkerhed for cyklister og for der færdes mange børn på denne strækning.
255	2021-04-03	Kate Horsbøl	Jeg skriver under, da jeg selv er opvokset i Alsønderup. Jeg kender til problematikken med, at man skal lange omveje og tildels usikre veje. Jeg syntes det er en fantastisk ide! Så nutiden og fremtidens familier sikkert og nemt kan komme rundt.
256	2021-04-03	Mette Knudsen	
257	2021-04-03	Louise Gøbel	Det giver rigtig god mening!
258	2021-04-03	Kirsten Pålsson	
259	2021-04-03	kirstine daugbjerg	
260	2021-04-03	Kim Walther Andreasen	Der er brug for en sikker, god forbindelse i vestbyen.
261	2021-04-03	Helle W Larsen	
262	2021-04-03	Stinne Oldenburg	
263	2021-04-03	Ole Kruhøffer Komstrup	Hillerød skal være en sikker cykelby for alle
264	2021-04-03	Pia Bertelsen	
265	2021-04-03	Ayesha Nielsen	Jeg har boet i tulstrup og syens det mangler en cykel sti
266	2021-04-03	Simon Hvass	

#	Dato	Navn	Comment	
267	2021-04-03	Line Grønqvist		
268	2021-04-03	Majbritt Raun		
269	2021-04-03	Simone Gludsted-Salomonsen	Jeg skriver under fordi vi tit cykler til min datters venner, hvoraf nogen af dem bor i tulstrup. Vi vil sætte stor pris på lettere og mere sikkert at kunne komme frem og tilbage.	
270	2021-04-03	Allan Mortensen	Jeg vil godt støtte dette da er et reelt problem	
271	2021-04-03	Pernille Reiff		
272	2021-04-03	Sarah Runesten		
273	2021-04-03	Tina Schrøder		
274	2021-04-03	Line Buhl		
275	2021-04-03	Camilla Nielsen		
276	2021-04-03	Hans Henrik Jensen Velløv	At forholdene til og fra Hillerød er kritisable fra både Tulstrup og Alsønderup, for store som små.	
277	2021-04-03	Malene Dofoz		
278	2021-04-03	Anne-Marie Myhre		
279	2021-04-03	Thomas Larsen	Der skal være sikker trafik for børn.	
280	2021-04-03	Flemming Lyngsaa Nielsen		
281	2021-04-03	Anders Hansen		
282	2021-04-03	Lisbeth Voetmann		
283	2021-04-03	Anja Grønnegaard		
284	2021-04-03	Kristine Eberhardt		

#	Dato	Navn	Comment
285	2021-04-03	Monika Skadborg	
286	2021-04-03	Mette Hansen	
287	2021-04-03	Christian Weile Lehm	Al infrastruktur som kan binde Hillerøds nye og eksisterende bydele er kærkomne.
288	2021-04-03	Betty Vogelius	
289	2021-04-03	Thomas Dofoz	
290	2021-04-03	Mikael Vinberg	
291	2021-04-03	Louise Hansen	
292	2021-04-03	Anja Johansen	
293	2021-04-03	Sara Andreassen	
294	2021-04-03	Kasper Deruginsky	
295	2021-04-03	Steen Bendixen	Det skal være sikkert at cykle mellem Tulstrup og Ullerød. Det gælder også for skolebørn fra Alsønderup.
296	2021-04-03	Kenny Andersen	
297	2021-04-03	Morten Pontoppidan	
298	2021-04-03	Sussi Larsen	
299	2021-04-03	Freja Hougaard Andreassen	
300	2021-04-03	Margith Ehlers Fisker	
301	2021-04-03	dorthe lønfeldt	Det er nødvendigt med cykelstier mellem de små landsbyer og Hillerød.
302	2021-04-03	Linda Bentsen	
303	2021-04-04	Janne Schrøder	Vi skal skabe tryghed for vores børn i trafikken.

#	Dato	Navn	Comment
304	2021-04-04	Tina Andersen	
305	2021-04-04	Lis Bendixen	Fordi tunnelen er trafikeret og ikke børne venlig
306	2021-04-04	Lene Bielefeldt	
307	2021-04-04	Carsten Hjort	
308	2021-04-04	Pernille Rolph	
309	2021-04-04	Anne Nielsen	
310	2021-04-04	Helle Rolandsen	Jeg cykler jævnligt på strækningen
311	2021-04-04	Millie Solgaard Jørgensen	rk
312	2021-04-04	Tanja Andres	
313	2021-04-04	Ditte Aagaard	
314	2021-04-04	Mette Zikl	
315	2021-04-04	Tina Iversen	
316	2021-04-04	Mette Larsen	
317	2021-04-04	Mads Qwist	
318	2021-04-04	Inga Hocke	Jeg skriver under for børnenes sikkerhed
319	2021-04-04	Chris Fielder	
320	2021-04-04	Birgitte Zeiner	
321	2021-04-04	Sophie Arent	Vi bor i Ullerød Nord og ville meget gerne kunne komme sikkert til Tulstrup!
322	2021-04-04	Nanna Korsholm	
323	2021-04-04	Frank Baltzer	Helt sikkert en fantastisk ide

#	Dato	Navn		Comment	E-mailadresse
324	2021-04-04	Rikke Jørgensen		Det er vigtigt at børnene kan komme sikkert i skole.	
325	2021-04-04	Pernille kahr			
326	2021-04-04	Jacob Rasmussen			
327	2021-04-04	Marianne Larsen		Helt oplagt, at det giver en bedre sammenhængende struktur og vil få stor betydning både sikkerhedsmæssigt og socialt. Godt initiativ!	
328	2021-04-04	Silas Sommerfeldt			
329	2021-04-05	Malene Jensen			
330	2021-04-05	Jane Fog		Har boet i tulstrup i mange år og har savnet den cykelsti der har været talt om i mange år. En cykelsti vil gøre tulstrup mere attraktiv 👍	
331	2021-04-05	Betty Andersen			
332	2021-04-05	Nils Sommersel			
333	2021-04-05	Lyudmyla Bandrivska			
334	2021-04-05	Katja Bandrivska			
335	2021-04-05	Heidi Kjærsgaard			
336	2021-04-05	Mathilde Olsen			
337	2021-04-05	Alberte Christensen			
338	2021-04-05	Mette Zeiner			
339	2021-04-05	Niels Erik Flensted		Da motortrafikvejen blev lavet blev vi afskåret fra Hillerød for cyklister og gående. Før havde vi 600m til Pøleåområdet, men nu har vi 6 km.	

#	Dato	Navn	Comment
340	2021-04-05	Mathilde Nielsen	
341	2021-04-05	Per Belling	
342	2021-04-06	Nikolaj Madsen	
343	2021-04-06	Nina lisa Vedtergaard	
344	2021-04-06	Benjamin von Westen	Ja
345	2021-04-06	Sergei Bailukov	
346	2021-04-06	Carsten K. jensen	
347	2021-04-06	Emilie Schnoor	
348	2021-04-06	Dennis Pedersen	Det ses jo tydeligt at projektet engang næsten har været fuldført, idet vi har forskellige steder med anlæg til tunneller. Synes det er på tide af få åben op og få forbundet tulstrup med Ullerød nord.
349	2021-04-06	Jens Fjordside Riis	
350	2021-04-06	Jeanne Meilstrup	Fordi der er behov for en cykelstik
351	2021-04-06	Mathias berggreen	
352	2021-04-06	Per Schultz	Det er vigtig med hul i gennem til Hillerød. Vi betaler skat der.
353	2021-04-06	Christina Miller	
354	2021-04-06	Mai-Britt Nissen	Cykelturen til Hillerød bliver kortere og nemmere.
355	2021-04-06	Sladana Mirkovic	

#	Dato	Navn	Adresse	Comment	E-mailadresse
356	2021-04-06	Peter Sonne Klint Petersen		<p>Det er det eneste rigtige. Har været topscorer i Alsønderup i mange år, og kører tit mellem tulstrup og ullerød.</p> <p>Der mangler en ordentlig cykelsti</p>	
357	2021-04-06	Trine Hansen			
358	2021-04-06	Rie Bøge		Bor i lokalområdet	
359	2021-04-06	Daniella Sjöström			
360	2021-04-06	Flemming Thornæs			
361	2021-04-06	Pernille Volquardsen			
362	2021-04-06	Laura Cecilie Østergaard		<p>Jeg er tilflytter til Tulstrup. Jeg ønsker for mine fremtidige børn, at de har en sikker og nem vej til Hillerød, da mulighederne i Tulstrup (Ikke på nuværende tidspunkt i hvert fald) har gode institutionsmuligheder for særligt de ældre børn. Derudover vil det også gøre tilværelsen lettere for mange beboere i Tulstrup, der ønsker at kunne tilgå indkøbsmuligheder nemt på cykel (selvom drømmescenariet ville være en vej direkte til Ullerød)</p>	
363	2021-04-07	Carsten Bo Hansen		Det er vigtigt at binde byerne sammen	
364	2021-04-07	Martha Wickens			
365	2021-04-07	Mads Ibsen			
366	2021-04-07	Lisbeth Hede			
367	2021-04-07	Michael Heegaard			
368	2021-04-07	Rikke Gerdes		Jeg er en del af Hillerød	

#	Dato	Navn	Adresse	Comment	E-mailadresse
369	2021-04-08	renekjeldsen@yahoo.dk Kjeldsen	[Redacted]		[Redacted]
370	2021-04-08	Tove Lykke	[Redacted]	Det er vigtigt at alle kan føle sig trykke i trafikken. Både gamle og unge. Vi behøver ikke flere dyre motorvej men gerne bedre forhold for cyklister. Det giver ikke bare mindre forurening , men også en sundere levevis. Så dejligt at se at nogen initiativet til det , tak 👍	[Redacted]
371	2021-04-08	Victor Kuitse	[Redacted]		[Redacted]
372	2021-04-08	Nina Winther Müller	[Redacted]		[Redacted]
373	2021-04-09	Inga Sommer	[Redacted]	Da vi selv har forbindelser til Sophienborg synes jeg det ville være så godt endelig at have en sikker cykelsti derover.	[Redacted]
374	2021-04-10	Evy Sommer	[Redacted]	Det giver godt mening med en sikker cykelsti, da vi også har kontakt til Sophienborg området.	[Redacted]
375	2021-04-11	Pernille Oxlund	[Redacted]		[Redacted]

#	Dato	Navn	Adresse	Comment	E-mailadresse
376	2021-04-13	Jesper Fogt Nielsen	[REDACTED]	<p>Alt hvad der kan binde områder sammen via trampestier og cykelforbindelser er jeg stor tilhænger af.</p> <p>Sørg for at skiltning følger med. Herunder også med input fra de som berøres. Fx at cykler eller løse hunde frabedes på pågældende sti, hvis det (eller andet) måtte være et issue.</p> <p>Stier til gående og cyklister er co2netralt og nødvendigt for klimaet. Samtidig løftes herlighedsværdien for alle, at det bliver muligt at komme rundt i naturen, væk fra veje og biler. Det gør området attraktivt og lokker tilflyttere til området.</p>	[REDACTED]
377	2021-04-17	Marlene Riise	[REDACTED]		[REDACTED]
378	2021-04-25	René Thorning	[REDACTED]	Fordi børns sikkerhed skal prioriteres og det kan kun gå for langsomt	[REDACTED]
379	2021-04-29	Kitte Lyhne-Nielsen	[REDACTED]	Der mangler vandre- og cykelstier i området til skov/natur og skoler fra Tulstrup.	[REDACTED]
380	2021-04-29	Birgitte Andersen	[REDACTED]	Jeg er enig 😊	[REDACTED]
381	2021-04-30	Lars Christoffersen	[REDACTED]	Bor i bendstrup, syntes cykel turen er farlig over isterødvejen.	[REDACTED]
382	2021-04-30	Vibeke Christoffersen	[REDACTED]	Bor selv Nord for Hillerød og har søn boende i Hillerød. Gode stisystemer er essentielle for sikker og grøn trafik for Hillerøds borgere.	[REDACTED]
383	2021-04-30	Michael Sewohl	[REDACTED]	Jeg skriver under på dette, fordi det er et super godt initiativ du tager her!	[REDACTED]
384	2021-04-30	Ole Johansen	[REDACTED]		[REDACTED]

#	Dato	Navn	Adresse	Comment
385	2021-05-01	Martin Jacobsen		Sikker gang og cykelvej mellem områderne. Let fremkommelighed uden brug af bil.
386	2021-05-01	Jeanne Margaard		Jeg finder det vigtigt med en sikker og og let vej
387	2021-05-02	Kristian Jensen		
388	2021-05-07	Iben Pedersen Devantie		Jeg bor i tulstrup og vil være fantastisk for os alle herude og ikke mindst vores børn
389	2021-05-07	Kaspar Devantie		Vi krydser jævnligt den farlige isterødvej.. mine børn går i skole på Sophienborg. De er hos os 4dage hver 2.uge og skal cykle 20min hele vejen uden om via frederiksværksgade.
390	2021-05-07	Anja Høg		
391	2021-05-07	Cathja Lind		
392	2021-05-07	Bo Devantie Pedersen		
393	2021-05-07	Annelee Lorenzen		
394	2021-05-07	Nicolai Andersen		Der mangler virkelig en sikker vej for bømene der pendler til og fra Tulstrup.
395	2021-05-07	Louise Jakobsen		
396	2021-05-08	Henriette Hougaard		
397	2021-05-08	Palle Høj		
398	2021-05-09	camilla larsen		Det er helt rigtig og på tide 🙏
399	2021-05-10	Mette Kjær		
400	2021-05-11	Morten Winther Bothe		
401	2021-05-11	Jannie Winther Bothe		

#	Dato	Navn	Comment
402	2021-05-11	Torben Kjær	Jeg er fuldstændig enig i udsagnet om at Tulstrup er afskåret fra Hillerød, på den ene side af Hillerød motorvejens forlængelse og på den anden side af Isterødvejen. Det er uacceptabelt, at Hillerød kommune ikke for år siden har adresseret dette problem.
403	2021-05-13	Christina Jensen	Vi ønsker at komme lettere og sikre til Hillerød. Både for børn og voksne. Det er idag en lang vej til Hillerød, hvor man ikke er sikker når ens børn skal cykle selv..
404	2021-05-14	Helle Rasmussen	
405	2021-05-21	Alice Møller	Tilflytter i Tulstrup og vil rigtig gerne kunne benytte mig af en cykel/gangsti til Hillerød by
406	2021-05-21	Monica Møller	
407	2021-05-21	Marian Møller	
408	2021-05-23	Laura Schönweller Devantie	
409	2021-05-28	Didde Elbæk	Jeg overvejer at flytte til Tulstrup med min mand og barn, og tilgangen til Hillerød betyder meget for vores beslutning om at flytte dertil.
410	2021-11-08	Ann Louise Bøye	
411	2021-11-08	Jørgen Larsen	