

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Hanne Bahne Jensen (hbaj@regionsjaelland.dk)
Titel: Region Sjællands oplysninger ifm høring af forslag til lov om udbygning af rute 9 ved Nørreballe
Sendt: 02-01-2025 15:23
Bilag: 531726_1_1.pdf; 737390_1_1.pdf; 737391_1_1.pdf; 737392_1_1.pdf; Vestre Landevej, Slagger, Nørreballe - kortbilag ifm. vejudvidelse.pdf;

Til Transportministeriet, Att.: Anders Robodo Petersen.

Jeg fremsender hermed de oplysninger, som Region Sjælland har i forbindelse med Vestre Landevej, Nørreballe. Vi har oplysninger om anvendelse af slagger. Vi har ikke vurderet oplysninger endnu, hvorfor der ikke er taget stilling til om de skal kortlægges eller ej.

Jeg har medsendt de oplysninger, som vi har i vores sagsarkiv. Vi har ikke pt. indhentet supplerende oplysninger i kommunen, og det må forventes at der kan gå flere år før vi kommer til denne sag.

Hvis der er spørgsmål til denne mail, kan henvendelse ske på regionaludvikling@regionsjaelland.dk.

Hvis der er spørgsmål til denne mail, kan jeg selvfølgelig kontaktes på mail eller telefon.
Venlig hilsen

Hanne Bahne Jensen
Specialkonsulent, Kemiingeniør

Region Sjælland
Regional Udvikling, Jordforurening & Grundvandsbeskyttelse
Team Private Projekter og Påbud
Alleen 15
4180 Sorø

Tlf. +45 5787 5813
Personlig e-mail: hbaj@regionsjaelland.dk

www.regionsjaelland.dk



[Læs om Region Sjællands håndtering af personoplysninger](#)

Fra: Anders Robodo Petersen <arp@trm.dk>
Sendt: 12. december 2024 09:39
Emne: Høring over forslag til lov om udbygning af rute 9 ved Nørreballe (Id nr.: 418177)

Forsigtig: Ekstern mail

Til rette vedkommende

Se vedhæftet høring over et lovforslag.

Med venlig hilsen

Anders Petersen
Chefkonsulent

Transportministeriet

Ministry of Transport
Vej- og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 2069 7995
arp@trm.dk
www.trm.dk

For nærmere om ministeriets behandling af personoplysninger henvises til ministeriets hjemmeside:
<https://www.trm.dk/da/ministeriet/databeskyttelsesforordningen>

Region Sjælland anvender de personoplysninger, du giver os i forbindelse med din henvendelse.
Du kan læse mere om formålet med anvendelsen samt dine rettigheder på vores hjemmeside

[Region Sjælland](#)

DSV Anlæg, Teknik &
Miljø A/S
Egevej 7, Skuldelev
4050 Skibby

Telefon 47 52 47 00
Telefax 47 52 41 00
Giro 2 17 71 10
A/S reg. nr. 108.048



DSV Anlæg, Teknik & Miljø A/S

Storstrøms Amt
Miljøafdelingen
Parkvej 37
4800 Nykøbing F.

MODTAGET

12 SEP. 1996

STORSTRØMS AMTSRÅD
J. nr. 8-75-14-~~7~~-1095 11.09.1996
23-199 SA949

Sagsbehandler: Christian Andersen

Vedr.: Anmeldelse for bygherren om anvendelse af 0/50 mm affalds-
forbrændingsslagger.

Byggherre og ejer:

Storstrøms Amt
Teknisk Forvaltning, Vejkontoret
Parkvej 37
4800 Nykøbing F.

Anvendelsessted:

Hlv.133, km 3,0 - 5,5
Maribo - Tårs Færgehavn
Cykelsti fra Skibevej til Pårup Møllevej

Entreprenør:

Klemmensen & Nielsen Entreprise A/S
Industriparken 17-19
4800 Nykøbing F.

tlf. 54 85 17 99

Transportør:

DSV Transport A/S Skuldelev
Egevej 7, Skuldelev
4050 Skibby
att.: Søren Andersen

Anvendelsesformål:

Bundsikring af cykelsti. Slaggen vil blive belagt med tæt belægning. Yderligere spørgsmål vedrørende projektet henvises til Teknisk Forvaltnings Vejkontor.

MODTAGET

12 SEP. 1996

STORSTRØMS AMTSRÅD

J. nr. 8-75-14-7-15015

23-1997

Anvendelsestidspunkt:

Når godkendelsen foreligger. Jeg mener at slaggen ønskes leveret i november måned.

Mængde:

5000 m³ x rumvægt 1,8 (fast mål) = 9000 tons

- Lagtykkelse max. 1 meter i gennemsnit pr. 1000 m².

Der er ikke tidligere deponeret slagge på matriklen !!!

Afstand til vandindvinding:

Mere end 20 meter.

Afstand til sekundært grundvandsspejl:

Fri af grundvandsspejl.

Slaggeproducent/kvalitet:

Slaggen er produceret på I/S Vestforbrænding, og overholder, ifølge vedlagte analyser, grænseværdier for anvendelse til bygge- og anlægsformål.

Med venlig hilsen

DSV Anlæg, Teknik & Miljø A/S


Søren Andersen

Bilag: Kortbilag
Analysebevis

12 10

recall

F



8832002058365



8832002058366



recall

F



8832002058368

recall

F



8832002058369

recall

F



8832002058370

RAPPORT MODTAGET

INDGÅET

12 SEP. 1996

8. AUG. 1996

Side 1 af 2 sider

STORSTRØMSAMTØR

J. nr. 8-75-14-7



20-1992

16 VESTFORBRANDING

Vestforbrænding I/S
Ejlbymosevej 219
2600 Glostrup
Att.: Ewa Sonne

SAGSBEH.:	HW	PERSONALE
EWS	NJ	HJS
GB	SEO	
BJO		
HØ		
PP	AFFALD	X JOURNAL
AAP	ØKONOMI	FØD KØPI

Journal nr. 965232
Medlem/Sag nr. Sv.V.
Rekv. nr.
Prøve modtager 96-07-29
Prøvningsstermin 96/07/29-96/08/07
Udarbejdet af Henning M. Jensen
dk-TEKNIK 96-08-07

Susanne Westborg

UNDERSØGELSE AF SLAGGE OG FLYVEASKE

Prøve af Affaldsslagge
Prøve mærket VF 26/7-96, slagge 6/96
Prøve størrelse 5137,9 g
Emballage Tæt plast pose

Før analyse er der frasorteret ialt
Analysen er foretaget på den rest. prøve på
Den indleverede prøve indeholdt ialt

855,0 g metal
4282,9 g (incl. vand)
11,1 % vand

Analyseresultat :

Bortglødeligt (v.550 °C) på vand- og metalfri prøve. 0,8 %
Forgærbart, som CO₂ (TUV) på vand- og metalfri prøve. %

Analyseresultaterne er herefter omregnet til hele den indleverede prøve på 5137,9 g
hvorefter resultaterne bliver :

Bortglødeligt, på indleveret prøve 0,5 %
Bortglødeligt, på vandfri indleveret prøve 0,6 %
Forgærbart, (som CO₂) på vandfri indleveret prøve %
Forgærbart, (som C) på vandfri indleveret prøve %

Bemærkninger :

Ask v. 550 °C på indleveret prøve 88,3 %

Prøverapporten må kun gengives i uddrag, hvis dk-TEKNIK forud har godkendt uddraget.
Prøvningsresultaterne gælder udelukkende de analyserede prøver.

18

RAPPORT

MODTAGET

12 SEP. 1996

Side 2 af 2 sider
STORSTRØMSAMTETS

J. nr. 8-75-14-7-1995

23-1997

Vestforbrænding I/S
Ejbymosevej 219
2600 Glænstrup
Att.: Ewa Sonne

Journal nr. 965232
Medium/Sag nr. Sv.V.
Rekv. nr.
Prøve modtaget 96-07-29
Prøvningsstermin 96/07/29-96/08/07
Udarbejdet af Henning M. Jensen
dk-TEKNIK 96-08-07

Susanne Westburg
Susanne Westburg

UNDERSØGELSE AF SLAGGE OG FLYVEASKE

Jvf. Miljøministeriets Bekendtgørelse nr. 568

Prøve af	Affaldsslagge
Prøve mærket	VP 26/7-96, slagge 6/96
Prøve størrelse	5137,9 g
Emballage	Tæt plast pose

ANALYSEPARAMETER	ANALYSEVÆRDI	ENHED
Bly (Pb)	920	mg/kg TS
Cadmium (Cd)	< 1	mg/kg TS
Kviksølv (Hg)	< 0,07	mg/kg TS
Totalalkalinitet	3,3	eqv/kg TS
pH (målt på 1 % vandig opløsning)	10,8	

Bemærkninger :

Før analyse er der frasorteret ialt
Analysen er foretaget på den rest. prøve på

855,0 g metal
4282,9 g (incl. vand)

Prøverapporten må kun gives i uddrag, hvis dk-TEKNIK forud har godkendt uddraget.
Prøvningsresultaterne gælder udelukkende de analyserede prøver.

15
15

SAGSBEH: EWS	HH	PERSONALE
GB	NJ	HJS
BJO	GEO	
HØ		
PP	AFFALD	X JOURNAL
AAP	ØKONOMI	PROKOP

KAPFUKA

MODTAGET



Side 1 af 2 sider 12 SEP. 1996

STORSTRØMSAMTSRÅD

J. nr. 8-75-14-~~7-1995~~
20-1997

Vestforbrænding I/S
Ejbymosevej 219
2600 Glostrup
Att.: Ewa Sonne

INDGÅET

17. JUL. 1996

DE VESTFORBRÆNDINGS

Journal nr. 965205
Medlem/Sag nr. Sv.V.
Rekv. nr.
Prøve modtaget 96-06-24
Prøvningsstermin 96/06/24-96/07/09
Udarbejdet af Rene Hansen
dk-TEKNIK 96-07-09

Susanne Westborg

UNDERSØGELSE AF SLAGGE OG FLYVEASKE

Prøve af Affaldsslagge
Prøve mærket VF, bunke 5/96, mrk. A-1, A-2, A-3 og A-4.
Prøve størrelse 19512,2 g
Emballage 4 tætte plast poser

Før analyse er der frasorteret ialt 4666,3 g metal
Analysen er foretaget på den rest. prøve på 14845,9 g (incl. vand)
Den indleverede prøve indeholdt ialt 12,3 % vand

Analyseresultat :

Bortglødeligt (v.550 °C) på vand- og metalfri prøve. 2,2 %
Forgærbart, som CO₂ (TUV) på vand- og metalfri prøve. %

Analyseresultaterne er herefter omregnet til hele den indleverede prøve på 19512,2 g
hvorefter resultaterne bliver :

Bortglødeligt på indleveret prøve 1,4 %
Bortglødeligt på vandfri indleveret prøve 1,6 %
Forgærbart, (som CO₂) på vandfri indleveret prøve %
Forgærbart, (som C) på vandfri indleveret prøve %

Bemærkninger :

Aske v. 550 °C på indleveret prøve 86,3 %

Prøverapporten må kun gengives i uddrag, hvis dk-TEKNIK forud har godkendt uddraget.
Prøvningsresultaterne gælder udelukkende de analyserede prøver.

MODTAGET

12 SEP. 1996



Side 2 af 2 sider

STORSTRØMS AMTSTRÅD

J. nr. 8-75-14-7-1995

23-1992

Vestforbrænding I/S
Ejbymosevej 219
2600 Glostrup
Att.: Ewa Sonne

Journal nr. 965205
Medlem/Sag nr. Sv.V.
Rekv. nr.
Prøve modtaget 96-06-24
Prøvningstermin 96/06/24-96/07/09
Udarbejdet af Rene Hansen
dk-TEKNIK 96-07-09
Susanne Westborg
Susanne Westborg

UNDERSØGELSE AF SLAGGE OG FLYVEASKE

Jvf. Miljøministeriets Bekendtgørelse nr. 568

Prøve af Affaldsslagge
Prøve mærket VF, bunke 5/96, mrk. A-1, A-2, A-3 og A-4.
Prøve størrelse 19512,2 g
Emballage 4 tætte plast poser

ANALYSEPARAMETER	ANALYSEVÆRDI	ENHED
Bly (Pb)	1100	mg/kg TS
Cadmium (Cd)	1,1	mg/kg TS
Kviksølv (Hg)	< 0,07	mg/kg TS
Totalalkalinitet	2,8	eqv/kg TS
pH (målt på 1 % vandig opslæmning)	10,4	

Bemærkninger :

Før analyse er der frasorteret ialt 4666,3 g metal
Analysen er foretaget på den rest. prøve på 14845,9 g (incl. vand)

Prøverapporten må kun gengives i uddrag, hvis dk-TEKNIK forud har godkendt uddraget.
Prøvningresultaterne gælder udelukkende de analyserede prøver.

10. JUN. 1996

VESTFORBRANDING

MODTAGET

12 SEP. 1996

Side 1 af 2 sider

STORSTRØMS AMTSRÅD

J. nr. 8-75-14-~~7195~~

20-1997



Vestforbrænding
Ejbymøsevej 219
2600 Glostrup
Att.: Ewa Sonne

SAGSBEH.	HH	PERSONALE
GB	NJ	HJB
BJO	BEO	
<input checked="" type="checkbox"/> HØ		
PP	AFFALD	<input checked="" type="checkbox"/> JOURNAL
AAP	ØKONOMI	RØD KOP

Journal nr. 965171
Medlem/Sag nr. Sv.V.
Rekv. nr.
Prøve modtaget 96-05-28
Prøvningstermin 96/05/28-96/06/07
Udarbejdet af Rene Hansen
dk-TEKNIK 96-06-07

Susanne Westborg
Susanne Westborg

UNDERSØGELSE AF SLAGGE OG FLYVEASKE

Prøve af Affaldsslagge
Prøve mærket 4/96
Prøve størrelse 5387 g
Emballage Tæt plast pose

Før analyse er der frasorteret ialt 849,8 g metal
Analysen er foretaget på den rest. prøve på 4937,2 g (incl. vand)
Den indleverede prøve indeholder ialt 10,1 % vand

Analyseresultat :

Bortglødeligt (v.550 °C) på vand - og metalfri prøve. 0,5 %
Forgærbart, som CO₂ (TUV) på vand - og metalfri prøve. %

Analyseresultaterne er herefter omregnet til hele den indleverede prøve på 5387,0 g
hvorefter resultaterne bliver :

Bortglødeligt på indleveret prøve 0,4 %
Bortglødeligt på vandfri indleveret prøve 0,4 %
Forgærbart, (som CO₂) på vandfri indleveret prøve %
Forgærbart, (som C) på vandfri indleveret prøve %

Bemærkninger :

Aske v. 550 °C på indleveret prøve 89,5 %

Prøverapporten må kun gives i uddrag, hvis dk-TEKNIK forud har godkendt uddraget.
Prøvningsresultaterne gælder udelukkende de analyserede prøver.

10¹²

ANMÅLING

MODTAGET

Side 2 af 2 sider

12 SEP. 1996



STORSTRØMSAMTSTAD

J.nr. 8-75-14-7-1995

Vestforbrænding I/S
Ejbymosevej 219
2600 Glostrup
Att.: Ewa Sonnc

Journal nr. 965171
Medlem/Sag nr. Sv.V.
Rekv. nr.
Prøve modtaget 96-05-28
Prøvningstermin 96/05/28-96/06/07
Udarbejdet af Rene Hansen
dk-TEKNIK 96-06-07

Susanne Westborg
Susanne Westborg

UNDERSØGELSE AF SLAGGE OG FLYVEASKE

Jvf. Miljøministeriets Bekendtgørelse nr. 568

Prøve af	Affaldsslagge
Prøve mærket	4/96
Prøve størrelse	5387 g
Emballage	Tæt plast pose

ANALYSEPARAMETER	ANALYSEVÆRDI	ENHED
Bly (Pb)	950	mg/kg TS
Cadmium (Cd)	1,9	mg/kg TS
Kviksølv (Hg)	< 0,07	mg/kg TS
Totalalkalinitet	2,7	eqv/kg TS
pH (målt på 1 % vandig opslæmning)	9,9	

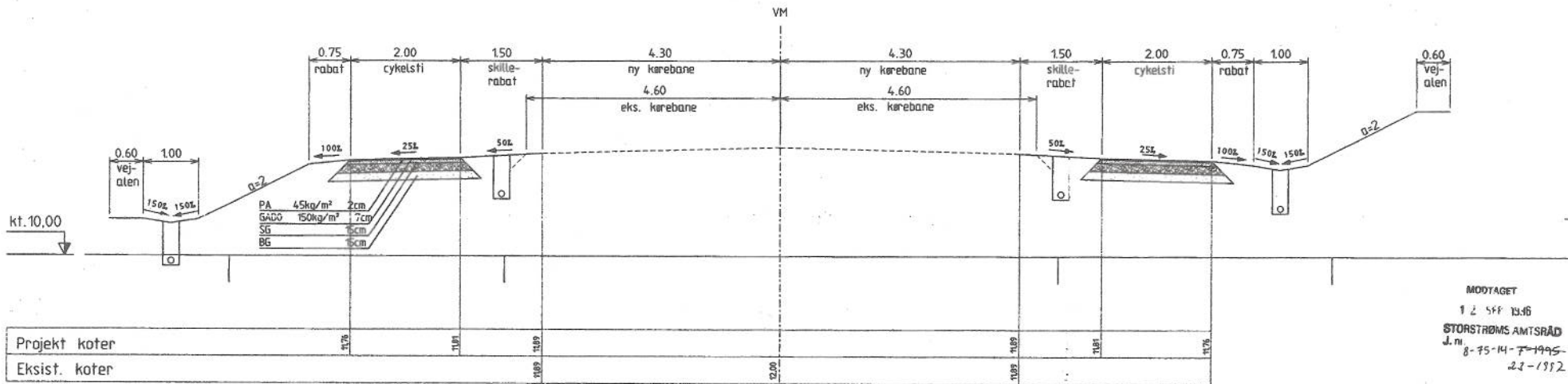
Bemærkninger :

Før analyse er der frasorteret ialt
Analysen er foretaget på den rest. prøve på

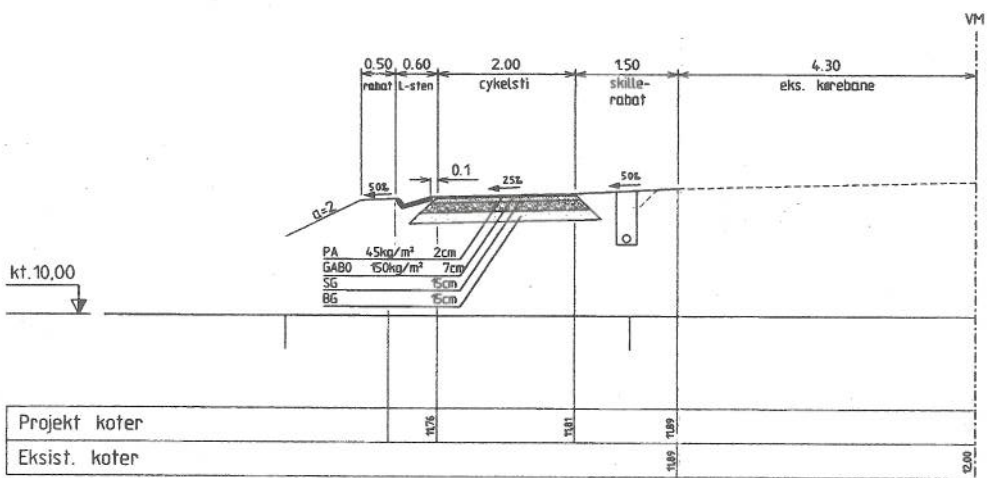
849,8 g metal
4537,2 g (Incl. vand)

Prøverapporten må kun gives i uddrag, hvis dk-TEKNIK forud har godkendt uddraget.
Prøvningsresultaterne gælder udelukkende de analyserede prøver.

10¹³



MODTAGET
 1 2 5FF 13.16
 STORSTRØMS AMTSRÅD
 J. nr. 8-95-14-7-1995-
 22-1992

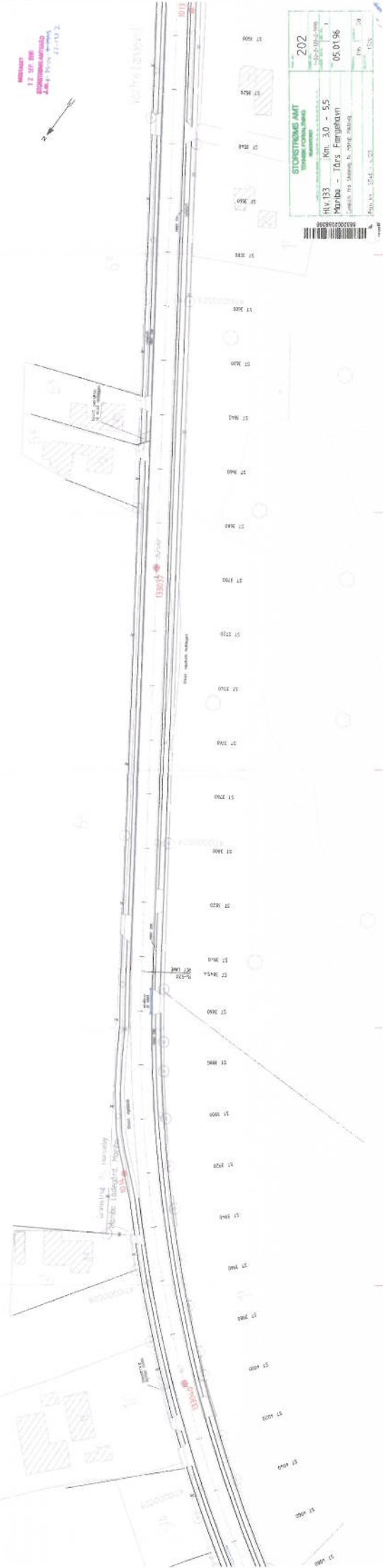


STORSTRØMS AMT TEKNISK FORVALTNING		TEK. NR.	301
VEJKONTORET PARVEJ 37-4000 NYBORG F. - TELEFON 54 82 32 22-TELEFAX 54 82 23 70		TEK. Dato	9-03-3-133-2-1995
Hlv. 133	Km. 3,0 - 5,5	UDG. Dato	1
Maribo - Tårs Fergehavn		Blad	27.02.96
Cykelsti fra Skibevej til Pårup Møllevej		PROJEKT	EJN
		TEKNIK	GJØ
Normaltverprofil		MASTHØJ	150



12/18

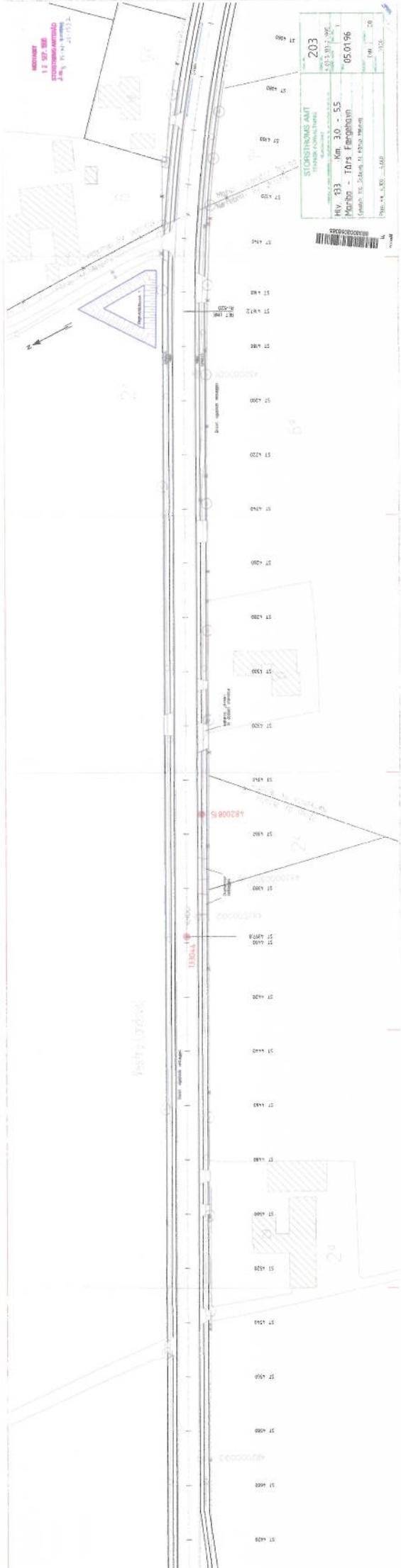
1:2 000
1:2 000
1:2 000
1:2 000
1:2 000



STORSTRÖM AMT
STORSTRÖM AMT
Kommunaltjänstcentrum
202
Hv. 133 Km. 3.0 - 5.5
Mariba - Töcs Farnstaur
05.01.96
Proj. Nr. 1544.1.102
Rev. 1/98
1538

11 500
11 490
11 480
11 470
11 460
11 450
11 440
11 430
11 420
11 410
11 400
11 390
11 380
11 370
11 360
11 350
11 340
11 330
11 320
11 310
11 300
11 290
11 280
11 270
11 260
11 250
11 240
11 230
11 220
11 210
11 200
11 190
11 180
11 170
11 160
11 150
11 140
11 130
11 120
11 110
11 100

11 1000
11 1020
11 1040
11 1060
11 1080
11 1100
11 1120
11 1140
11 1160
11 1180
11 1200
11 1220
11 1240
11 1260
11 1280
11 1300
11 1320
11 1340
11 1360
11 1380
11 1400
11 1420
11 1440
11 1460
11 1480
11 1500



203

STORNINGAS ANT
STORNINGAS ANT
STORNINGAS ANT

Hlv. 433 Km. 3.0 - 5.5
Maribou - Tårs Færghavn

05.01.96

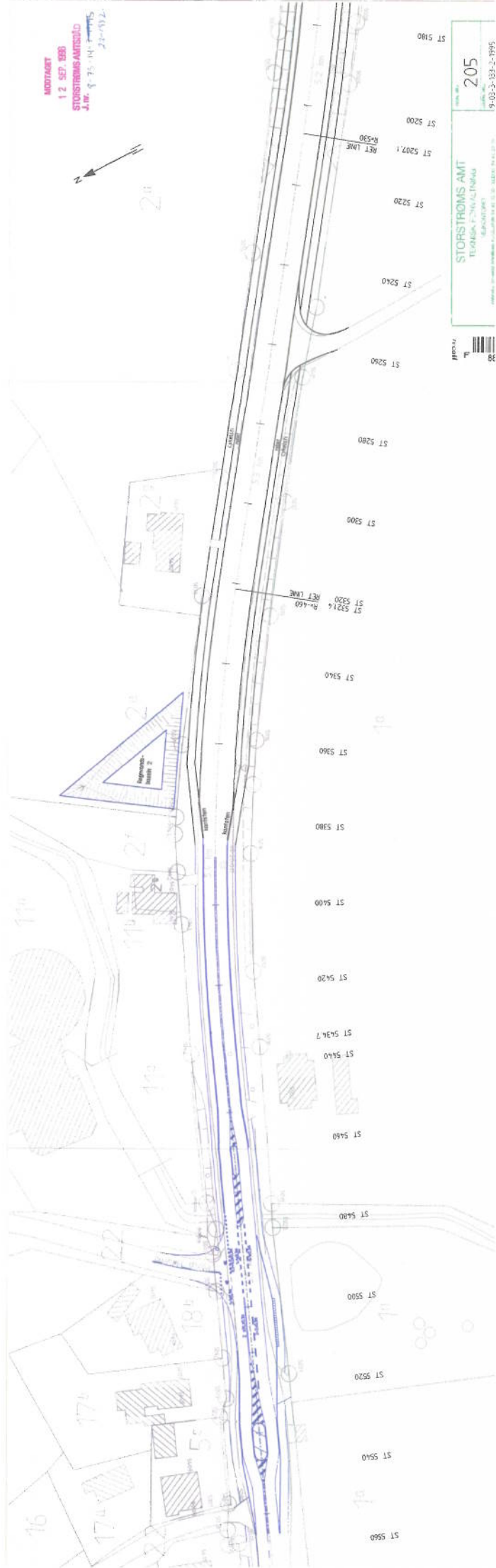
194 20

203

203

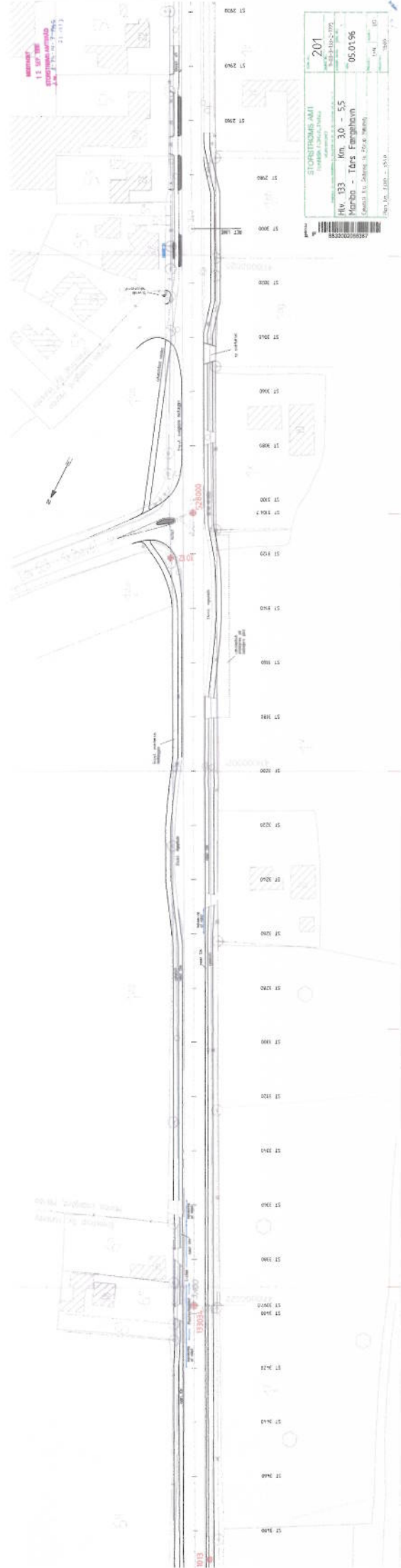
STORNINGAS ANT
STORNINGAS ANT
STORNINGAS ANT

MODIFIKAT
12. SEP. 2008
STORSTROMS AMTSDOK
J.Nr. 5-75-194-2-1115
21-11-21



STORSTROMS AMT
TEKNIKKONTOR
KONSTRUKTIV
9-03-3-131-2-1995

205



1:1 07.08
 1:1 07.08
 1:1 07.08

STORSTRÖM AB
 201
 Hiv. 133 Km. 3.0 - 5.5
 Marbo - Tors Farsphavn
 05.01.96
 485900002288

17 180

17 186

17 192

17 198

17 204

17 210

17 216

17 222

17 228

17 234

17 240

17 246

17 252

17 258

17 264

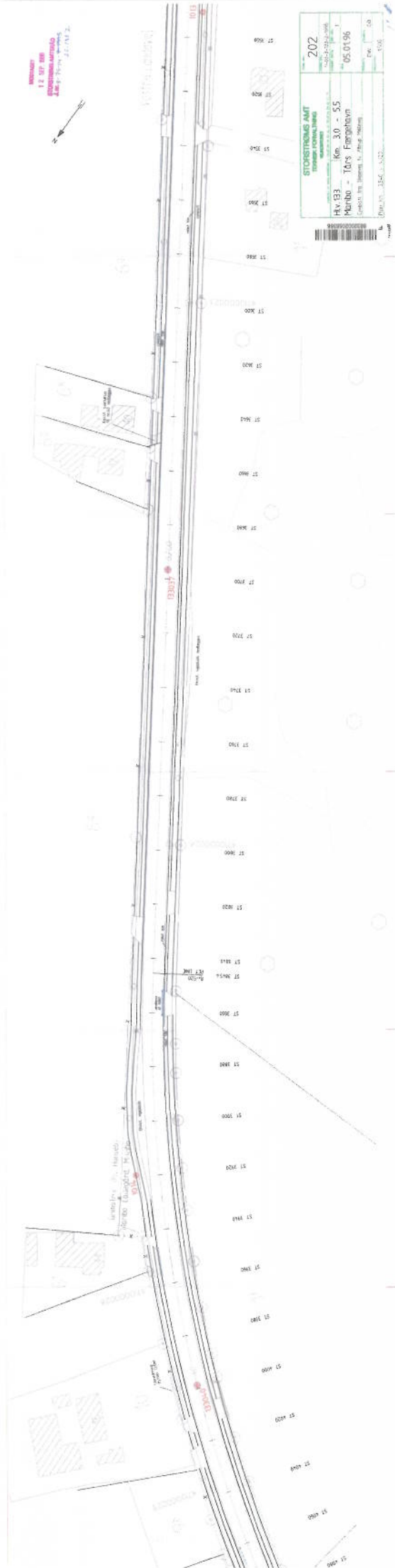
17 270

17 276

17 282

17 288

17 292



PROJEKT
12 07 09
PROJEKTLEITUNG
Proj. Nr. 12 07 09
12 07 09

STORSTRASSE 1/2
Kilometer 3,0 - 5,5
März 2009
Jens Frenshavn
Landschaftsarchitekt
DIN 476 - 1/2
1:100
12 07 09

Wittfolchweg

DRAFT

Plan: Straßenschnitt

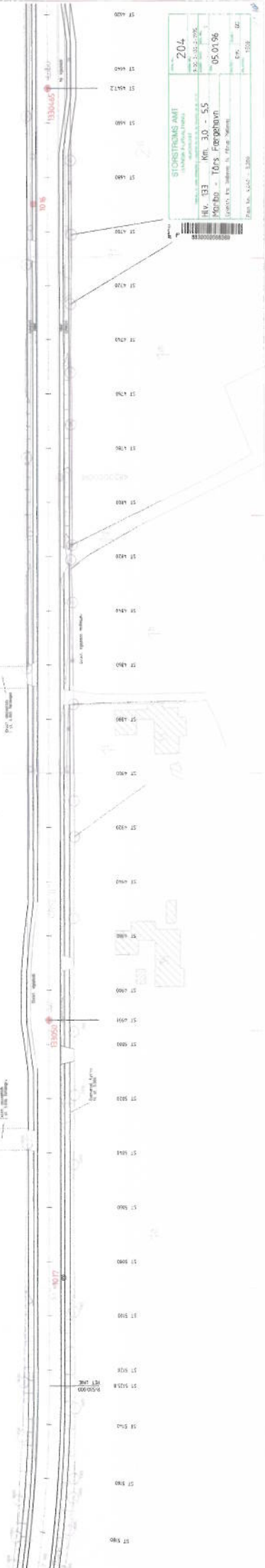
Landesstr. 1/2, Marsch.
Bauwerk: 1/2, Marsch.
12 07 09

Wittfolchweg

DRAFT

Plan: Straßenschnitt

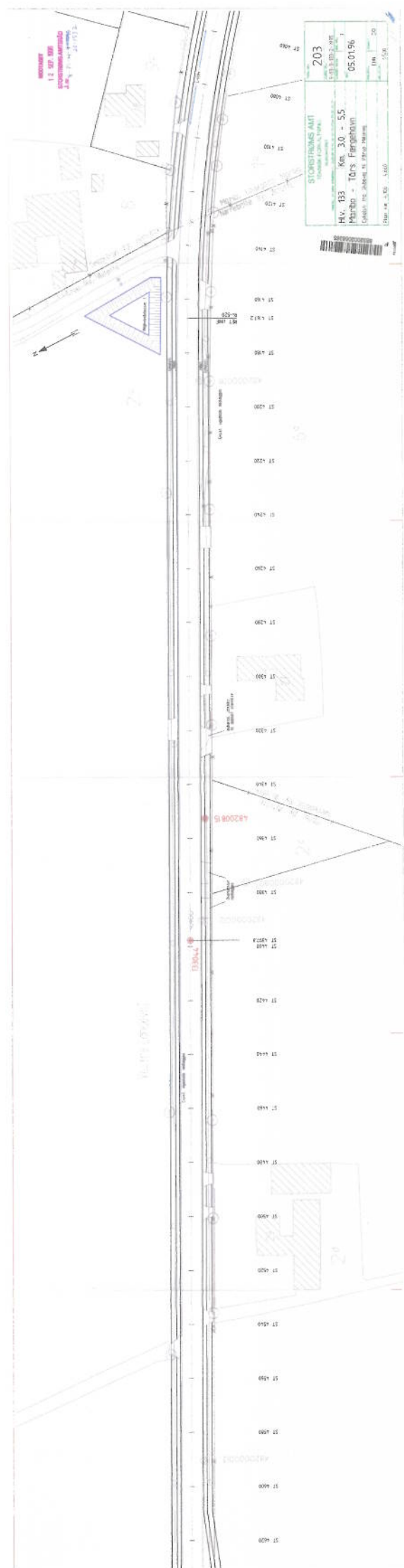
1:1
C:\proj\2013\2013-01-13\130113-001\130113-001.dwg
08.12.13 11:11
K. J. K.



204
STORSTRÖMS AMT
Hv. E3 km. 30 - S5
Proj. - Topo - Pöngelöv
Date: 05.01.96
Scale: 1:1000
Drawn by: S. J. K.



0809000000000



STANDARDISIERTES ALUT

203

HV 133 Km **3.0 - S.5**
Maraiba - Tors - Fienrohon

Gehtelt. Ing. Alut. u. 2000 Meter

Stn. n. = 100 - 1000

05.01.96

IM 20

150

100

50

0

50

100

150

200

250

300

350

400

450

500

550

600

650

700

750

800

850

900

950

1000

1050

1100

1150

1200

1250

1300

1350

1400

1450

1500

1550

1600

1650

1700

1750

1800

1850

1900

1950

2000



MARIBO KOMMUNE

ADMINISTRATIONSBYGNINGEN
JERNBANEGADE 7
4930 MARIBO
Telefon 53 88 08 00, lokal 386
Giro 5 03 57 40
Telefax 54 75 84 12

Teknisk Forvaltning

Storstrøms amt
Grundvandskontoret
Parkvej 37
4800 Nykøbing F.

MODTAGET
25 SEP. 1996
STORSTRØMS AMTSRÅD
J. nr.

Att. Christian Andersen

Dato: 24. september 1996

Vedlagt følger	<input type="checkbox"/>	Ifølge aftale	<input type="checkbox"/>	Til orientering	<input type="checkbox"/>
Til godkendelse	<input type="checkbox"/>	Kan beholdes	<input type="checkbox"/>	Ønskes retur	<input type="checkbox"/>
Tak for lån	<input type="checkbox"/>	Ring lokal	<input type="checkbox"/>	Svar pr. fax	<input type="checkbox"/>

Angående forespørgsel om vandindvindinger langs Vestre Landevej fra før Skibevej og til Nørreballe i forbindelse med udlægning af slagger ved anlæggelse af ny cykelsti langs vejen.

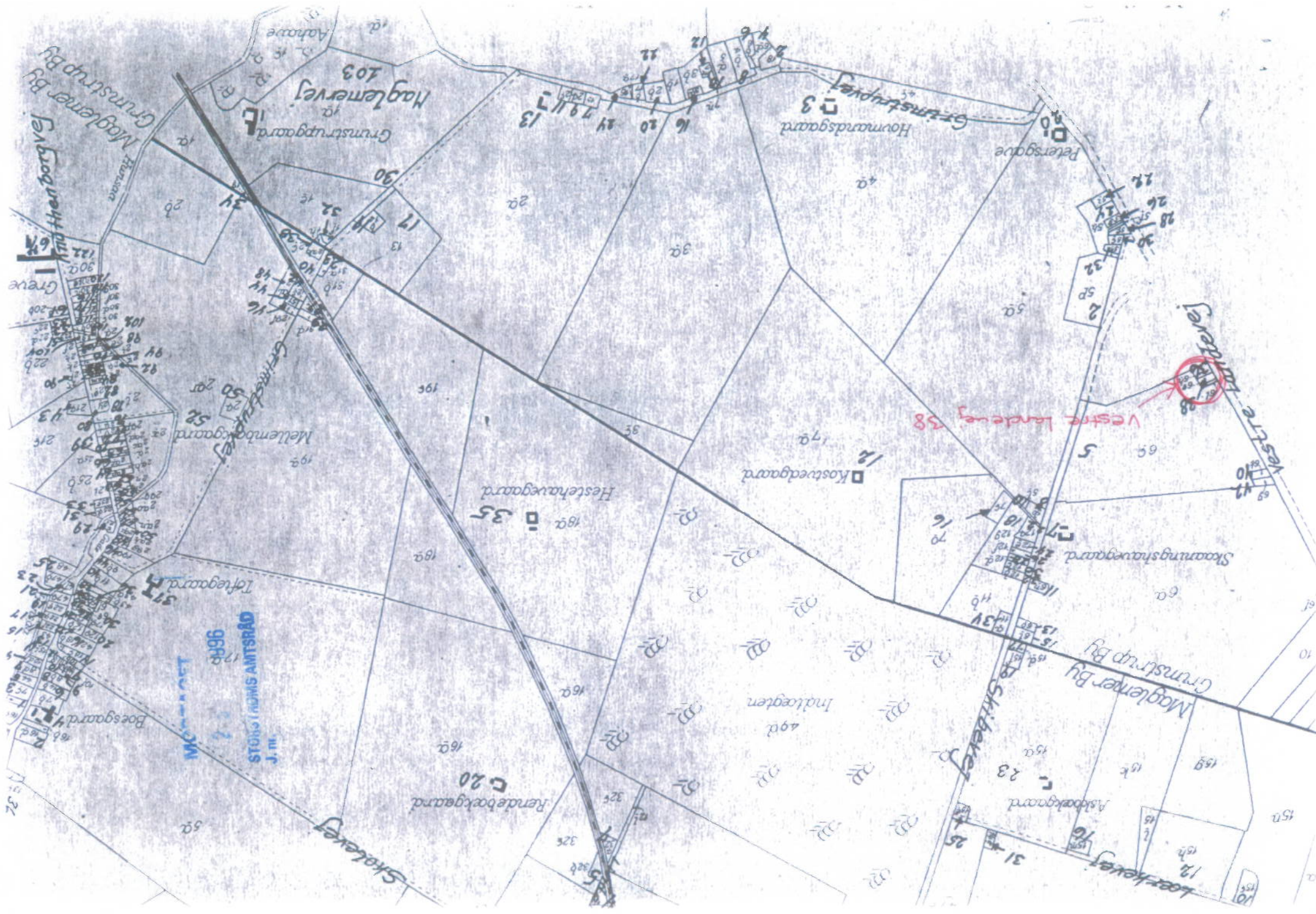
I følge Maribo kommunes oplysninger er det kun ejendommen Vestre Landevej 38, 4930 Maribo, der ikke er tilsluttet vandværk.

Kort over ejendommens placering er vedlagt.

Venlig hilsen

C. Jensen
Catarina Jensen
miljømedarbejder

Bygnings-, Plan- og Miljøafdelingen



STORSTYREDETS AMTSRÅD
1986

1986

Vestre Landevej 38

Mogler By
Grønstrup By

Moglervej 103

Grønstrupvej 3

Vestre Landevej

Boesgaard

Loftegaard

Rendeboekgaard

Hestehavegaard

Kostvedgaard

Skovshavegaard

Mogler By

Skovhøvej

Askebølgård

Løstvej

Skovhøvej

Greve

11-32

10

15n

10

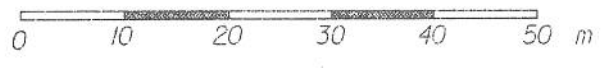
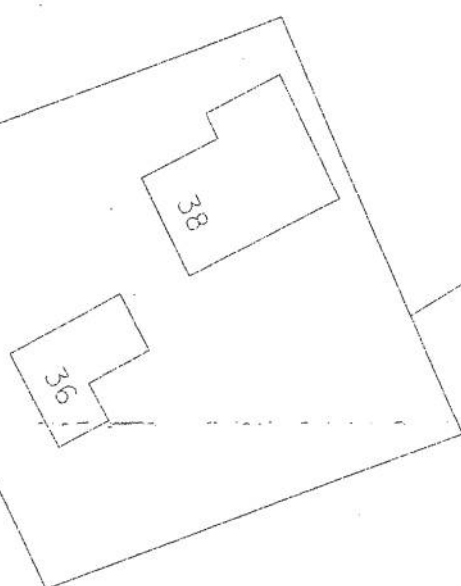
10

10

10

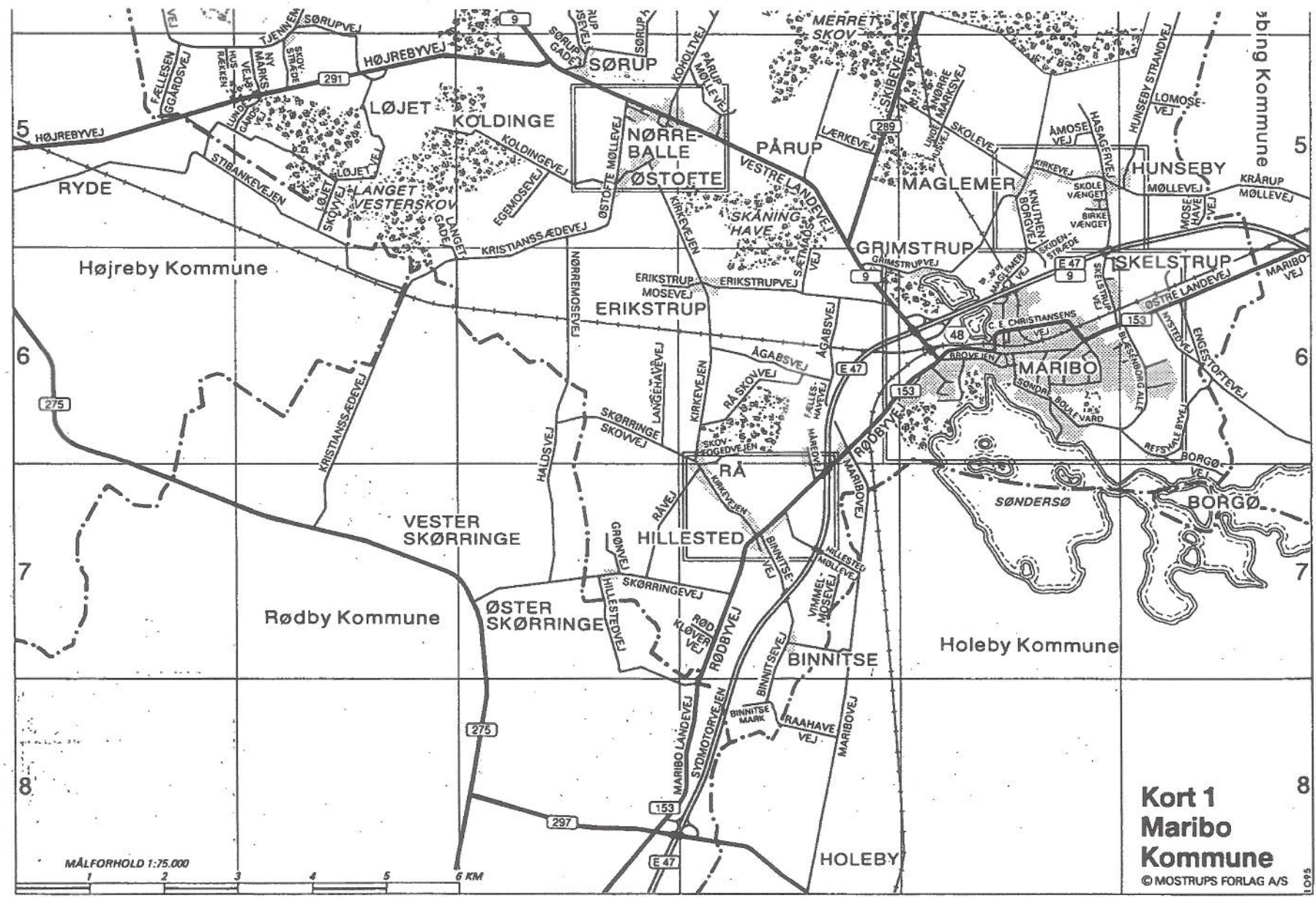
10

MODTAGE
2 5 SEP. 1996
STORSTRÖMS AMTSRÅD
J. nr.



naboer, genboer, underboer...

MØD DEM I MOSTRUP'S



KORT

Find de handlende på **Mostrup's Gule Sider**

Kort 1 Maribo Kommune



DSV
Egevej 7, Skuldelev
4050 Skibby

att: Søren Andersen.

Dato: **10. OKT. 1996**
~~Jnr. 8-75-14-7-1995~~
CFA 8-75-14-23-1997
Sagsbehandler:
Agronom
Christian Fogt Andersen

Vedr. anmeldelse af slaggeudlæg ved Hovedlandevej 133, fra Skibevej til Pårup Møllevej.

Med brev af 11. september 1996 har DSV Anlæg, Teknik & Miljø A/S på vegne af Storstrøms amt, Vejkontoret anmeldt at ville anvende ialt 9.000 tons slagge fra affaldsforbrænding til bundsikring af cykelsti.

Slaggen skal anvendes ved Hovedlandevej (Vestre Landevej) 133, på strækningen anført på vedlagte kortbilag under forudsætning af, at der ikke nogetsteds er en afstand mindre end 20 meter fra slagge til aktive vandindvindingsanlæg.

Storstrøms amt har ikke registreret nogle aktive boringer i nærhed af udlægget. Maribo kommune har oplyst, at ejendommen **Vestre Landevej 38** ikke er tilsluttet vandværk.

Da materialet som slaggen afdækkes med er vandstandsende, følger anmeldelsen §7 stk 1 i bekendtgørelse nr. 568 af 6. december 1983 om "anvendelse af slagge og flyveaske". Slaggen skal anbringes over højeste grundvandsspejl.

Af anmeldelsen fremgår, at slaggen påtænkes udlagt i en lagtykkelse af ca. 15 cm. og dermed max. 1 meter som gennemsnit pr. 1.000 kvadratmeter.

Analyse af slagge skal foretages som fastsat i slaggebekendtgørelsens §3 stk 2.

Af den fremsendte analyserapport fremgår det, at de i bekendtgørelsen fastsatte kvalitetskrav vedr. tungmetalindhold mv. ikke er overskredet.

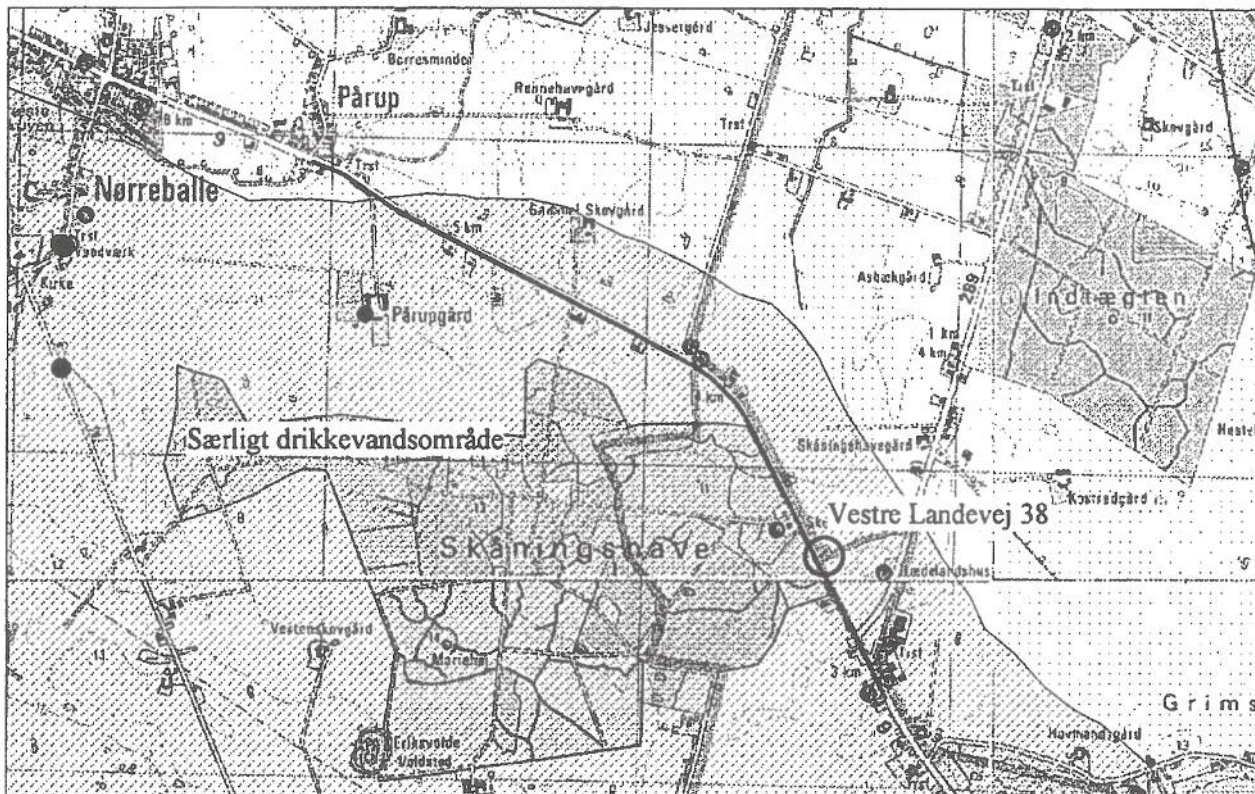
Såfremt de i bekendtgørelsen opstillede krav i øvrigt overholdes har amtets Grundvandskontor ingen bemærkninger til det anmeldte.

Med venlig hilsen

Christian Fogt Andersen

Kopi er tilsendt: Maribo kommune
Storstrøms amts Vejkontor

Kortbilag Slaggeudlæg i Maribo kommune



- Boringer med større aktiv vandindvinding
- Øvrige registrerede boringer
- Slaggeplacering

Lokalitet:

Hovedlandevej 133

Cykelsti fra Skibevej til Pårup Møllevej

Bygherre:

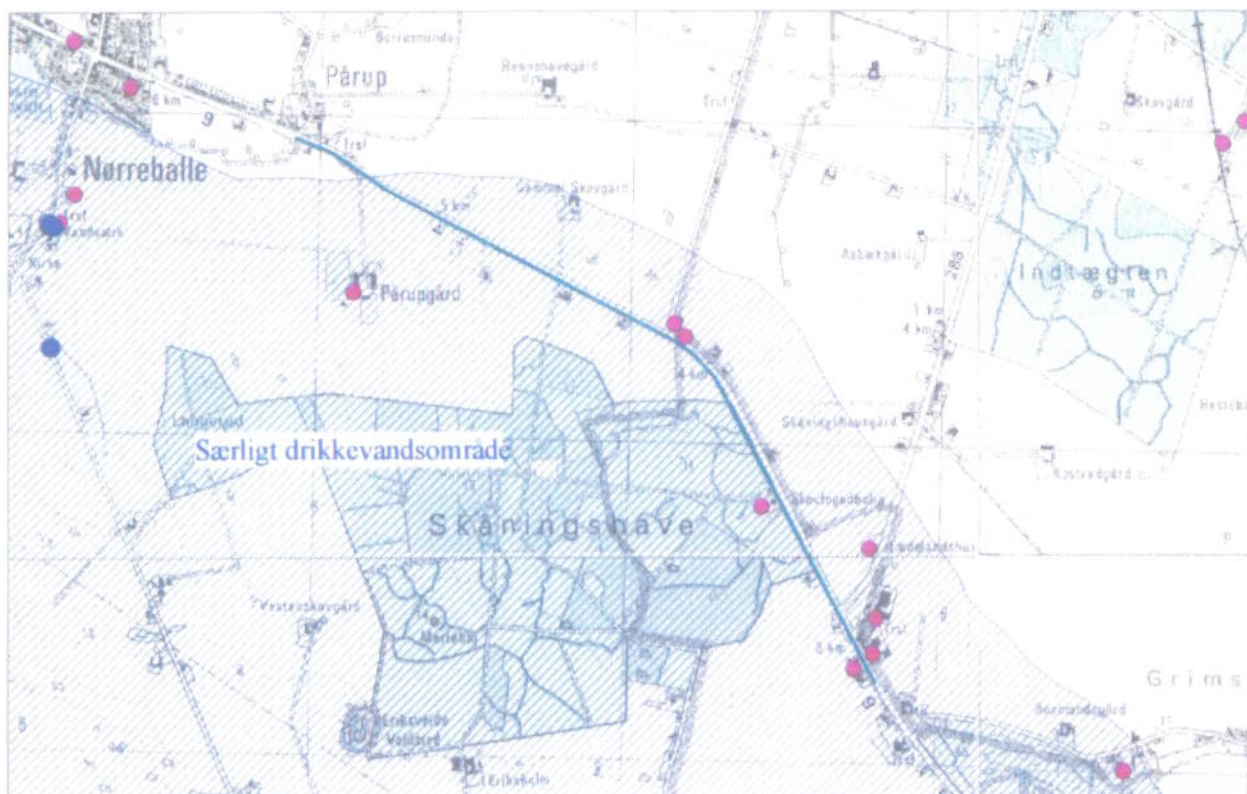
Storstrøms amt
Vejkontoret
Parkvej 37
4800 Nykøbing F.

Storstrøms amt
Grundvandskontoret

J. nr. 8-75-14-7-1995
September 1996

Kortbilag

Slaggeudlæg i Maribo kommune



- Boringer med større aktiv vandindvinding
- Øvrige registrerede boringer
- Slaggeplacering

Lokalitet:

Hovedlandevej 133
Cykelsti fra Skibevej til Pårup Møllevej

Bygherre:

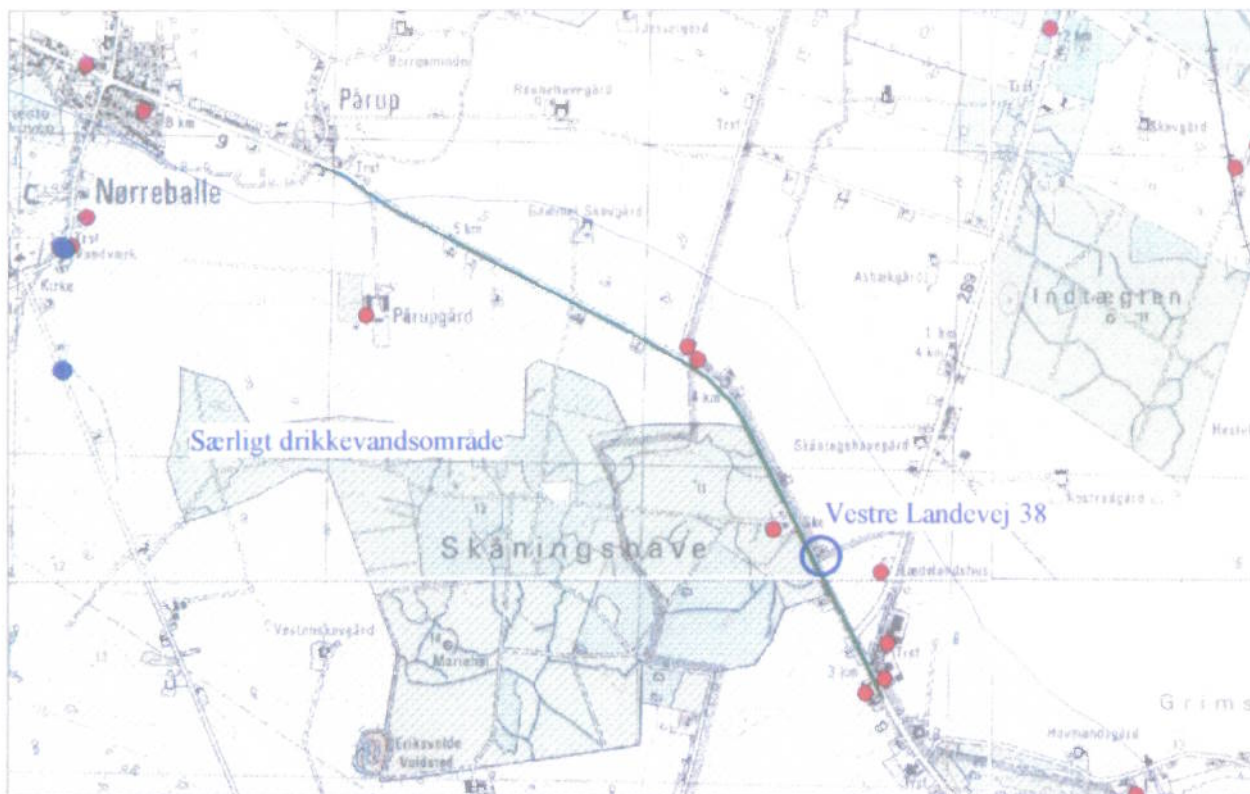
Storstrøms amt
Vejkontoret
Parkvej 37
4800 Nykøbing F.

Storstrøms amt
Grundvandskontoret

J. nr 8-75-14-7-1995
September 1996

Kortbilag

Slaggeudlæg i Maribo kommune



- Boringer med større aktiv vandindvinding
- Øvrige registrerede boringer
- Slaggeplacering

Lokalitet:

Hovedlandevej 133
Cykelsti fra Skibevej til Pårup Møllevej

Bygherre:

Storstrøms amt
Vejkontoret
Parkvej 37
4800 Nykøbing F.

Storstrøms amt
Grundvandskontoret

J. nr. 8-75-14-7-1995
September 1996



Storstrøms Amt

Teknik- og miljøforvaltningen.

Vejkontoret

Grundvandskontoret

14. april 1997
Jnr. 9-03-3-133-2-1995

HER

ehn
Sagsbehandler:
civ. ing.

MODTAGET

Elsebeth H. Nilsson
C:\WP133-2\GRUNDEVAN.ANS

15 APR. 1997

att: Christian Fogt Andersen

STORSTRØMS AMTSRÅD
J. nr.

Grundvandskontorets sag jnr. 8-75-14-7-1995

8-75-14-23-1997

Hovedlandevej 133, anlæg af cykelsti - Skibevej-Pårup Møllevej - km 3,0 - 5,5

Grundvandskontoret har tidligere behandlet en ansøgning om tilladelse til udlægning af slagge i 15 cm tykkelse, som bundsikring under ovennævnte cykelstier.


I vejens venstre side imod syd, er der et 1- 1,3 m tykt muldlag på en større delstrækning.

Bæreevnen er således ikke tilstrækkeligt med den tidligere foreslående opbygning af bærelag.

For at forøge bæreevnen ønsker vi at udlægge slaggen i en større lagtykkelse, hvor det er nødvendigt.

Vi skal derfor bede om at få tilladelse til udlægning af et op til 30 cm tykt slaggelag på de delstrækninger, hvor det er nødvendigt af bæreevnmæssige årsager.

Med venlig hilsen



Elsebeth H. Nilsson



Vejkontoret
HER

Elsebeth H. Nilsson

16. April 1997
Jnr.: 8-75-14-23-1997
Cha

Vejkontorets sag jnr. 9-03-3-133-2-1995

Vedr. Hovedlandevej 133, anlæg af cykelsti - Skibevej - Pårup Møllevej.

Grundvandskontoret har ingen bemærkninger til det anmeldte projekt. Da bekendtgørelse nr. 568 af 6. december 1983 om "anvendelse af slagge og flyveaske", tillader en lagtykkelse på max. 30cm uden afdækning af vandstandsende materiale og op til 1 m ved overdækning af vandstandsende materiale. Da al slaggen overdækkes i det nævnte projekt er der ingen problemer selvom der skulle lægges mere end 30 cm ud enkelte steder for at opnå den nødvendige bæreevne.

Med venlig hilsen

Charlotte Smietana

Charlotte Smietana

Miljøtekniker



Storstrøms Amt

Teknik- og miljøforvaltningen

Grundvandskontoret

DSV
Egevej 7, Skuldelev
4050 Skibby

att: Søren Andersen.

Dato: 10. OKT. 1996
Jnr. 8-75-14-7-1995—
CFA 8-75-14-25-1997
Sagsbehandler:
Agronom
Christian Fogt Andersen

Vedr. anmeldelse af slaggeudlæg ved Hovedlandevej 133, fra Skibevej til Pårup Møllevej.

Med brev af 11. september 1996 har DSV Anlæg, Teknik & Miljø A/S på vegne af Storstrøms amt, Vejkontoret anmeldt at ville anvende ialt 9.000 tons slagge fra affaldsforbrænding til bundsikring af cykelsti.

Slaggen skal anvendes ved Hovedlandevej (Vestre Landevej) 133, på strækningen anført på vedlagte kortbilag under forudsætning af, at der ikke nogetsteds er en afstand mindre end 20 meter fra slagge til aktive vandindvindingsanlæg.

Storstrøms amt har ikke registreret nogle aktive borer i nærhed af udlægget. Maribo kommune har oplyst, at ejendommen **Vestre Landevej 38** ikke er tilsluttet vandværk.

Da materialet som slaggen afdækkes med er vandstandsende, følger anmeldelsen §7 stk 1 i bekendtgørelse nr. 568 af 6. december 1983 om "anvendelse af slagge og flyveaske". Slaggen skal anbringes over højeste grundvandspejl.

Af anmeldelsen fremgår, at slaggen påtænkes udlagt i en lagtykkelse af ca. 15 cm. og dermed max. 1 meter som gennemsnit pr. 1.000 kvadratmeter.

Analyse af slagge skal foretages som fastsat i slaggebekendtgørelsens §3 stk 2.

Af den fremsendte analyserapport fremgår det, at de i bekendtgørelsen fastsatte kvalitetskrav vedr. tungmetalindhold mv. ikke er overskredet.

Såfremt de i bekendtgørelsen opstillede krav i øvrigt overholdes har amtets Grundvandskontor ingen bemærkninger til det anmeldte.

Med venlig hilsen

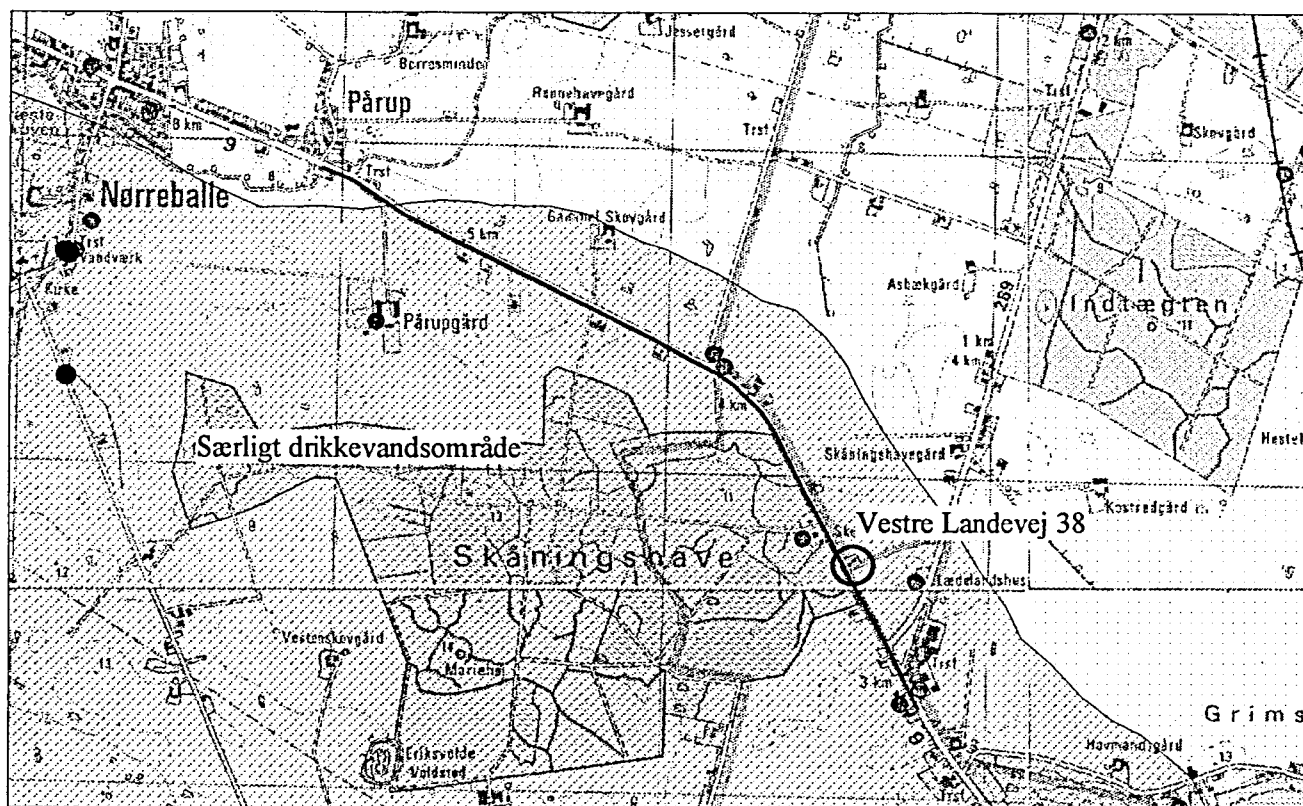
Christian Fogt Andersen

Kopi er tilsendt: Maribo kommune
Storstrøms amts Vejkontor

CFA
2

Kortbilag

Slaggeudlæg i Maribo kommune



- Boringer med større aktiv vandindvinding
- Øvrige registrerede boringer
- Slaggeplacering

Lokalitet:

Hovedlandevej 133
Cykelsti fra Skibevej til Pårup Møllevej

Bygherre:

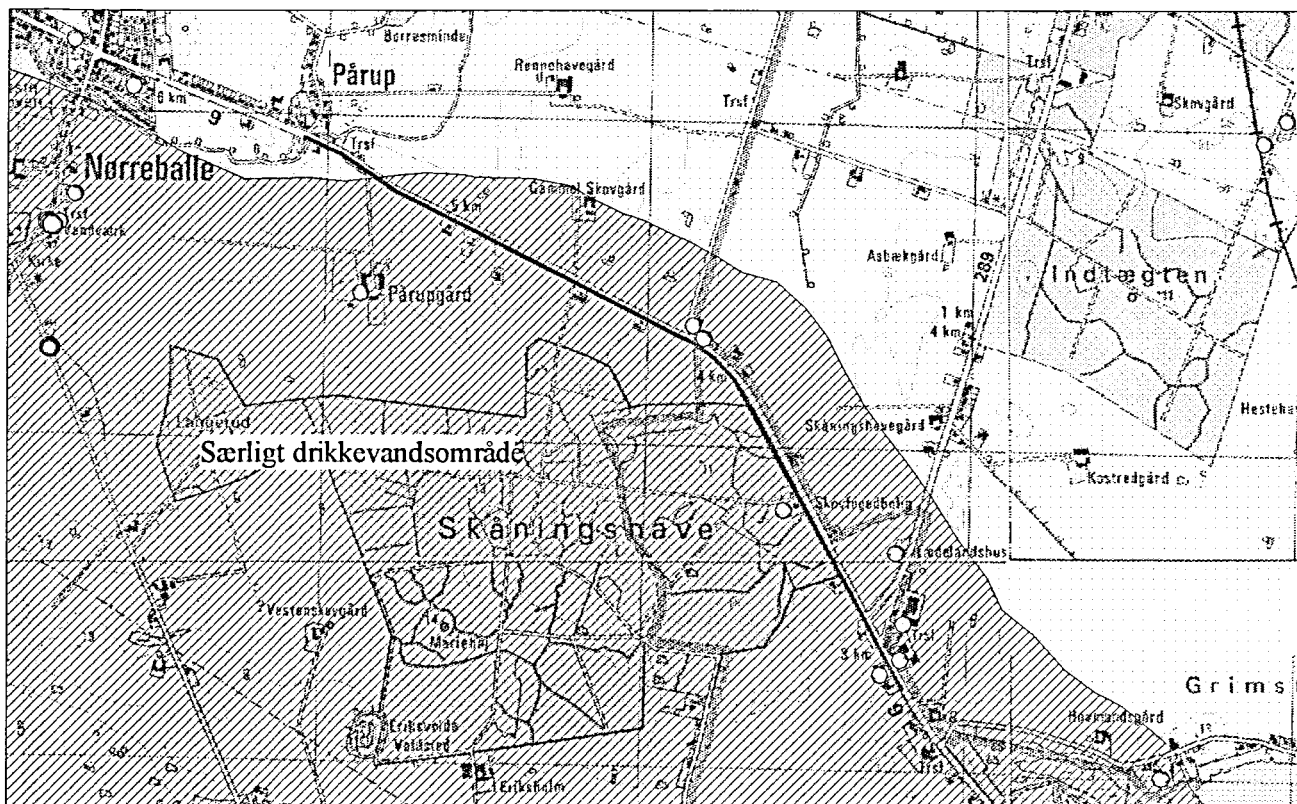
Storstrøms amt
Vejkontoret
Parkvej 37
4800 Nykøbing F.

Storstrøms amt
Grundvandskontoret

J. nr. 8-75-14-7-1995
September 1996

Kortbilag

Slaggeudlæg i Maribo kommune



- Boringer med større aktiv vandindvinding
- Øvrige registrerede boringer
- Slaggeplacering

Lokalitet:

Hovedlandevej 133

Cykelsti fra Skibevej til Pårup Møllevej

Bygherre:

Storstrøms amt

Vejkontoret

Parkvej 37

4800 Nykøbing F.

Storstrøms amt

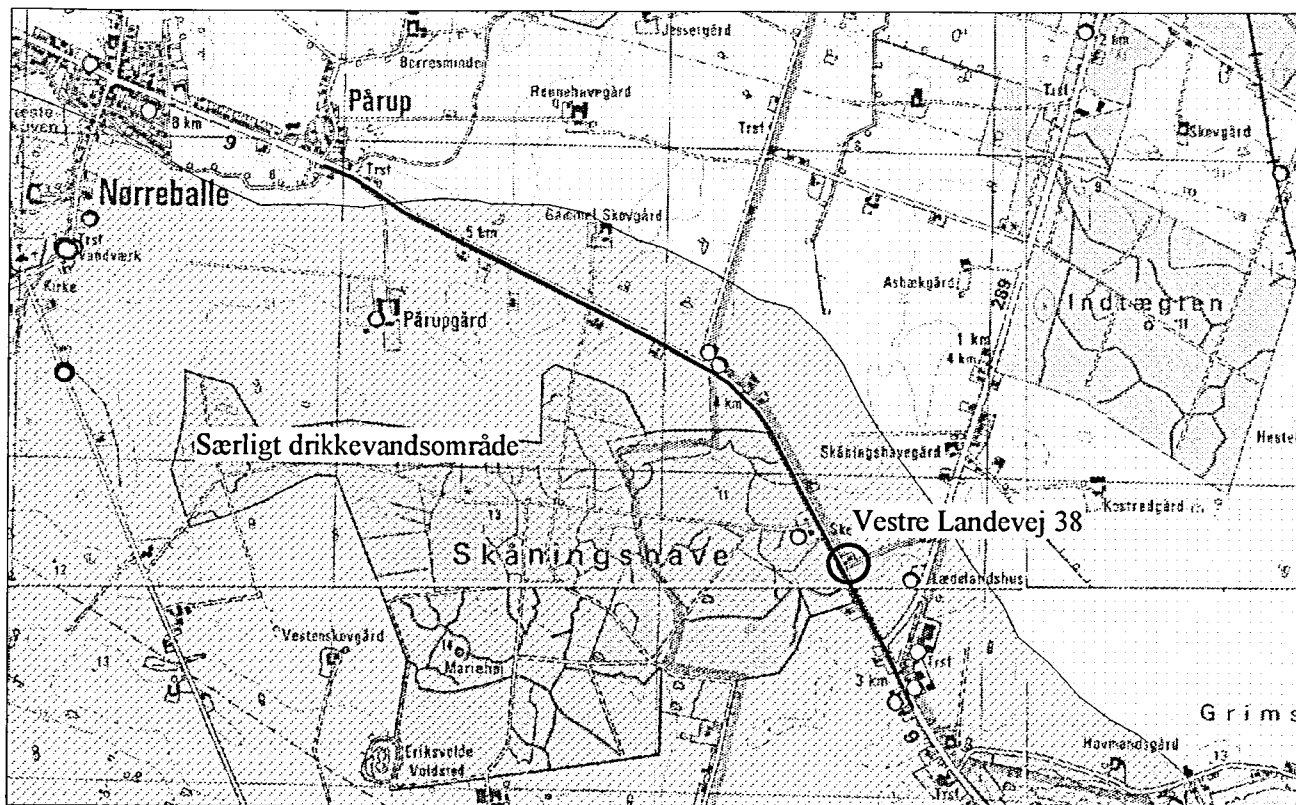
Grundvandskontoret

J. nr. 8-75-14-7-1995

September 1996

Kortbilag

Slaggeudlæg i Maribo kommune



- Boringer med større aktiv vandindvinding
- Øvrige registrerede boringer
- Slaggeplacering

Lokalitet:

Hovedlandevej 133

Cykelsti fra Skibevej til Pårup Møllevej

Bygherre:

Storstrøms amt
Vejkontoret
Parkvej 37
4800 Nykøbing F.

Storstrøms amt
Grundvandskontoret

J. nr. 8-75-14-7-1995
September 1996

DSV Anlæg, Teknik &
Miljø A/S
Egevej 7, Skuldelev
4050 Skibby

Telefon 47 52 47 00
Telefax 47 52 41 00
Giro 2 17 71 10
A/S reg. nr. 108.048



DSV Anlæg, Teknik & Miljø A/S

Storstrøms Amt
Miljøafdelingen
Parkvej 37
4800 Nykøbing F.

MODTAGET

12 SEP. 1996

STORSTRØMS AMTENRÅD
J.nr. 8-75-14-7-1995 11.09.1996
23/99 SA949

Sagsbehandler: Christian Andersen

Vedr.: Anmeldelse for bygherren om anvendelse af 0/50 mm affalds-
forbrændingsslagger.

Bygherre og ejer:

Storstrøms Amt
Teknisk Forvaltning, Vejkontoret
Parkvej 37
4800 Nykøbing F.

Anvendelsessted:

Hlv.133, km 3,0 - 5,5
Maribo - Tårs Færgenhavn
Cykelsti fra Skibevej til Pårup Møllevej

Entreprenør:

Klemmensen & Nielsen Entreprise A/S
Industriparken 17-19
4800 Nykøbing F.

tlf. 54 85 17 99

Transportør:

DSV Transport A/S Skuldelev
Egevej 7, Skuldelev
4050 Skibby
att.: Søren Andersen

Anvendelsesformål:

Bundsikring af cykelsti. Slaggen vil blive belagt med tæt belægning. Yderligere spørgsmål vedrørende projektet henvises til Teknisk Forvaltnings Vejkontor.

INDTÆGT

12 SEP 1995

ØKONOMISK AFDELING

d.nr. 8-75-14-7-1995

23-1997

Anvendelsestidspunkt:

Når godkendelsen foreligger. Jeg mener at slaggen ønskes leveret i november måned.

Mængde:

5000 m³ x rumvægt 1,8 (fast mål) = 9000 tons

- Lagtykkelse max. 1 meter i gennemsnit pr. 1000 m².

Der er ikke tidligere deponeret slagge på matriklen !!!

Afstand til vandindvinding:

Mere end 20 meter.

Afstand til sekundært grundvandsspejl:

Fri af grundvandsspejl.

Slaggeproducent/kvalitet:

Slaggen er produceret på I/S Vestforbrænding, og overholder, ifølge vedlagte analyser, grænseværdier for anvendelse til bygge- og anlægsformål.

Med venlig hilsen

DSV Anlæg, Teknik & Miljø A/S



Søren Andersen

Bilag: Kortbilag
Analysebevis

1/2 10⁺



Vejkontoret
HER

Elsebeth H. Nilsson

16. April 1997
Jnr.: 8-75-14-23-1997
Cha

Vejkontorets sag jnr. 9-03-3-133-2-1995

Vedr. Hovedlandevej 133, anlæg af cykelsti - Skibevej - Pårup Møllevej.

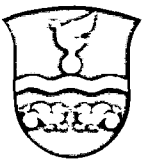
Grundvandskontoret har ingen bemærkninger til det anmeldte projekt. Da bekendtgørelse nr. 568 af 6. december 1983 om "anvendelse af slagge og flyveaske", tillader en lagtykkelse på max. 30cm uden afdækning af vandstandsende materiale og op til 1 m ved overdækning af vandstandsende materiale. Da al slaggen overdækkes i det nævnte projekt er der ingen problemer selvom der skulle lægges mere end 30 cm ud enkelte steder for at opnå den nødvendige bæreevne.

Med venlig hilsen

Charlotte Smietana

Charlotte Smietana

Miljøtekniker



Storstrøms Amt

Teknik- og miljøforvaltningen.

Vejkontoret

Grundvandskontoret

HER

att: Christian Fogt Andersen

Grundvandskontorets sag jnr. 8-75-14-~~7~~-1995

Hovedlandevej 133, anlæg af cykelsti - Skibevej-Pårup Møllevej - km 3,0 - 5,5

Grundvandskontoret har tidligere behandlet en ansøgning om tilladelse til udlægning af slagge i 15 cm tykkelse, som bundsikring under ovennævnte cykelstier.

I vejens venstre side imod syd, er der et 1- 1,3 m tykt muldlag på en større delstrækning.

Bæreevnen er således ikke tilstrækkeligt med den tidligere foreslående opbygning af bærelag.

For at forøge bæreevnen ønsker vi at udlægge slaggen i en større lagtykkelse, hvor det er nødvendigt.

Vi skal derfor bede om at få tilladelse til udlægning af et op til 30 cm tykt slaggelag på de delstrækninger, hvor det er nødvendigt af bæreevнемæssige årsager.

Med venlig hilsen

Elsebeth H. Nilsson

14. april 1997
Jnr. 9-03-3-133-2-1995

ehn

Sagsbehandler:

civ. ing.

Elsebeth H. Nilsson

C:\WP\133-2\GRUNDVAN.ANS

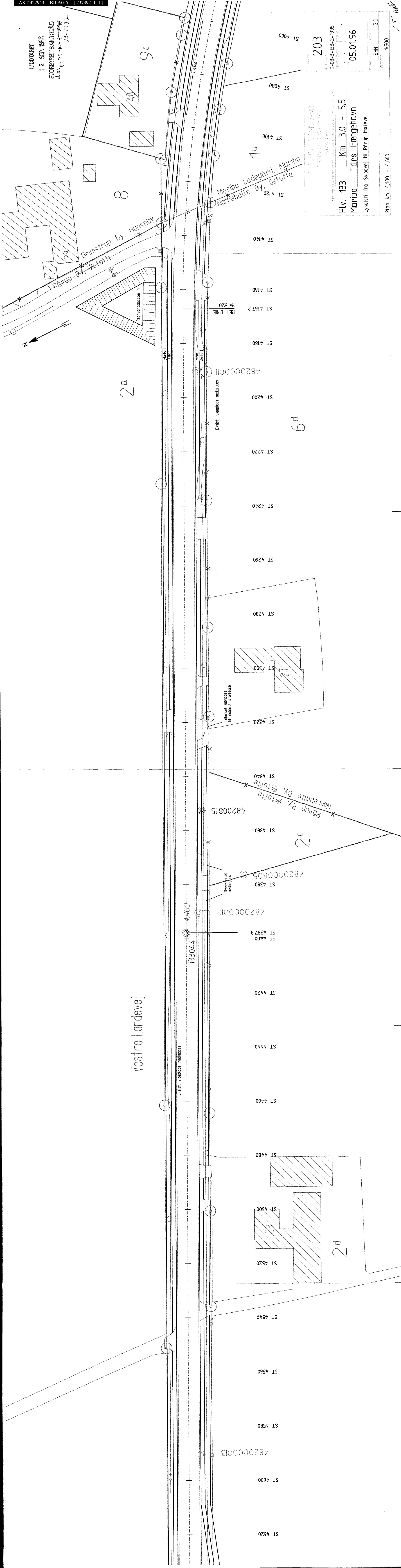
MODTAGE

15 APR. 1997

STORSTRØMS AMTSRÅD
J. nr.

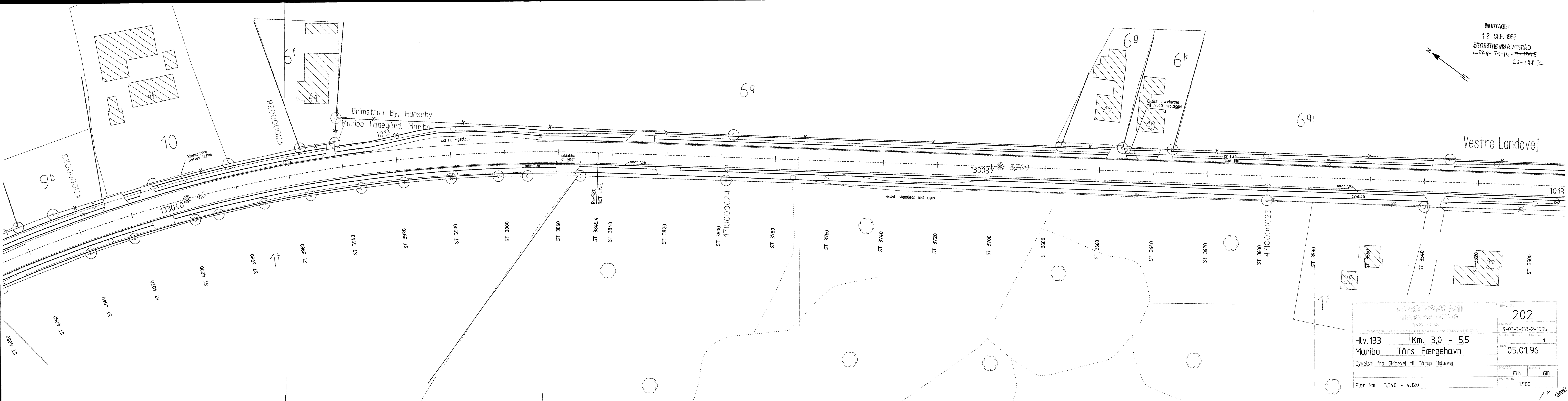
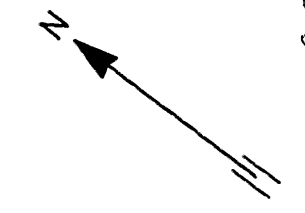
8-75-14-23-1997

HJODTAGEF
12 SEP. 1995
STORSTRØMS AMTSTAD
J.nr. 8-75-14-7-1995
24-1592

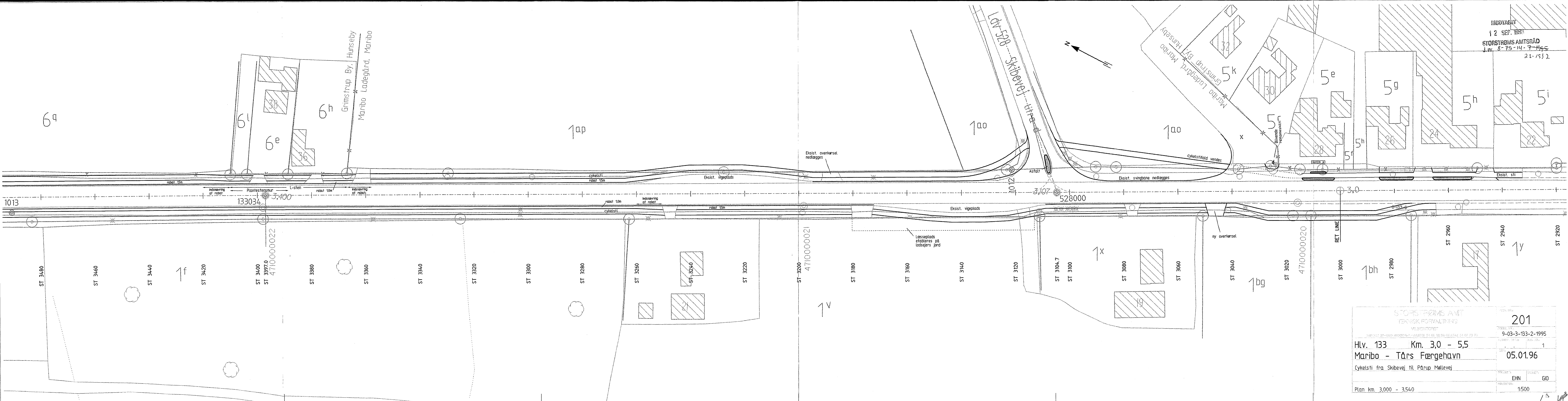


STORSTRØMS AMT TEKNISKEFORVALTNING		203
MÅLSTAV 9-03-3-133-2-1995		05.01.96
Hlv. 133 Km. 30 - 5,5		
Maribo - Tårs Færgeshavn		
Cykelsti fra Skibevej til Pårup Møllevej		
PROJEKT EHN	REVISJON GID	1500
Plan km. 4,100 - 4,660		

MODTÆGET
 12 SEP. 1996
 STORSTRØMS AMTSRÅD
 D. nr. 8-75-14-7-1995
 23-1812

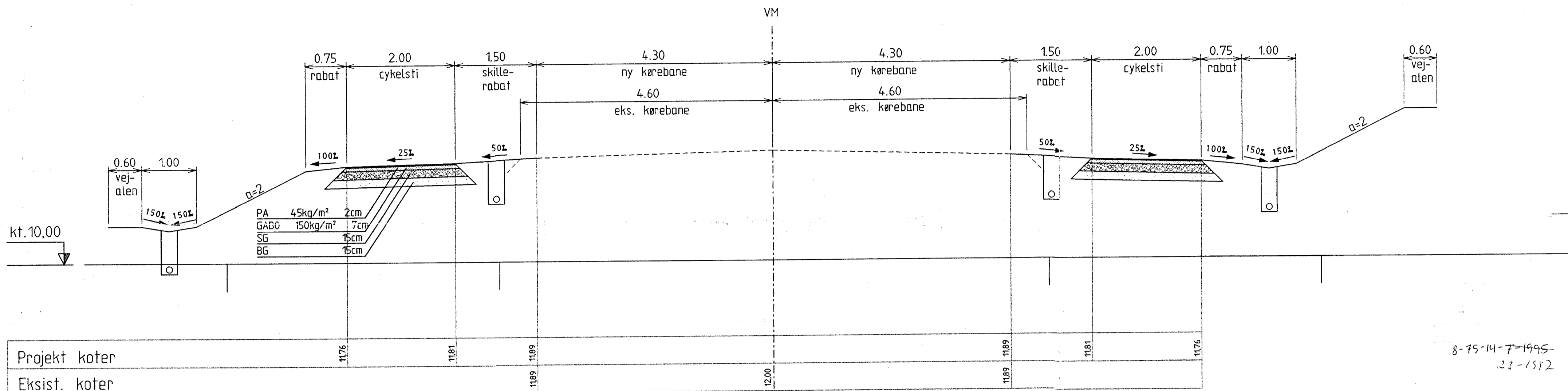


STORSTRØMS AMT TEKNISK FORVALTNING VEJKONTROL		202 9-03-3-133-2-1995
Hlv.133 Maribo - Tårs Færgehavn	Km. 3,0 - 5,5 Cykelsti fra Skibevej til Pårup Møllevej	05.01.96 1
Plan km. 3,540 - 4,120	EHN GJO	1:500

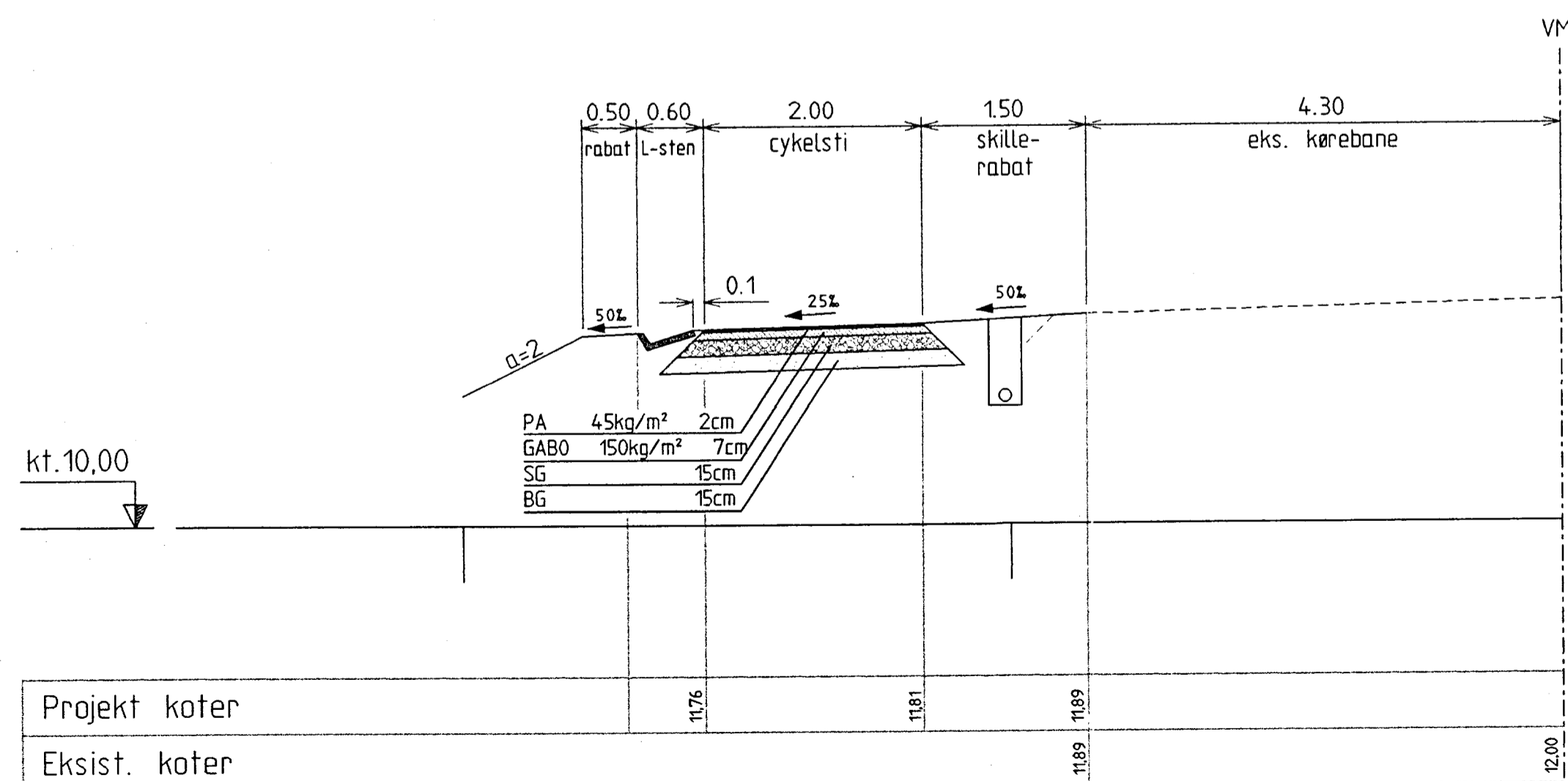


BRØDTAGET
 12 SEP. 1995
 STORSTRØMS AMTSRÅD
 J. nr. 8-75-14-7-1995
 23-1532

STORSTRØMS AMT TEKNISK FORVALTNING VEJKONTORET		1525 BR-4 201
Hlv. 133 Km. 3,0 - 5,5 Maribo - Tårs Færgehavn		9-03-3-133-2-1995
Cykelsti fra Skibevej til Pårup Møllevej		1
Plan km. 3,000 - 3,540		05.01.96
PROJ. EHN	TEK. GIO	
MÅLSTOK: 1:500		

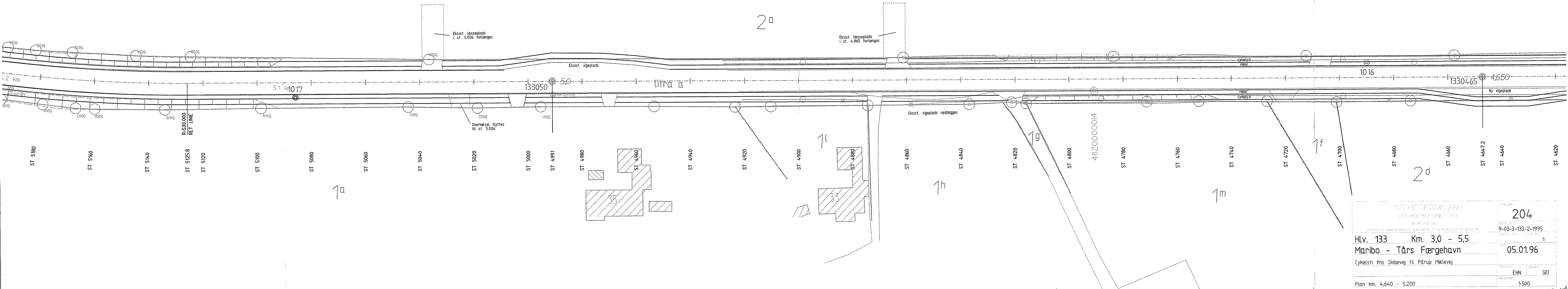
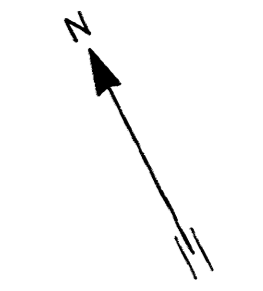


8-75-14-7-1995-
32-1552

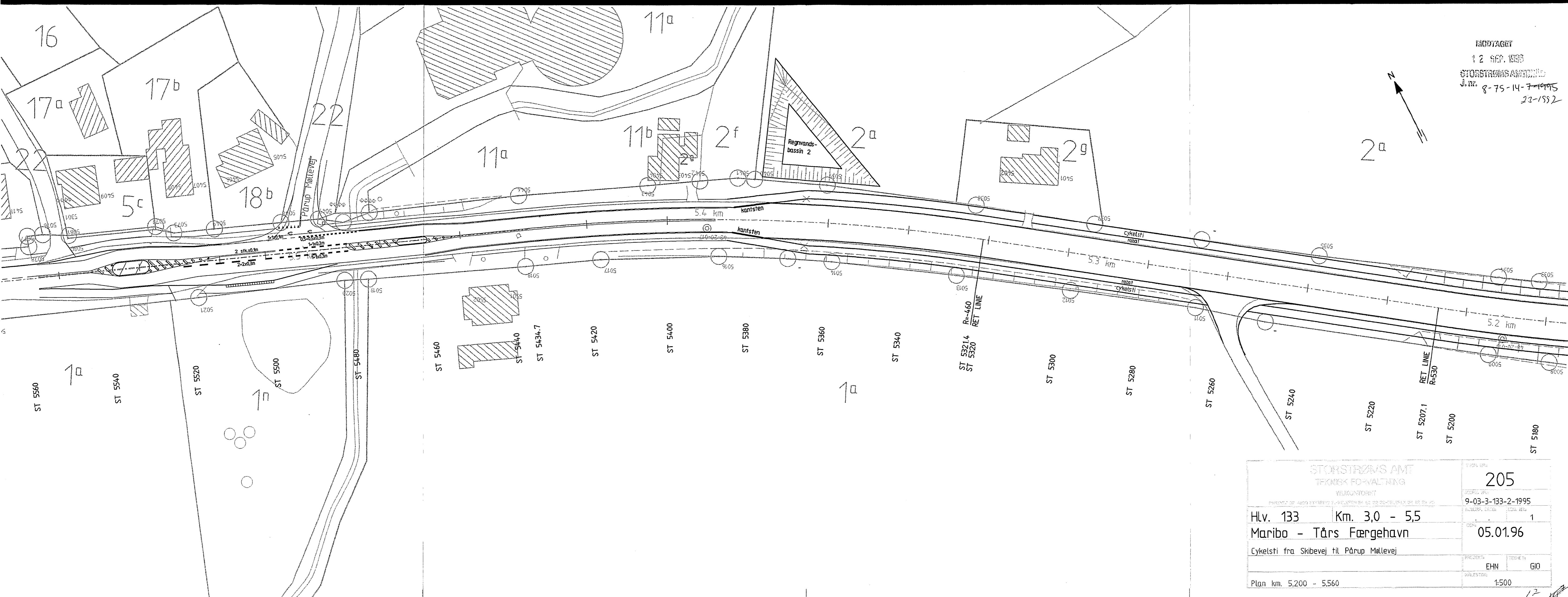


STORSTRØMS AMT TEKNISK FORVALTNING VEJKONTORET <small>PARKVEJ 37-4800 NYKØBING F. - TELEFON 54 82 32 32 - TELEFAX 54 82 23 70</small>		TEGN. NR.: 301
Hlv. 133 Km. 3,0 - 5,5		JOURN. NR.: 9-03-3-133-2-1995
Maribo - Tårs Færgehavn		AJOURF. DATO: UDG. NR.: 1
Cykelsti fra Skibevej til Pårup Møllevej		DEN: 27.02.96
PROJEKT: EHN	TEGNET: GIO	MÅLESTOK: 1:50
Normaltværprofil		

10/10



STORSTRØMS AMI		204
TEKNISK FORVALTNING		
VILKINGTORRET		
9-03-3-133-2-1995		
Hlv. 133	Km. 3,0 - 5,5	1
Maribo - Tårs Færghavn		05.01.96
Cykelsti fra Skibevej til Pårup Møllevej		
EHN	GIO	
Plan km. 4,640 - 5,200		1:500



MODTÆGET
 12 SEP. 1995
 STORSTRØMS AMT
 J. nr. 8-75-14-7-1995
 23-1552



STORSTRØMS AMT TEKNISK FORVALTNING VEJKONTORET		205
HLV. 133 Km. 3,0 - 5,5 Maribo - Tårs Færgenhavn		9-03-3-133-2-1995
Cykelsti fra Skibevej til Pårup Møllevvej		05.01.96
Plan km. 5,200 - 5,560		1:500

INDGÆT

12 SEP 1996

8. AUG. 1996

Side 1 af 2 sider

TEKNIKENS ARBEJDS

8-75-14-7-1995



23-1992

HØ VESTFORBRÆNDING

Vestforbrænding I/S
Ejbymosevej 219
2600 Glostrup
Att: Ewa Sonne

SAGSBEH.:	HH	PERSONALE
EJS	NJ	HJS
GB	SEO	
BJO		
HØ		
PP	AFFALD	X JOURNAL
AAP	ØKONOMI	RED KOP

Journal nr. 965232
Medlem/Sag nr. Sv.V.
Rekv. nr.
Prøve modtaget 96-07-29
Prøvningstermin 96/07/29-96/08/07
Udarbejdet af Henning M. Jensen
dk-TEKNIK 96-08-07

Susanne Westborg

UNDERSØGELSE AF SLAGGE OG FLYVEASKE

Prøve af Affaldsslagge
Prøve mærket VF 26/7-96, slagge 6/96
Prøve størrelse 5137,9 g
Emballage Tæt plast pose

Før analyse er der frasorteret ialt
Analysen er foretaget på den rest. prøve på
Den indleverede prøve indeholdt ialt

855,0 g metal
4282,9 g (incl. vand)
11,1 % vand

Analyseresultat :

Bortglødeligt (v.550 °C) på vand- og metalfri prøve. 0,8 %
Forgærbart, som CO₂ (TUV) på vand- og metalfri prøve. %

Analyseresultaterne er herefter omregnet til hele den indleverede prøve på 5137,9 g
hvorefter resultaterne bliver :

Bortglødeligt, på indleveret prøve 0,5 %
Bortglødeligt, på vandfri indleveret prøve 0,6 %
Forgærbart, (som CO₂) på vandfri indleveret prøve %
Forgærbart, (som C) på vandfri indleveret prøve %

Bemærkninger :

Aske v. 550 °C på indleveret prøve 88,3 %

Prøverapporten må kun gengives i uddrag, hvis dk-TEKNIK forud har godkendt uddraget.
Prøvningsresultaterne gælder udelukkende de analyserede prøver.

18

12 SEP 1996

Side 2 af 2 sider

8-75-14-7-1995

23-1587



Vestforbrænding I/S
Ejbymøsevej 219
2600 Glostrup
Att.: Ewa Sonne

Journal nr. 965232
Medlem/Sag nr. Sv.V.
Rekv. nr.
Prøve modtaget 96-07-29
Prøvningstermin 96/07/29-96/08/07
Udarbejdet af Henning M. Jensen
dk-TEKNIK 96-08-07

Susanne Westborg
Susanne Westborg

UNDERSØGELSE AF SLAGGE OG FLYVEASKE

Jvf. Miljøministeriets Bekendtgørelse nr. 568

Prøve af	Affaldsslagge
Prøve mærket	VF 26/7-96, slagge 6/96
Prøve størrelse	5137,9 g
Emballage	Tæt plast pose

ANALYSEPARAMETER	ANALYSEVÆRDI	ENHED
Bly (Pb)	920	mg/kg TS
Cadmium (Cd)	< 1	mg/kg TS
Kviksølv (Hg)	< 0,07	mg/kg TS
Totalalkalinitet	3,3	eqv/kg TS
pH (målt på 1 % vandig opløsning)	10,8	

Bemærkninger :

Før analyse er der frasorteret ialt
Analysen er foretaget på den rest. prøve på

855,0 g metal
4282,9 g (incl. vand)

Prøverapporten må kun gives i uddrag, hvis dk-TEKNIK forud har godkendt uddraget.
Prøvningsresultaterne gælder udelukkende de analyserede prøver.

GB		NJ		HJS
BJO		SEO		
HØ				
PP		AFFALO	X	JOURNAL
AAP		ØKONOMI		FRØKOP

Side 1 af 2 sider



8-75-14-7-1995

20-1992

Vestforbrænding I/S
Ejbymøsevej 219
2600 Glostrup
Att.: Ewa Sonne

INDGÅET

17. JUL. 1996

VF VESTFORBRÆNDING

Journal nr. 965205
Medlem/Sag nr. Sv.V.
Rekv. nr.
Prøve modtaget 96-06-24
Prøvningstermin 96/06/24-96/07/09
Udarbejdet af Rene Hansen
dk-TEKNIK 96-07-09

Susanne Westborg
Susanne Westborg

UNDERSØGELSE AF SLAGGE OG FLYVEASKE

Prøve af Affaldsslagge
Prøve mærket VF, bunke 5/96, mrk. A-1, A-2, A-3 og A-4.
Prøve størrelse 19512,2 g
Emballage 4 tætte plast poser

Før analyse er der frasorteret ialt 4666,3 g metal
Analysen er foretaget på den rest. prøve på 14845,9 g (incl. vand)
Den indleverede prøve indeholdt ialt 12,3 % vand

Analyseresultat :

Bortglødeligt (v.550 °C) på vand- og metalfri prøve. 2,2 %
Forgærbart, som CO₂ (TUV) på vand- og metalfri prøve. %

Analyseresultaterne er herefter omregnet til hele den indleverede prøve på 19512,2 g
hvorefter resultaterne bliver :

Bortglødeligt, på indleveret prøve 1,4 %
Bortglødeligt, på vandfri indleveret prøve 1,6 %
Forgærbart, (som CO₂) på vandfri indleveret prøve %
Forgærbart, (som C) på vandfri indleveret prøve %

Bemærkninger :

Aske v. 550 °C på indleveret prøve 86,3 %

Prøverapporten må kun gengives i uddrag, hvis dk-TEKNIK forud har godkendt uddraget.
Prøvningsresultaterne gælder udelukkende de analyserede prøver.



UNDERSØGELSE

8-75-14-7-1995
23-1882

Vestforbrænding I/S
Ejbymøsevej 219
2600 Glostrup
Att.: Ewa Sonne

Journal nr. 965205
Medlem/Sag nr. Sv.V.
Rekv. nr.
Prøve modtaget 96-06-24
Prøvningstermin 96/06/24-96/07/09
Udarbejdet af Rene Hansen
dk-TEKNIK 96-07-09
Susanne Westborg
Susanne Westborg

UNDERSØGELSE AF SLAGGE OG FLYVEASKE

Jvf. Miljøministeriets Bekendtgørelse nr. 568

Prøve af	Affaldsslagge
Prøve mærket	VF, bunke 5/96, mrk. A-1, A-2, A-3 og A-4.
Prøve størrelse	19512,2 g
Emballage	4 tætte plast poser

ANALYSEPARAMETER	ANALYSEVÆRDI	ENHED
Bly (Pb)	1100	mg/kg TS
Cadmium (Cd)	1,1	mg/kg TS
Kviksølv (Hg)	< 0,07	mg/kg TS
Totalalkalinitet	2,8	eqv/kg TS
pH (målt på 1 % vandig opslemning)	10,4	

Bemærkninger :

Før analyse er der frasorteret ialt 4666,3 g metal
Analysen er foretaget på den rest. prøve på 14845,9 g (incl. vand)

Prøverapporten må kun gengives i uddrag, hvis dk-TEKNIK forud har godkendt uddraget.
Prøvningresultaterne gælder udelukkende de analyserede prøver.

10. JUN. 1996

VESTFORBRÆNDING

Side 1 af 2 sider

12 SEP. 1996



BRUNNEN A/S

8-75-14-7795

20-1997

Vestforbrænding
Ejbymøsevej 219
2600 Glostrup
Att.: Ewa Sonne

SÅGSBEH.	HH	PERSONALE
GB	NJ	HJB
BJO	SEO	
X HØ		
PP	AFFALD	X JOURNAL
AAP	ØKONOMI	RØD KOPI

Journal nr.
Medlem/Sag nr.
Rekv. nr.
Prøve modtaget
Prøvningsstermin
Udarbejdet af
dk-TEKNIK

965171
Sv.V.
96-05-28
96/05/28-96/06/07
Rene Hansen
96-06-07

Susanne Westborg
Susanne Westborg

UNDERSØGELSE AF SLAGGE OG FLYVEASKE

Prøve af Affaldsslagge
Prøve mærket 4/96
Prøve størrelse 5387 g
Emballage Tæt plast pose

Før analyse er der frasorteret ialt
Analysen er foretaget på den rest prøve på
Den indleverede prøve indeholdt ialt

849,8 g metal
4537,2 g (incl. vand)
10,1 % vand

Analyseresultat :

Bortglødeligt (v.550 °C) på vand- og metalfri prøve. 0,5 %
Forgærbart, som CO₂ (TUV) på vand- og metalfri prøve. %

Analyseresultaterne er herefter omregnet til hele den indleverede prøve på 5387,0 g
hvorefter resultaterne bliver :

Bortglødeligt på indleveret prøve 0,4 %
Bortglødeligt på vandfri indleveret prøve 0,4 %
Forgærbart, (som CO₂) på vandfri indleveret prøve %
Forgærbart, (som C) på vandfri indleveret prøve %

Bemærkninger :

Aske v. 550 °C på indleveret prøve 89,5 %

Proverapporten må kun gengives i uddrag, hvis dk-TEKNIK forud har godkendt uddraget.
Prøvningsresultaterne gælder udelukkende de analyserede prøver.

10¹²



REGISTRERINGSNUMMER
d.nr. 8-75-14-7-1995

Vestforbrænding I/S
Ejbymosevej 219
2600 Glostrup
Att.: Ewa Sonne

Journal nr. 965171
Medlem/Sag nr. Sv.V.
Rekv. nr.
Prøve modtaget 96-05-28
Prøvningstermin 96/05/28-96/06/07
Udarbejdet af Rene Hansen
dk-TEKNIK 96-06-07

Susanne Westborg
Susanne Westborg

UNDERSØGELSE AF SLAGGE OG FLYVEASKE

Jvf. Miljøministeriets Bekendtgørelse nr. 568

Prøve af	Affaldsslagge
Prøve mærket	4/96
Prøve størrelse	5387 g
Emballage	Tæt plast pose

ANALYSEPARAMETER	ANALYSEVÆRDI	ENHED
Bly (Pb)	950	mg/kg TS
Cadmium (Cd)	1,9	mg/kg TS
Kviksølv (Hg)	< 0,07	mg/kg TS
Totalalkalinitet	2,7	eqv/kg TS
pH (målt på 1 % vandig opslæmning)	9,9	

Bemærkninger :

Før analyse er der frasorteret ialt 849,8 g metal
Analysen er foretaget på den rest. prøve på 4537,2 g (Incl. vand)

Prøverapporten må kun gives i uddrag, hvis dk-TEKNIK forud har godkendt uddraget.
Prøvningresultaterne gælder udelukkende de analyserede prøver.



MARIBO KOMMUNE

ADMINISTRATIONSBYGNINGEN
JERNBANEGADE 7
4930 MARIBO
Telefon 53 88 08 00, lokal 386
Giro 5 03 57 40
Telefax 54 75 84 12

Teknisk Forvaltning

Storstrøms amt
Grundvandskontoret
Parkvej 37
4800 Nykøbing F.

Att. Christian Andersen

Dato: 24. september 1996

Vedlagt følger	<input type="checkbox"/>	Ifølge aftale	<input type="checkbox"/>	Til orientering	<input type="checkbox"/>
Til godkendelse	<input type="checkbox"/>	Kan beholdes	<input type="checkbox"/>	Ønskes retur	<input type="checkbox"/>
Tak for lån	<input type="checkbox"/>	Ring lokal	<input type="checkbox"/>	Svar pr. fax	<input type="checkbox"/>

Angående forespørgsel om vandindvindinger langs Vestre Landevej fra før Skibevej og til Nørreballe i forbindelse med udlægning af slagger ved anlæggelse af ny cykelsti langs vejen.

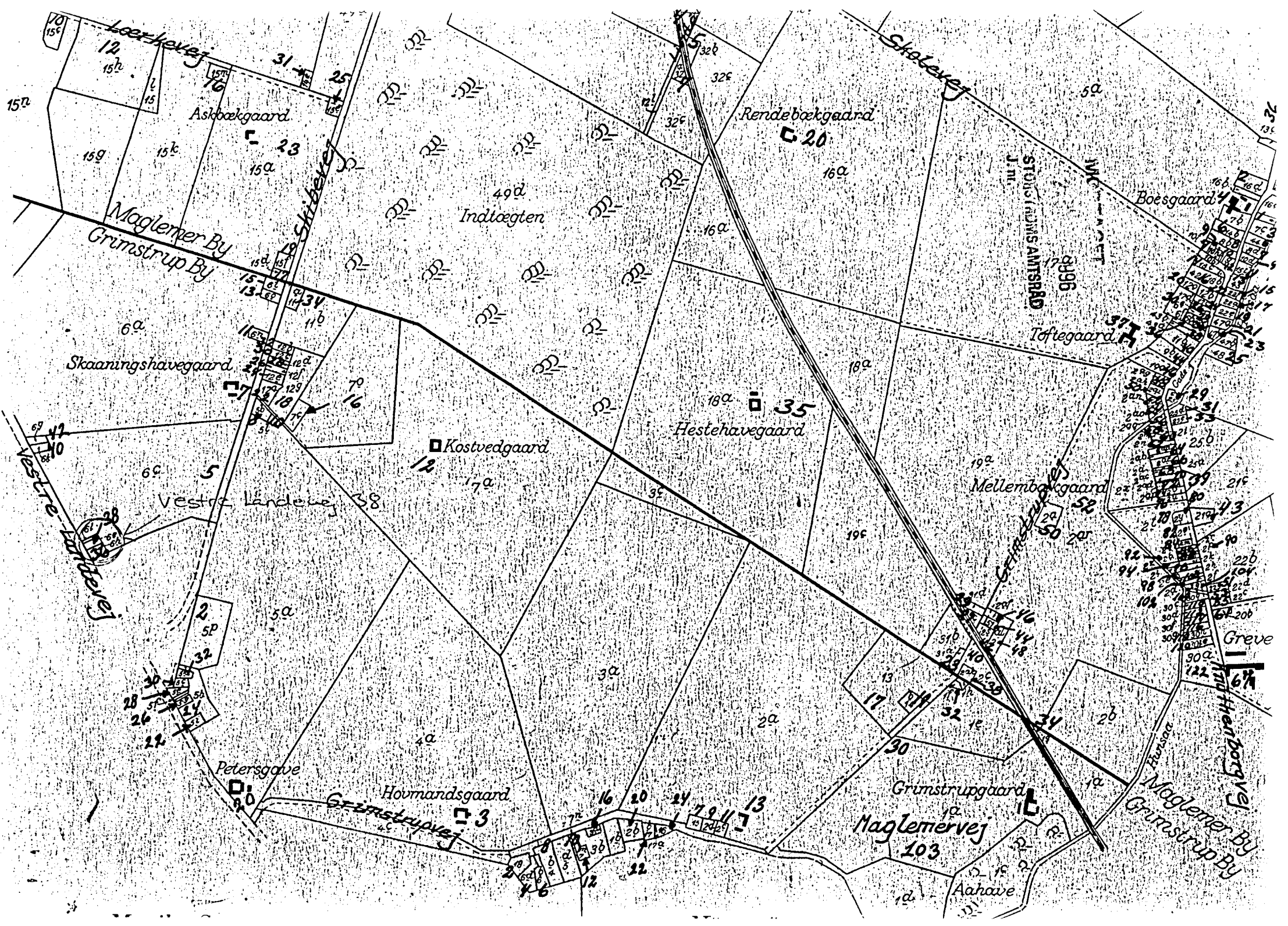
I følge Maribo kommunes oplysninger er det kun ejendommen **Vestre Landevej 38, 4930 Maribo**, der ikke er tilsluttet vandværk.

Kort over ejendommens placering er vedlagt.

Venlig hilsen

C. Jensen
Catarina Jensen
miljømedarbejder

Bygnings-, Plan- og Miljøafdelingen



Laerkevej
15c
15b
15a
159
15k
15l
15m
15n
15o
15p
15q
15r
15s
15t
15u
15v
15w
15x
15y
15z

Askbækgaard

49d
Indtægten

Rendebækgaard

Maglemø By
Grimstrup By

Skaaningshavegaard

Kostvedgaard

Hestehavegaard

Vestre Landevej

Mellembækgaard

Petersgave

Hovmandsgaard

Grimstrupgaard

Maglemervej
103

Aahave

Maglemø By
Grimstrup By

Greve
167

STENS (HUMS) ANTSRÅD

J.M.

Boesgaard

Toftegaard

Greve

Midt-Hamborgvej

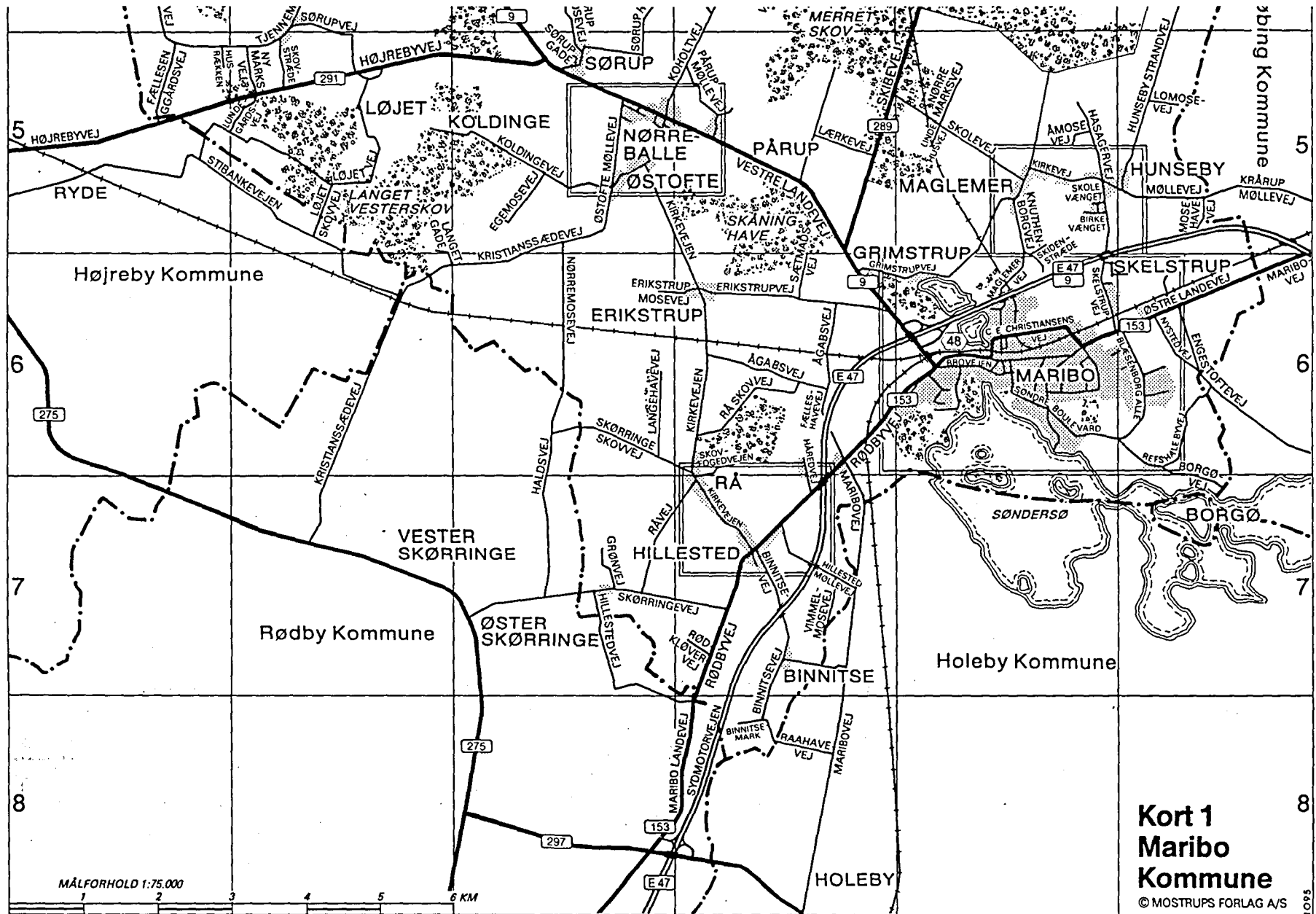
Maglemø By

Grimstrup By

WODTAGET
2 5 SEP. 1996
STORSTRØMS AMTSRÅD
J.nr.



naboer, genboer, underboer...
MØD DEM I MOSTRUP'S



KORT Find de handlende på **Mostrup's Gule Sider**

101
Kort 1 Maribo Kommune

Kortbilag - jordforurening

Lokalitetsnr.: 360-20355

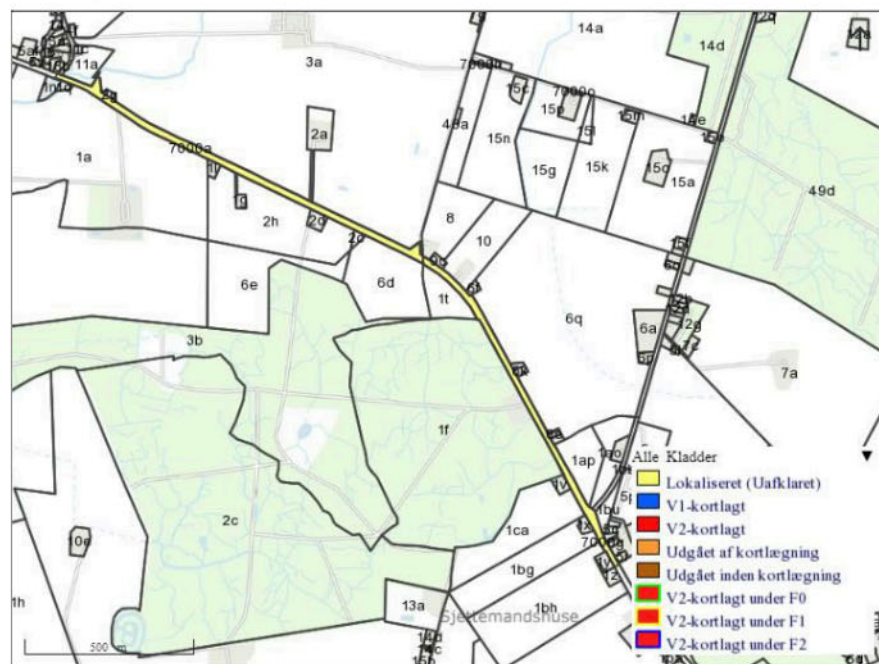
Lokalitetsnavn: Storstrøms Amt, Vejkontoret

Udskriftdato: 2. januar 2025

Detaljeret kort



Oversigtskort



Se bagsiden for adresse(r) og Størrelse af kortlagte arealer

Adresse(r)

- Vestre Landevej, 4800 Nykøbing F. ,

Størrelse af kortlagte arealer (m2)

Matrikel	Lokaliseret uafklaret
7000g, Maribo Ladegård, Maribo	26282
7000a, Pårup By, Østofte	32614

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Bjarne Frederiksen (bjarnetf@gmail.com)
Titel: Omfartsvej ved Nørreballe
Sendt: 06-01-2025 15:28

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Hvordan kan det gå så galt ! En 40 år gammel ide er blevet hevet frem fra gemmerne, for nu er der udsigt til at få ca 400 millioner kroner, og så mener et par landspolitikere, og nogle lokale politikere fra Lolland byråd der mener, at de med vold og magt - særligt det sidste, skal bruges på en omfartsvej nord om Nørreballe, bare placeret i terrænet, uden at se på om det er den mest fornuftige løsning, og uden at den har direkte forbindelse til motorvejen.

Lokalpolitikere fra Lolland byråd indsender et høringssvar inden fristens udløb, som siger at linjeføringen skal yderligere undersøges inden der tages en beslutning. Efter fristens udløb indsendes der et nyt høringssvar, som foreslår en nordlig omfartsvej, da en viceborgmester pludselig agerer vendekåbe, og dette for sene svar, bliver pludselig det der ligger til grund for beslutningen.

Jeg har ikke set nogle af de politikere der stemte for en nordlig omfartsvej være til stede ved borgermøderne, og som så heller ikke har bemærket at et flertal af dem der bor direkte ud til Vestre Landevej faktisk ønsker en 0+ løsning, med permanent fartkontrol, fjerne chikaner, bredere vej igen, samt flytning af riste, underføring for bløde trafikanter ved kryds Koholtvej / Østoftegade, og alt dette til en helt anden pris, så kunne man vise at der var blevet lyttet til de lokale, og de lokale forretninger ville have en chance for at overleve.

Vi får istedet en løsning, hvor et stort uspuleret område bliver opdelt i nogle trekanter, da de fleste marker deles diagonalt, og ja, det spolerer hele oplevelsen af området. Tidsbesparelsen ved den nye rute kan vist måles i sekunder. Hvor er Vejdirektoratet i denne beslutning ? Det kan da ikke være den mest fornuftige og økonomisk rigtige beslutning der er fundet.

Den gamle vej skal nedgraderes til kommunevej, og det lover ikke godt for fremtidig vedligehold, af en kommune der i forvejen har for mange veje.

Ved fremtidige projekter er der ingen grund til at holde borgermøder, når beslutninger bare træffes hen over hovedet på borgerne.

Med venlig hilsen
Bjarne Frederiksen
Vestre Landevej 46
4930 Maribo

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: rasmus hansen (rasmus-stryger@hotmail.com)
Titel: Høringssvar af rute 9
Sendt: 12-01-2025 17:10

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Høringssvar vedrørende lovforslag om udbygning af rute 9 ved Nørreballe

Jeg ønsker hermed at give mit høringssvar vedr. lovforslag om udbygning af rute 9 ved Nørreballe, med fokus på miljømæssige konsekvenser og respekt for ejendomsretten, som er reguleret i Grundloven.

Miljøkonsekvenser

Lovforslaget bygger på en miljøkonsekvensvurdering, som blandt andet omfatter indvirkningen på Natura 2000-områder, bilag IV-arter og beskyttede naturområder. Selvom vurderingen angiver, at projektet kan gennemføres inden for rammerne af gældende miljøbeskyttelsesdirektiver, vil det alligevel medføre:

- **Ødelæggelse af levesteder for truede arter:** Arealer med bilag IV-arter kan blive påvirket af anlægsarbejdet, hvilket kræver strenge kompenserende tiltag.
- **Fragmentering af naturen:** Projektet indebærer opdeling af landskaber, der er vigtige for biodiversitet og sammenhængende økosystemer.
- **Øget pres på grundvand og overfladevand:** Vejafvandingsystemerne placeres i følsomme drikkevandsområder, hvilket indebærer risiko for forurening på trods af planlagte sikkerhedsforanstaltninger.

Flagermusbestandens sårbarhed

Flagermus er blandt de bilag IV-arter, der er særligt beskyttede under EU's habitatdirektiv. Ifølge Vejdirektoratet er flagermus beskyttede efter habitatdirektivets bilag IV. Disse oplysninger understreger vigtigheden af at beskytte flagermusenes levesteder i forbindelse med anlægsprojekter som det foreslåede.

Respekt for ejendomsretten

Lovforslagets § 3 bemyndiger ekspropriation af privat ejendom for projektets gennemførelse. Grundlovens § 73 fastslår dog, at ejendomsretten er ukrænkelig, og at ekspropriation kun kan finde sted, når "almenvællet kræver det". Trafikmængden på rute 9 er ifølge lovforslaget begrænset til 8.000-8.500 køretøjer pr. døgn med kun marginal vækst frem mod 2040. Denne udvikling rejser spørgsmålet, om projektet virkelig opfylder kriteriet for almenvellets behov.

Derudover vil omkring 30 ejendomme blive berørt, herunder forventet totalekspropriation af cirka 10 ejendomme. Dette indgreb har betydelige sociale og økonomiske konsekvenser for de berørte borgere.

Foreslået alternativ: 0+ løsningen

Som et bæredygtigt alternativ foreslås 0+ løsningen, der opgraderer den eksisterende vejstrækning med mindre indgreb. Denne løsning kan opfylde behovet for bedre trafikafvikling uden at forårsage væsentlige naturindgreb eller ekspropriationer, hvilket er mere i tråd med Grundlovens krav om respekt for

ejendomsretten.

Jeg håber, at dette høringssvar vil bidrage til en nyvurdering af projektets nødvendighed og til, at alternativer som 0+ løsningen undersøges nærmere.

Mvh.

Rasmus Stryger Hansen

Lærkevej 12

4930 Maribo

Høringssvar i forbindelse med lovforslag om udbygning af Rute 9.

Udbygning af Rute 9 er et mere end 40 år gammelt forslag. Det stammer fra en tid hvor der var forventning om stigende trafik fra Langeland og Fyn. På daværende tidspunkt sejlede der 4 færges mellem Spodsbjerg og Tårs.

Efter Storebæltsbroen blev bygget faldt trafikmængden, og 2 færges blev taget ud på ruten mellem Spodsbjerg og Tårs. I samme periode er befolkningstallet i Lolland Kommune faldet med 25% og er stadig svagt faldende.

I Vejdirektoratets materiale og miljøkonsekvensvurdering konstateres det, at der ikke er trængselsproblemer på Rute 9 gennem Nørreballe. Vejdirektoratet skriver også, at den udbygning der er foreslået, ikke er samfundsøkonomisk rentabel. Ud fra det, er det svært at forstå fornuften i en udbygning af Rute 9!

Den foreslåede udbygning vil have store negative konsekvenser for miljøet, turismen og landbrugserhvervet i området. Det fremgår af vejdirektoratets miljøkonsekvensvurdering, at der er mange arter af flagermus i området.

Det forventes, at der er 20 ejendomme der skal hel eller delvis eksproprieres i forbindelse med udbygningen. Et så voldsomt indgreb i ejendomsretten, kan vel med rette afprøves i retten, da udbygningen hverken afhjælper et problem eller er samfundsmæssigt økonomisk, men kun er et politisk ønske.

En lille forbedring af den nuværende Rute, 0+ løsningen, er langt at foretrække, som også tidligere høringsrunder har påpeget.

Klaus Pedersen

Pårup Møllevej 212

4951 Nørreballe

Transportministeriet
Att.: Anders Petersen
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Den 14. januar 2025

Høringsvar – forslag til lov om udbygning af rute 9 ved Nørreballe

Dansk Erhverv har den 12. december 2024 modtaget høring over udkast til lovforslag om udbygning af rute 9 ved Nørreballe.

Lovforslaget er en del af den politiske aftale af 28. juni 2021 om Infrastrukturplan 2035 (IP35). Med lovforslaget udmøntes en del af den del af aftalen, der vedrører "Fremtidens veje", som har til formål at styrke vejinfrastrukturen med bedre sammenhængende vejforbindelser i hele Danmark. Samtidig skal trængslen afhjælpes de steder, hvor bilister holder i kø, og der skal sættes ind i tide i forhold til den forventede fremtidige trængselsudvikling. Dansk Erhverv noterer sig, at lovforslaget slås sammen med forslag til lov om anlæg af tunnel under Marselis Boulevard forud for fremsættelsen for Folketinget.

Anlægsprojektet omfatter anlæg af en ny 5 km lang omfartsvej på rute 9 nord om Nørreballe, som anlægges som en 2-sporet motortrafikvej med en hastighedsbegrænsning på 90 km/t - dog 70 km/t ved kryds. Desuden anlægges en cykelsti langs rute 9. Forud for lovforslaget er der gennemført en miljøkonsekvensvurdering, hvor frem forskellige løsninger blev fremlagt. Den valgte løsning "Nord" har et anlægsoverslag på 352,6 mio. kr. angivet i 24-PL.

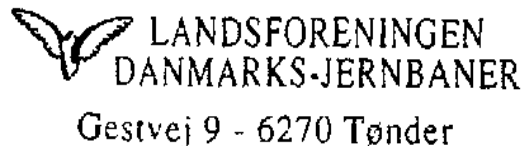
Dansk Erhverv hæfter sig ved, at omfartsvejen med den valgte løsning vil aflaste trafikken gennem Nørreballe og dermed også reducere mængden af stærkt støjbelastede boliger. Det fremgår af lovforslagets bemærkninger, at der i dag kører mellem 8.000 og 8.500 køretøjer pr. døgn gennem Nørreballe via rute 9. Det fremgår videre, at der konkret forventes ca. 6.000 køretøjer pr. døgn på den kommende omfartsvej, og at trafikken i Nørreballe vil blive reduceret til 2.000-3.050 køretøjer pr. døgn.

Dansk Erhverv støtter lovforslaget, og har ingen yderligere bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser.

Med venlig hilsen

Morten Lorentzen
Chefkonsulent

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K



Nakskov / 13. januar 2025

Høringssvar fra Landsforeningen Danmarks Jernbaner vedr. forslag til lov om udbygning af Rute 9 ved Nørreballe

Landsforeningen Danmarks Jernbaner indsender hermed høringssvar vedr. lov om udbygning af Rute 9, der er fremsendt elektronisk til Transportministeriet.

Grøn mobilitet og klimaansvarlighed er en mangelvare, såfremt denne lov om udbygning af Rute 9 bliver en realitet. Vi skal væk fra unødvendige vejprojekter. Det må efterhånden være slut med en dominerende trafikplanlægning med fortsat vækst i biltrafikken og med en tilsyneladende uendelig udvidelse af vejnettet, som blot får biltrafikken til at accelerere. Trafikplanlægningen bør i stedet tage udgangspunkt i en bæredygtig mobilitetsplan med fokus på udbygning af den kollektive transport. I forbindelse med skiteprojekteringen og miljøkonsekvensvurderingen understregede Vejdirektoratet selv, at en vejoplægning ved Nørreballe ikke vil være samfundsøkonomisk forsvarligt. Landsforeningen Danmarks Jernbaner vil derfor en anden vej - fra vejudvidelse til baneinfrastruktur.

Kollektiv transport er central for vores sammenhængskraft, fordi den binder Danmark sammen og giver os muligheder. Mulighed for at komme på arbejde, passe uddannelse, fritidsaktiviteter og fællesskaber. Alt det, der får vores liv til at hænge sammen og både giver den enkelte og samfundet værdi. Derfor er det ikke bare en ærgerlig udvikling, men en helt forkert kurs, når man politisk ikke prioriterer den kollektive transport højere og sætter ambitioner for, hvad man vil med den. Når man lader det stå til, bliver servicen dårligere, og dermed bliver kollektiv transport uaktuel for mange flere i hverdagen, samtidig med at prisen for rejsen stiger. Det er selvsagt en rigtig dårlig kombination, der vil få flere til at vælge kollektiv transport fra.

I den kollektive trafik er priserne steget, og servicen er blevet ringere, hvilket gør det mere attraktivt for mange at transportere sig i egen bil. Denne udvikling er ikke hensigtsmæssig, idet den kollektive trafik sammenlignet med privatbilismen skaber mindre trængsel, samlet set bidrager med mindre støj og er langt mindre pladskrævende. Den motoriserede, vejbaserede trafik store andel af klimapåvirkningen understreger yderligere behovet for en samlet bæredygtig trafikplanlægning, der er helstøbt og har lokal og regional betydning. Som det fremgår af ugens klumme i Ugeavisen Lolland d. 12. april 2022 mener vi, at det er ønskeligt, at der tilvejebringes et helhedssyn på kollektiv trafik og grønne transportløsninger. – **Se vedhæftet bilag.**

Set i lyset af at bidrage til en forbedring af den tværgående trafik i den kollektive trafik på Lolland skal de afsatte **anlægsmidler for en opgradering af Rute 9 kanaliseres** til en forbedring af den

kollektive trafik via en **analyse og projektering af en forlængelse af Lollandsbanen fra Nakskov Station til Tårs Færgehavn.**

Grøn omstilling er helt central og skal fremmes for alle dele af transporten - både lokalt, regionalt og nationalt - men tempoet skal op. Flere skal have mulighed for at bruge den kollektive trafik og fokus skal udvides til at skabe forbedret tilgængelighed. Udvikling af den trafikale infrastruktur skal ske med hensyn til miljøet i form af nye jernbaneforbindelser i Region Sjælland.

Såfremt man mener det alvorligt med grønne løsninger og bekæmpelse af klimabelastende drivhusgasser fra trafikken, skal jernbaneinfrastrukturen kraftigt opprioriteres. Muligheden for hurtigere transport med jernbanen vil efter vores vurdering medføre et mere konkurrencedygtigt arbejdsmarked og en erhvervsudvikling med større fleksibilitet i hele Region Sjælland. Derudover vil en del bilister på sigt i stedet tilvælge kollektiv trafik.

Femern-forbindelsen med en udbygget og opgraderet jernbane giver mange nye erhvervs- og bosætningsmuligheder, men sætter samtidig krav til en forsat udbygning af jernbaneinfrastrukturen, for at udnytte forbindelsens potentialer til fulde. Mulighederne er mange, men de er alle afhængige af høj mobilitet og sammenhængende jernbanetrafik.

Som fremlagt i vores høringssvar til Vejdirektoratets høring af miljøkonsekvensvurderingen af anlægsprojektet i perioden 9. januar - 12. marts 2024, anbefaler Landsforeningen Danmarks Jernbaner et ændringsforslag i relation til Rute 9. – **Se vedhæftet bilag.**

For at udvikle transporten i klimavenlig retning er løsningen på visioner om at forbinde Fyn med Femern Bælt en **analyse og projektering af en forlængelse af Lollandsbanen til Tårs**, som kan bidrage til forbedring af kollektiv trafik. Vi mener, at investeringen er lille i forhold til Femern Bælt-forbindelsen, og at der er tale om grøn infrastruktur, som vil have effekt på mobiliteten mellem Fyn og Lolland.

Vi vil blot minde om, at vi globalt set er på katastrofekurs rent klimamæssigt. Vi kan ikke bare lade transportens udslip af drivhusgasser vokse. Mere asfalt og mere trafik på vejene vil øge CO₂-udledningen, som i forvejen bare galopperer derudad. Det er i sig selv ganske tankevækkende, at der i en tid med fokus på at nedbringe CO₂-udslip og lindre trængslen på vejnettet, eksperimenteres med vejbaseret infrastrukturprojekter, fremfor at dyrke potentialet i den lokale kollektive trafik.

Med grundlag i Region Sjællands ”Vision for banetrafikken i Region Sjælland” bør Transportministeriet, Movia og Lokaltog sammen med regionen undersøge, om der er basis for at **forlænge banen fra Nakskov Station til færgehavnen i Tårs**, hvilket vil medvirke til bæredygtig samfærdsel på Lolland og styrkelse af samfundsudviklingen set i lyset af Femern-forbindelsen. Det må ligeledes være en målsætning, at Lollandsbanen gradvis udbygges til 160 km/t.. Strækningen skal opgraderes signalteknologisk afstemt med udviklingen og indfasningen af Banedanmarks signalsystem (ERMTS), således at der kan indsættes direkte tog til/fra København.

I denne sammenhæng er det værd at nævne, at Region Sjælland i ”Vision for banetrafikken i Region Sjælland” fra marts 2013 har udarbejdet en vision for jernbanernes passagertrafik i regionen. Man går på tværs af opdelingen i statslige og regional jernbane og flytter i stedet fokus over på en sammenhængende banebetjening. Med henvisning til flere overordnede målsætninger i visionsudspillet understøtter Region Sjælland en forlængelse af Lollandsbanen til Tårs, da der som

udgangspunkt fokuseres på fremtidig banetrafik i regionen.

Et par af visionerne for banebetjening i Region Sjælland:

- Højt og ensartet betjeningsniveau i hele Region Sjælland.
 - Sammenhængende kollektiv trafik i Region Sjælland – ingen kunstige barrierer.
 - Moderne og attraktiv befordring – kravene ændres over tiden og transporttilbuddene skal afspejle dette og være tidssvarende og attraktive
 - Udvikling af banerne med fokus på at opnå forbedret betjening og dermed flere passagerer
-

Derudover styrkes en baneforlængelse af det faktum, at Lolland Kommune har nedlagt busbetjeningen mellem Nakskov Station og Tårs Færgehavn. Med Movias blåstempling bliver busrute 780 mellem Maribo og Tårs Færgehavn via Nakskov sammenlagt med busrute 723 mellem Maribo Station og Rødby Rutebilstation, hvorefter delstrækningen mellem Nakskov og Tårs Færgehavn nedlægges. – [Se vedhæftet bilag.](#)

Ovenstående er blot ét eksempel på, at 2024 ser ud til endnu engang at blive et skæbneår i retning af reduktioner af den kollektive trafik. Adskillige regioner og kommuner har udmeldt deres nedskæringsplaner i forbindelse med trafik køb. Det gælder ikke blot kollektiv trafik i landdistrikter, men også flere byer. Samtidig er der udmeldt store takstforhøjelser. Befolkningen oplever en nedadgående spiral: et fortsat forringet kollektivt transportsystem får de bedst stillede borgere til at fravælge den kollektive trafik til fordel for bilejerskab. Det bliver mere og mere vanskeligt for flere samfundsgrupper at opretholde deres mobilitet, herunder husstande uden bil, pensionister og handicappede.

Lektor Pia Heike Johansen fra Syddansk Universitet har forsket i landdistrikter og betydningen af offentlig transport på landet. Heike Johansen påpeger således, at der er meget store indirekte konsekvenser af dårlig offentlig transport i landets yderområder. Det vil således koste mange lokalsamfund uden for de store byer dyrt, hvis den kollektive trafik nedgraderes eller ikke prioriteres. – [Se vedhæftet bilag.](#)

De lokale og regionale jernbaner er derfor af vital betydning for de områder, de betjener. Banerne binder land og by sammen og understøtter i høj grad mobiliteten i yderområderne. Banerne er helt konkret uundværlige, når det f.eks. drejer sig om at transportere elever og studerende til gymnasier og uddannelsessteder. Tilsvarende med hensyn til jobpendling. Og lokalbanerne kan gøres endnu mere attraktive og brugervenlige, hvis deres togbetjening udvides. Med de senere års store stigninger i passagertallet på alle landets lokalbaner, hvoraf nogle har større passagertal end de mindste statslige banestrækninger, finder vi det selvsagt vigtigt, at alle lokalbaner udbygges samt at deres økonomi styrkes.

Det koster naturligvis at have en forsvarlig trafikbetjening i yderområder. Og da yderområdernes overlevelse og vækst og udvikling uden for København og de store byer er noget, som mange politikere går ind for, må der naturligvis afsættes de fornødne midler hertil. I denne forbindelse er det værd at hæfte sig ved nogle af de temaer og dagsordener, som nuværende udlændinge- og integrationsminister Kaare Dybvad Bek – forfatter til debattbogen ”Udkantsmyten: Hvordan centraliseringen af Danmark ødelægger vores økonomi og sociale sammenhængskraft” fra 2015 – har været og fortsat er optaget af. Det burde være indlysende, at man ved ikke at prioritere en

lokalbane er med til at modarbejde intentioner om decentralisering og skubbe den regionale balance i negativ retning.

Den danske transport er plaget af manglende samlet planlægning. Det gælder desværre på alle administrative niveauer, fra nationalt plan, over regioner til det kommunale niveau. Alle transportformer skal indtænkes på de forskellige niveauer, så resultatet bliver et transporttilbud, hvor de forskellige transportformer hænger sammen for alle samfundsgrupper. Den kollektive transport skal være et attraktivt og klimatilpasset tilbud inden for et integreret transportsystem. Vi vil afslutningsvis fremlægge forslag til fremtidig prioritering i trafikplanlægningen i form af bæredygtig udbygning af den kollektiv trafik.

Forslag fra Landsforeningen Danmarks Jernbaner:

- Øg investeringerne i den kollektive trafiks infrastruktur
 - Øg driftsbevillingerne til kollektive transportformer. Støtten skal kanaliseres gennem kommuner og regioner. Formålet er at opgradere den kollektive transport og gøre den mere attraktiv
 - Fokus på kollektiv trafikbrugernes samlede rejse med henblik på at reducere antallet af skift og nedbringe ventetid
 - Der skal stilles skarpt på at forbedre koordineringen mellem bus og tog
 - Styrk jernbanen for pendlerne, så det bliver nemmere for familier at bosætte sig i provinsen, mens den ene eller begge forældre arbejder i byerne
 - Hurtigere regionaltog kombineret med gennemgående tog
 - Overvej en proces, der kan munde ud i vedtagelse af nye jernbanestrækninger med lokal og regional betydning og overvej genåbning af visse nedlagte jernbanestrækninger
 - Gennemfør en takstreform i den kollektive transport med henblik på at gøre det billigere at benytte de kollektive transportmidler, f.eks. gratis kollektiv transport for de ældste elever i folkeskolen, gymnasieelever samt uddannelsessøgende til deres rejse mellem hjem og uddannelsessted/skole
-

Jernbanen binder hele Danmark sammen. Landdistrikterne med byområderne, provinsen med oplandet. Børn og unge med deres skole og fritidsaktiviteter. Virksomheder med deres medarbejdere. Ældre med indkøb, socialliv og lægebesøg. Det er meget vigtigt, at man i den udviklingsstrategiske kontekst gør meget ud af at klarlægge, konkretisere og detaljere, hvordan regionernes lokalbaner og de regionale jernbanestrækninger med deres transportkapacitet og deres markante klima- og miljøfordele målrettet kan indgå i planlægningen af nye udviklingsområder gennem forlængelse af eksisterende baner eller nye jernbanestrækninger. Det er særdeles vigtigt, at man i forbindelse med Rute 9 retter ind efter vores ændringsforslag og planlægger efter en bæredygtig udbygning af den kollektiv trafik på Lolland i form af en forlængelse af Lollandsbanen til Tårs.

Vedhæftet dette høringssvar er følgende bilag:

- Ugens klumme i Ugeavisen Lolland d. 12. april 2022 (Klimaansvarlighed og transportplanlægning)
- Høringssvar fra Landsforeningen Danmarks Jernbaner vedr. udbygning af Rute 9 ved Nørreballe (Fremsendt til Vejdirektoratet d. 11. marts 2024)

- Cutter busruter af – dropper yderpunkter. Lolland-Falsters Folketidende d. 12. sept. 2024
- Forsker: Offentlig transport holder huspriserne oppe. Børsen. d. 12. april 2016

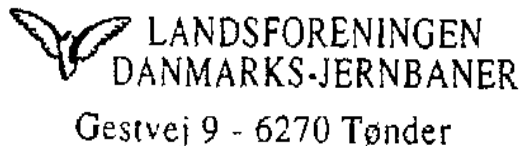
Med venlig hilsen

Anders Madsen
Maribovej 157 A
4900 Nakskov

Medlem af infrastrukturudvalget,
Landsforeningen Danmarks Jernbaner

Landsforeningen Danmarks Jernbaner er oprettet 27. februar 1973 og har udgangspunkt i Tønder. Foreningen arbejder for at bevare og udvikle Danmarks jernbaner igennem oplysning over for offentlighed, folketing, trafikministerium, regioner, kommuner, DSB og privatbanebestyrelser. Oplysningerne drejer sig om alle aspekter af jernbanens betydning for lokalsamfund og erhvervsliv - økonomisk, miljømæssigt m.m.

Vejdirektoratet
Carsten Niebuhrs Gade 43 5. sal
1577 København V



Nakskov / 11. marts 2024

Høringssvar fra Landsforeningen Danmarks Jernbaner vedr. udbygning af Rute 9 ved Nørreballe.

Landsforeningen Danmarks Jernbaner indsender hermed høringssvar, der er fremsendt elektronisk via portal på Vejdirektoratets hjemmeside.

De fem løsninger for udbygning af Rute 9 har været forelagt infrastrukturudvalget i Landsforeningen Danmarks Jernbaner. **Ingen af disse forslag synes at være optimale.**

Gang på gang må det konstateres, at vanetænkning og et ensidigt fokus på vejudvidelser dominere, når de store linjer skal trækkes. Langsigtet transportplanlægning favoriserer bilismen, ødelægger uerstattelig natur og understøtter ikke bæredygtig transport. Bygning af nye transportveje og udvidelse af eksisterende er misbrug af samfundets midler. Det ses med al tydelighed i disse forslag til opgradering af Rute 9. Her er det endvidere væsentligt at bemærke, at Vejdirektoratet selv påpeger, at ingen af de foreslåede løsninger er samfundsøkonomisk forsvarlige.

Landsforeningen Danmarks Jernbaner har med stor bekymring iagttaget, at der bliver fremlagt store, anlægstunge og unødvendige vejprojekter på Lolland; omlægning af Rute 9 kan være stærkt problematisk for den grønne omstilling, og det fra begge sider af Langelandsbæltet ønskede fremskudte færgeleje ved Tårs Færgehavn virker natur- og miljøødelæggende, da det bl.a. vil påvirke vandgennemstrømningen til Storebælt, hvilket vil gå ud over vandkvaliteten i Østersøen og dermed miljøet.

Løsningsforslag:

Det er klart, at det for Landsforeningen Danmarks Jernbaner er essentielt, at virkeliggørelsen af den nye Storstrømsbro og Femern Bælt-forbindelsen på afgørende vis skaber muligheder for at udvikle transporten i klimavenlig retning. Vi betragter det som særdeles vigtigt, at både bro og tunnel og den opgraderede jernbane på begge sider af Femern Bælt er med til at booste jernbanetrafikken.

I relation til Rute 9 er mulige løsningsforslag på visioner om at forbinde Fyn med Femern Bælt en analyse af en forlængelse af Lollandsbanen til Tårs, som kan bidrage til forbedring af kollektiv trafik. Landsforeningen Danmarks Jernbaner mener, at investeringen er lille i forhold til Femern Bælt-forbindelsen, og at der er tale om grøn infrastruktur, som vil have effekt på mobiliteten mellem Fyn og Lolland. Vi vil blot minde om, at vi globalt set er på katastrofekurs rent klimamæssigt. Vi kan ikke bare lade transportens udslip af drivhusgasser vokse. Mere asfalt og mere trafik på vejene vil øge CO₂-udledningen, som i forvejen bare galopperer derudad. Det er i sig selv ganske tankevækkende, at der i en tid med fokus på at nedbringe CO₂-udslip og lindre

trængslen på vejnettet, eksperimenteres med vejbaseret infrastrukturprojekter, fremfor at dyrke potentialet i den lokale kollektive trafik.

I samspil med Region Sjælland bør det på grundlag af regionens ellers glimrende visioner for banetrafikken undersøges, om der er basis for at **forlænge banen fra Nakskov til færgehavnen i Tårs**, hvilket vil medvirke til bæredygtig samfærdsel på Lolland og styrkelse af samfundsudviklingen set i lyset af Femern-forbindelsen. Det må ligeledes være en målsætning, at Lollandsbanen gradvis udbygges til 160 km/t. Strækningen skal opgraderes signalteknologisk afstemt med udviklingen og indfasningen af Banedanmarks signalsystem (ERMTS), således at der kan indsættes **direkte tog til/fra København**.

Begrundelse:

Statskassen er vel polstret, og der bevilges rask væk milliarder til vejprojekter med lille trafik og dårlig samfundsøkonomi. Samtidig stiger taksterne til den kollektive trafik, mens de regionale trafikselskaber har årets planer for reduceret busdrift til høring. Ved at lade regionerne i stikken økonomisk mens omkostningerne stiger, har de regionale trafikselskaber ikke andre muligheder end at prøve at få enderne til at hænge sammen med højere priser og færre afgang i yderområderne. Resultaterne er aldeles forudsigelige: mindre offentlig transport, dårligere mobilitet, flere vil købe egen bil og udlede mere CO₂, og huspriserne vil falde i de landsbyer, der får forringet deres kollektive trafik.

Det er et fattigt land, der ikke har råd til at bevare den kollektive trafik; men skærer ned på tog- og rutebildriften – oven i købet kombineret med højere billetpriser. I regeringsgrundlaget 'Ansvar for Danmark' står, at regeringen vil understøtte jernbane- og - navnlig - rutebildækningen i både byer og yderområder samt skabe bedre muligheder for at bo godt på landet. Desværre har regeringen valgt at lade den kollektive trafik sejle i dens egen sø ved ikke at give regionerne midler, der følger de stigende omkostninger. Regeringen har dog fulgt op på regeringsgrundlaget ved at nedsætte et ekspertudvalg, der skal se på en ny struktur for kollektiv trafik; men udvalget kommer først med sine anbefalinger ved udgangen af 2024, længe efter nedskæringer og prisstigninger er gennemført. Man overser helt bevidst transportbehovet hos de ca. 38 procent af de danske husstande, som ikke har bil, samt alle, der af miljø- og klimahensyn gerne benytter kollektiv transport, hvor der er en god service til en rimelig pris.

Hvis regeringen virkelig havde ønsket at følge sit ansvar for Danmark, for klima og for yderområder, kunne den have brugt lidt af statskassens rigelige midler til at holde den kollektive trafik kørende og taksterne i ro, indtil eksperterne kommer med deres forslag, og politikerne får gennemført en ny og måske bedre struktur. Det er et valg!

Med venlig hilsen
Anders Madsen

Medlem af infrastrukturudvalget,
Landsforeningen Danmarks Jernbaner

Landsforeningen Danmarks Jernbaner er oprettet 27. februar 1973 og har udgangspunkt i Tønder. Foreningen arbejder for at bevare og udvikle Danmarks jernbaner igennem oplysning over for offentlighed, folketing, trafikministerium, regioner, kommuner, DSB og privatbanebestyrelser. Oplysningerne drejer sig om alle aspekter af jernbanens betydning for lokalsamfund og erhvervsliv - økonomisk, miljømæssigt m.m.

U Omlægning af Rute 9 kan være stærkt problematisk for den grønne omstilling.

ANDERS MADSEN

Ugens klumme. Klimaansvarlighed og transportplanlægning

Anders Madsen, Nakskov Medlem af infrastrukturudvalget i Landsforeningen Danmarks Jernbaner

Trafikale forhold fylder meget i lokalpolitik. Gang på gang må det konstateres, at vanetænkning og et ensidigt fokus på vejudvidelser dominerer, når de store linjer skal trækkes. Langsigtet transportplanlægning favoriserer bilismen, ødelægger uerstattelig natur og understøtter ikke bæredygtig transport. Det ses med al tydelighed i vedtagelsen af Lolland Kommunes nye Kommuneplan 2021-33, hvor prestigeprojekter som udbygning af Rute 9, Sydkystvejen ved Kramnitse og omfartsvejen syd om Nakskov er langt fra grøn mobilitet, ligesom det overflødige fremskudte færgeleje i Tårs virker natur- og miljøødelæggende.

Landsforeningen Danmarks Jernbaner har med stor bekymring iagttaget, at der bliver fremlagt store, anlægstunge og unødvendige vejprojekter på Lolland; omlægning af Rute 9 kan være stærkt problematisk for den grønne omstilling, det fremskudte færgeleje



Anders Madsen, Nakskov Medlem af infrastrukturudvalget i Landsforeningen Danmarks Jernbaner

vil blokere vandgennemstrømningen til Østersøen. Og jernbanesegmentet skal indgå i udviklingen af den transporttunge erhvervshavn i Nakskov på lige fod med vejtransport.

Mens vejnettet bliver kraftigt udbygget, består jernbanenettet stadig af gamle stræk-

ninger med udbygningen af jernbanen til Femern-forbindelsen som undtagelsen. Opmærksomheden skal rettes mod behovet for nyanlæg af jernbaner, da vi står på kanten af trafikale udfordringer. Når Femern åbner, vil Lolland blive en vigtig korridor, også for erhvervsudviklingen.

Men transporten skal væk fra bilerne gennem ny infrastruktur. Mulige løsningsforslag på de kapacitetsproblemer og visioner om at forbinde Fyn med Femern Bælt, som planen sigter efter, er en ny bane mellem Mariibo og den kommende Lolland Station ved Rødby på det eksisterende banetracé Mariibo – Rødbyhavn, analyse af en forlængelse af Lollandsbanen til Tårs, som kan bidrage til forbedring af kollektiv trafik og styrkelse af samfundsudviklingen, og sporadgang til det store erhvervsområde ved afkørsel 48 og Lollandsbanen.

I en langsigtet strategi må man gerne hævde barren og invitere til nytænkning. Det er ønskeligt, at der tilvejebringes et helhedssyn på kollektiv trafik, gods på skinner og grønne transportløsninger, der dækker både Lolland og Falster.

Cutter busruter af - dropper yderpunkter

Marianne Knudsen
mk@ftgruppen.dk

LOLLAND: Ved at lægge to buslinjer sammen, der betjenes af tre busser, så der fremadrettet kun skal køre en bus på ruten, håber klima-, teknik- og miljøudvalget i Lolland kommune at nærme sig dele af en besparelse på 1,9 millioner kroner i 2025.

Det sker som led i budgetforslaget for den kollektive trafik i 2025.

Konkret er det linje 723 og linje 780, som udvalget vil lægge sammen og cutte i yderenderne og derved spare 1,1 million kroner årligt.

Linje 723, der i dag kører mellem Maribo Station og Rødby Rutebilstation, skal nedlægges på delstrækningen mellem Holeby og Rødby, og linje 780, der betjener strækningen Tårs Færgehavn til Maribo Station, nedlægges på delstrækningen mellem Tårs og Nakskov.

- Mellem Tårs Færgehavn og Nakskov bliver det i gennemsnit 12 mennesker på en hel dag, der bliver berørt, og mellem Holeby og Rødby 24 mennesker på en hel dag, oplyser formanden for udvalget, Tine Vinther Clausen.

- Ændringerne bliver ikke uden småknubs for nogen, men det kan ikke være ander-

ledes, hvis vi skal få økonomien til at hænge sammen, og så må vi løse udfordringerne, når de opstår, siger hun på udvalgets vegne.

Nedlægger også skolebusrute

Derudover lægger udvalget i forbindelse med budgetforslaget for den kollektive trafik 2025 op til at nedlægge linje 774, der er skolebusrute mellem Horslunde og Søllested over Halsted og Vesterborg. Det vil give en besparelse på 800.000 kroner årligt.

- Vi skal ikke køre med store busser fra Horslunde til Søllested og retur. Måske giver det mening at køre med



I Rødby vil man skulle gå eller cykle to kilometer for at kunne komme med en bus mod Maribo, når 723's strækning mellem Holeby og Rødby nedlægges. Arkivfoto: Anders Knudsen

taxa, hvis det drejer sig om to børn, nævner Tine Vinther Clausen som eksempel. For den lovpligtige skolekørsel mellem de to byer skal oprettholdes på en eller anden måde.

Udvalget ønsker også undersøgt, hvilke alternative kørselsformer, der kan være på strækningen fra Nakskov til Tårs.

Spareforslagene skal indgå i trafikbestillingen for 2025 til Movia. Bestillingen foretages i oktober.

 LÆS MERE
NÆSTE SIDE

PENGE

Forsker: Offentlig transport holder huspriserne oppe

RITZAU

12. APR. 2016 KL. 12.07

DEL GEM TIL SENERE

Det vil koste udkantsdanmark og mange lokalsamfund uden for de store byer dyrt, hvis den kollektive trafik nedgraderes eller ikke prioriteres.

Det mener lektor Pia Heike Johansen fra Syddansk Universitet, der har set et nyt notat fra Transportministeriet, der beskriver den høje pris for offentlig transport uden for de trafikale hovedpulsårer fra Jylland til København.

Ifølge notatet vil det koste 22,6 mia. kr. om året, hvis man vælger at flytte 20 pct. af bilisterne over i tog.

OPINION
LEDER: FJERN PROP I
STOREBÆLT - SÆNK PRIS
TIL 100 KR

Pia Heike Johansen har forsket i landdistrikter og betydningen af offentlig transport på landet. Hun påpeger, at der er meget store indirekte konsekvenser af dårlig offentlig transport i landets udkanter.

"For det første forstærkes tendensen af den allerede forringede busdrift mange steder, så de, der ikke selv kan køre bil, såsom børn og unge og mange ældre, i endnu højere grad bliver afhængige af andres transport," siger hun til Ritzau.

"Det gør det heller ikke attraktivt for de unge at vende tilbage til de områder, de har følt sig fastlåst i. For de ældre betyder det, at mange stik imod de politiske intentioner får behov for hurtigere at flytte ind til plejecentre i de større byer."

For det andet mener hun, at regeringen, der netop er i gang med at bruge et milliardbeløb på udflytningen af offentlige arbejdspladser fra København til provinsen, med forringelser af offentlig transport rammer økonomien hårdt for de mennesker, der allerede bor i landområderne.

"Eksistensen af en lokal købmand, en skole og gode offentlige transportforbindelser er med til at holde huspriserne oppe i udkantsdanmark. Når de ting forsvinder, så bliver husene simpelthen markant mindre værd," siger hun.

/ritzau/

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Henning Alfred Rasmussen (heara@lolland.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udbygning af rute 9
Sendt: 14-01-2025 19:39

Lokallisten DIN STEMME-hjemmehørende i Lolland Kommune- kan ikke tilslutte sig det fremlagte forslag til udbygning af rute 9 ved Nørreballe. I følge vejdirektoratets oplysninger er der ingen samfundsmæssig gevinst ved det fremlagte projekt; hverken tidsmæssigt eller økonomisk. Et stort flertal af beboerne i Nørreballe ønsker ikke denne omlægning, hvor prisen vil være at 30 ejendomme berøres af ekspropriation-heraf forventes 10 totaleksproprieret. En høj pris for et projekt uden gevinst og som ingen i lokalsamfundet ønsker!

På vegne af DIN STEMME

Henning Alfred Rasmussen, Formand
Bursøvej 2 4930 Maribo

Byrådsmedlem DIN STEMME
heara@lolland.dk | mobil 20296703

Hørings svar vedrørende rute 9.

Mit navn er Henrik Rasmussen, og jeg er gårdejer, bosiddende ved Nørreballe, hvor jeg og min familie har drevet landbrug de seneste 38 år. Jeg er desuden født og opvokset her på Midtjylland, og derfor ligger både naturen og lokallivet her mit hjerte nært.

Jeg kender området så godt, som nogen kan kende et sted, vil jeg vove at påstå. Det gælder også trafikken på rute 9, som jeg selv kører på mange gange dagligt. Derfor gør det mig også ondt at høre om tankerne for den nye omfartsvej, der efter planerne skal gå nord om Nørreballe.

Det giver for mig ikke mening at bruge 400 millioner på en omfartsvej, som blot kan spare trafikanterne under ét minut på dette lille stykke af rute 9. Man vil opgradere vejen fra Maribo til Tårs, men det er misforstået, at dette er en opgradering – for jeg ved, fra de mange år, jeg har kørt her, at der på denne rute er meget lidt trafik vest for Halsted. Mit spørgsmål er derfor, hvem den nye rute så egentlig er en opgradering for?

Jeg ved, det er uskik at brokke sig, hvis man ikke selv har bedre idéer. Men det har jeg:

Trafikken gennem Nørreballe skabes af de bilister, som om morgenen og om eftermiddagen skal til og fra arbejde mellem Nakskov og motorvejspåkørslen ved Maribo, eller fra Maribo til Nakskov.

Denne trafik vil kunne lattes langt smartere med en ny vej, der følger samme rute som Lollandsbanens spor, fra Maribo til Højrebyvej, hvor Lollandsbanen krydser. Dette er en strækning på 12 kilometer. (Kort vedlagt denne mail).

En sådan løsning vil med al sandsynlighed være dyrere, det er jeg klar over, men på denne måde vil det blive muligt at få en motortrafikvej, som vil lette trafikanternes hverdag betydeligt, ligesom den vil føre den tunge trafik direkte fra motorvej E47 til industriområderne i Nakskov.

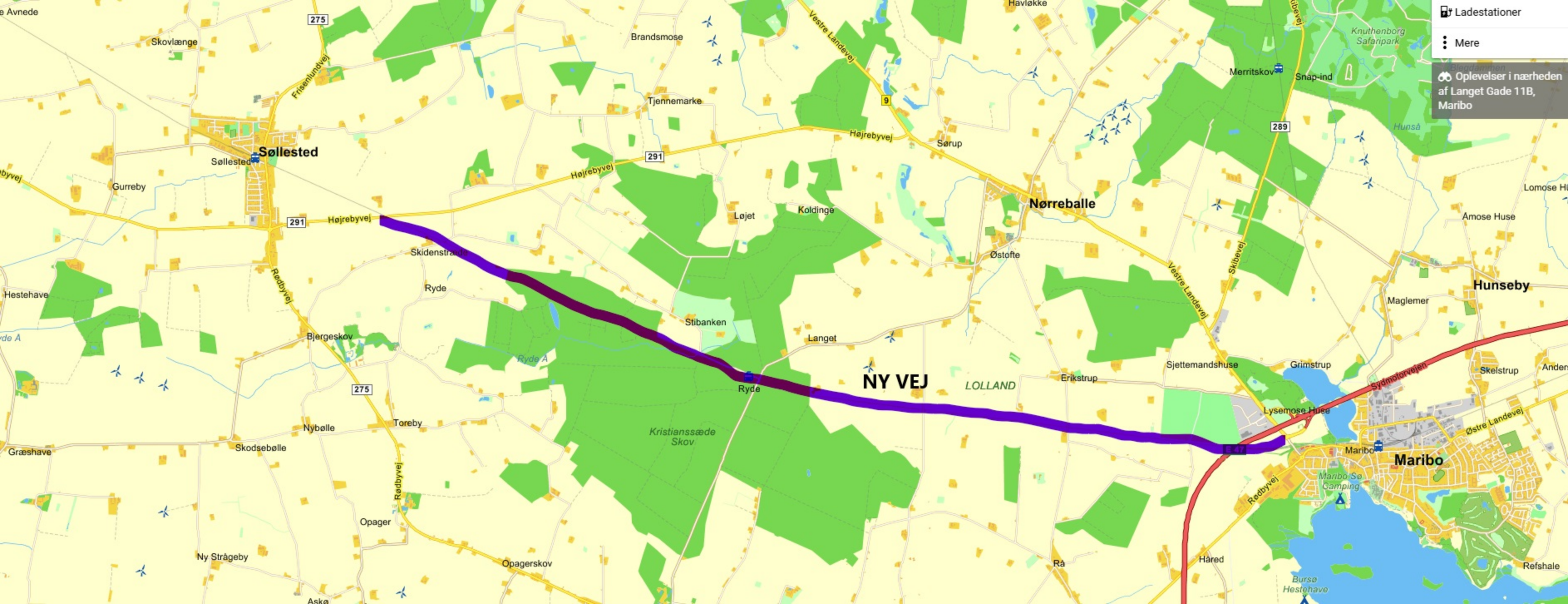
Med sådan en rute vil trafikken på rute 9 begrænses med cirka 70%, og vejen vil i øvrigt kunne bevares og fungere godt for det nære lokalområde i både Nørreballe, Stokkemarke og Halsted, præcis, som den gør i dag – og kan gøre det mange år frem. Til gavn for alle.

De bedste hilsener

Henrik Rasmussen

+4073 6090

Vestre Landevej 39, 4951 Nørreballe



Søllested

Nørreballe

NY VEJ

Maribo

Ladestationer

Mere

Oplevelser i nærheden af Langet Gade 11B, Maribo

Til Transportministeriet
Att.: Anders Petersen

Sendt pr. mail til trm@trm.dk
og arp@trm.dk

Hørings svar vedrørende udbygning af rute 9 ved Nørreballe.

Som beboer af og ejer af ejendommen beliggende Pårup Møllevej 222, 4951 Nørreballe, retter vi henvendelse til transportministeriet vedrørende udbygning af rute 9 ved Nørreballe.

Den 16. maj blev det politisk besluttet, at der skal anlægges en omfartsvej nord om Nørreballe i det forslag der bliver kaldt "Nord".

Vi driver et landbrug, I/S Nørreballe Landbrug, på adressen Pårup Møllevej 222, 4951 Nørreballe, hvor vi også bor en familie på to voksne og to børn i stuehuset.

Ved valget af forslag "Nord" kommer omfartsvejen til at løbe meget tæt på vores gård.

Det medfører flere negative konsekvenser for både os som familie/vores bolig, vores landbrug, Nørreballe by og ikke mindst naturen.

Behovet for udbygning af rute 9

Som man kan læse på Vejdirektoratets hjemmeside under "[Udbygning af rute 9 ved Nørreballe](#)", er det omkring 6.000 køretøjer man forventer der vil benytte den nye omfartsvej nord om Nørreballe pr. døgn. Det er ikke ret mange sammenlignet med trafikken på hovedveje andre steder i Danmark. Ser man eksempelvis på Sjælland er der være masser af eksempler på mindre byer svarende til Nørreballe, hvor antallet af køretøjer overstiger 10.000 pr. døgn.

Vi benytter personligt dagligt Rute 9, og oplever sjældent nogle trafikale problemer på den strækning man ønsker at forbedre. Trafikken er tættest om morgenen fra omkring kl. 07.00 til 07.30, og igen om eftermiddagen fra omkring kl. 15.30 til 16.00.

Vest for Nørreballe deler hovedvejen sig i to, Vestre Landevej der fortsætter mod Stokkemarke (Rute 9) og Højrebyvej der fortsætter mod Søllested og Nakskov. Størstedelen af køretøjerne benytter sig herfra af Højrebyvej og altså derfor ikke rute 9.

Vi er bekendt med, at de eksisterende vejnettsforslag for udbygning af Rute 9 har været drøftet i adskillige år. Det er dog vores opfattelse, at Lolland kommune ved at styrke Rute 9 nord for Nørreballe med en omfartsvej forsøger at løse nye udfordringer i form af trafik fra Fehmern Bælt- forbindelsen med gamle løsningsforslag – udfordringer vi altså ikke her endnu og ikke ser ud til at få.

Udbygningen af Rute 9 ved Nørreballe tager ikke højde for udviklingen i trafiktal, ændringen i landbruget og jordbrugsområder samt den bedste og hurtigste fremkommelighed mellem Fyn og Tyskland.

Trafiktallene viser derimod et behov for trafik imellem Maribo (sydmotorvejen) og Nakskov, som på nuværende tidspunkt ikke er på et kritisk niveau sammenlignet med tilsvarende steder i Danmark, og som man ville kunne løse langt bedre med andre løsninger. Eksempelvis en vej langs jernbanen eller Rødbyvej fra Søllested til sydmotorvejen.

Negative konsekvenser

Vi har som familie valgt at bosætte os på en gård på landet med fred og ro og hovedvejen på afstand. Ved anlægning af en omfartsvej nord om Nørreballe vil vejen ligge ca. 100 m. fra gården, og køretøjerne vil højst sandsynligt køre med minimum 80km/t. Det vil medføre en masse støj og lys fra trafikken, som vi vil blive meget generet af. Derudover er vi en børnefamilie med to børn, hvor det vil være ubehageligt at have så hurtigt kørende trafik så tæt på vores bolig når de leger udendørs.

Landbrugsmæssigt ejer vi dele af den jord som omfartsvejen er planlagt til, at skulle skære lige igennem. Det vil naturligvis ødelægge de direkte berørte marker, der vil blive delt i to, og hvor dele af de tilbageblivende arealer vil være så små og uhensigtsmæssigt formet, at det fremadrettet ikke vil være rentabelt at dyrke.

Derudover ligger størstedelen af vores marker nord for gården, og vil derfor blive afskåret fra gården af den kommende omfartsvej, og dermed ødelægge arronderingen.

Omfartsvejen bliver muligvis en motortrafikvej, hvor landbrugsmaskiner ikke må færdes, eller en landevej uden tilkørsel og frakørsel i nærheden af gården. Det vil medføre, at vi skal ud på en omvej, igennem Nørreballe by for at komme til Koholtvej mod Bandholm, for der at kunne krydse den nye omfartsvej, hver gang vi skal tilgå de marker.

Der medfører øget omkostninger for os personligt, i form af øget tidsforbrug, øget dieselforbrug og øget maskinforbrug. Derudover vil det øge mængden af tunge køretøjer igennem Nørreballe by.

Hvis omfartsvejen bliver anlagt som motortrafikvej vil alle andre landbrugsmaskiner i øvrigt også skulle ind igennem Nørreballe by, da de jo heller ikke må benytte sig af vejen.

Nørreballe by er lille, men der er dog stadig en mængde erhvervsdrivende, hvor nogen direkte lever af den forbipasserende trafik. Herunder kan nævnes vores købmand, tre bilforhandlere, en pølsevogn og en planteskole.

Ser man på andre små landsbyer, hvor der også er blevet anlagt en omfartsvej omkring, som f.eks. Toreby mellem Saksøbing og Nykøbing Falster, kan man konstatere at omfartsvejen desværre har en utrolig negativ effekt på bylivet, og at erhverv som dem i Nørreballe ikke længere eksisterer.

Naturen vil også komme til at lide under en ny omfartsvej, der vil komme til at skære lige igennem uberørt natur, i et område med 25-40 antal truede arter, ifølge [miljøministeriets kort](#). På den vedtagende strækning kommer omfartsvejen blandt andet til at krydse et beskyttet vandløb med økologiske forbindelser og lavbundsjord.

Derudover ligger den planlagte strækning tæt op ad skov, mose og søer, som er levested for mange arter, herunder bl.a. fredede flagermus. Dette fremgår også af vejdirektoratets egen [miljøkonsekvensvurdering](#), som er blevet udarbejdet i forbindelse med udbygningen af rute 9.

Af denne miljøkonsekvensvurdering fremgår det også, at ved at vælge løsning "Nord" påvirker man miljøet negativt målt på flere parametre, som man kan se på nedenstående sammenfatning. (Kilde: https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2024-01/Milj%C3%B8konsekvensvurdering_13320-RAD-MILJ-RAP-2011.pdf)



Tabel 14-1 Sammenfatning af de vurderede miljøpåvirkninger i driftsfasen for de fem løsningsforslag. For hvert fagemne er den største påvirkning fremhævet. Det vil sige, at står der f.eks. "væsentlig" er mindst ét forhold vurderet en væsentlig påvirkning. Der kan samtidig godt være vurderet både moderate og ubetydelige påvirkninger til andre forhold indenfor fagemnet.

Løsningsforslag	0+	Kort nordlig	Nordlig	Lang nordlig	Sydlig
Planforhold	Ingen	Moderat ^a	Ingen	Moderat ^a	Væsentlig ^b
Friluftsliv og rekreative forhold	Moderat (positiv)	Væsentlig (positiv)	Væsentlig (positiv)	Væsentlig (positiv)	Moderat ^c
Landskab og visuelle forhold	Ubetydelig ^d	Moderat ^e	Moderat ^e	Væsentlig ^f	Væsentlig ^f
Kulturarv og arkæologi	Ubetydelig	Væsentlig	Ubetydelig	Ubetydelig	Ubetydelig
Klima	Ubetydelig	Ubetydelig	Ubetydelig	Moderat ^g	Moderat ^g
Støj og vibrationer	Væsentlig ^h	Væsentlig ⁱ	Væsentlig ⁱ	Væsentlig ⁱ	Væsentlig ⁱ
Lys	Moderat (positiv)	Ubetydelig	Ubetydelig	Ubetydelig	Ubetydelig
Befolkning, sundhed og materielle goder	Væsentlig (positiv) ^k	Moderat ^l	Moderat ^l	Moderat ^l	Væsentlig ^m
Natur og biodiversitet	Ubetydelig	Moderat	Væsentlig ^o	Væsentlig ^o	Moderat
Natura 2000 og Bilag IV arter	Ubetydelig	Moderat ⁿ	Ubetydelig	Ubetydelig	Moderat ⁿ
Overfladevand	Ubetydelig	Ubetydelig	Ubetydelig	Ubetydelig ^p	Ubetydelig ^p
Geologi, grundvand og drikkevand	Ubetydelig	Ubetydelig	Ubetydelig	Ubetydelig	Ubetydelig
Forurenede grunde	Ubetydelig	Ubetydelig	Ubetydelig	Ubetydelig	Ubetydelig
Råstoffer, jordhåndtering og affald	Ubetydelig	Ubetydelig	Ubetydelig	Ubetydelig	Ubetydelig
Luftkvalitet og emissioner	Ubetydelig	Ubetydelig	Ubetydelig	Ubetydelig	Ubetydelig

^a Moderat påvirkning i forhold til konflikt med højspændingsmaster

^b Væsentlig konflikt med lokalplan 360-106

^c Ændret krydsning af cykelrute

^d Støjskærm i Nørreballe vurderes at have en ubetydelig landskabelig påvirkning under forudsætning af at afværgetiltag følges

^e Landskabspåvirkningen vurderes at være moderat under forudsætning af at tiltagene indarbejdes i landskabet

^f Landskabspåvirkningen vurderes at være væsentlig i forhold til flere af tiltagene

^g Risiko for oversvømmelse

^h Der vil være en positiv effekt for bebyggelserne bag støjskærmen, men der vil fortsat være støjbelastede boliger langs Rute 9

ⁱ Støjen flyttes fra Nørreballe og ud til de boliger der ligger langs traceet

^j Støjskærm vil kunne skærme for lys

^k Cykelsti og støjskærm vil medføre en positiv påvirkning

^l Påvirkningen vurderes moderat i forhold til en øget barriereeffekt, tab af kunder i Nørreballe.

^m Væsentlig påvirkning i for af øget barriereeffekt og flere støjbelastede boliger

ⁿ Moderat påvirkning af flagermus i driftsfasen under forudsætning af at de afværgende tiltag udføres

^o Påvirkningen er væsentlig i form af barriereeffekt for flere arters spredningsveje

^p Ubetydelig påvirkning ved Lang Nordlig og Sydlig løsning er under forudsætning af at regnvandsbassiner som afværgetiltag tilvejebringer fornøden kapacitet.

Som det ses på sammenfatningen er kun ved at vælge 0+ løsningen, at man kan minimere miljøpåvirkningerne til støj og vibrationer, og det vil i høj grad være en minimering af støj, hvor den allerede forekommer.

Endvidere kan man i rapporten læse, at en nordlig omfartsvej vil medføre en merudledning af CO2 på 2.022.040 kg. på 50 år. Se udklip. (Kilde: https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2024-01/Milj%C3%B8konsekvensvurdering_13320-RAD-MILJ-RAP-2011.pdf)

Her fremgår det endda, at der er taget højde for fremtidens teknologiudvikling, og at man forventer at CO2 udledningen fra biltrafik vil falde markant i, hvilket især skyldes den stigende andel elbiler på markedet og at vedvarende energi i højere grad vil blive brugt til produktion af strøm til bilerne.

Tabel 14-2 Samlet merudledning fra trafikken i 50 år efter åbningen.

	CO ₂ e (kg)	NO _x (kg)	PM (kg)
Kort Nordlig	790.800	949	11
Nordlig	2.022.040	2.426	27
Lang nordlig	2.237.057	2.684	30
Sydlig	1.860.139	2.233	25

Konklusion

Vejes de få positive konsekvenser op imod ovennævnte negative, vil udbygningen af rute 9 ikke være proportionel.

Dertil kommer at omfartsvejen er beregnet til, at skulle koste 352,6 mio. kr. og samtidig kun vil komme de ca. 6.000 daglige brugere af vejen til gode. Det er ifølge vejdirektoratets egne oplysninger, ikke samfundsøkonomisk rentabelt, og den interne rente vil være på mindre end 1%, og vil derfor ikke kunne opveje omkostningerne til at anlægge vejen.

Vi foreslår derfor en kraftig genovervejning af projektet, i håb om at det vil blive nedlagt, eller at man måske vil kigge ind i 0+ løsningen, der trods alt vil være til gavn for borgere, cyklistere og byliv.

Det er voldsomt mange penge der er afsat til et tåbeligt projekt der ikke giver mening. De penge kunne bruges langt bedre et andet sted i samfundet.

Med venlig hilsen

Nina Munk Andersen
Christian Morten Rasmussen
Pårup Møllevej 222
4951 Nørreballe

**Plan, myndighed og PMO**

Stavangervej 13
4900 Nakskov
Tlf. 72 30 11 11

CVR nr.:

forsyning@lollandforsyning.dk

Kontaktperson:

Victoria Plum

Direkte tlf.: +4541781066

E-mail: vip@lollandforsyning.dk

Sagsnr.: S25-0022

Dok.nr.: D25-004224

19. januar 2025

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København

Sendt pr. mail til:
trm@trm.dk samt arp@trm.dk.

Høring over udkast til forslag til lov om udbygning af Rute 9 ved Nørreballe

Hermed fremsendes høringssvar fra Lolland Forsyning på vegne af Lolland Varme A/S og Lolland Spildevand A/S.

Lolland Forsyning imødeser udbygningen af Rute 9 med en forventning om et godt samarbejde således, at eventuelle ledningsarbejder kan udføres på den bedste måde for alle parter.

Lolland Forsyning har noteret sig, at der er indhentet ledningsoplysninger, hvilket fremgår af bemærkningerne til lovforslaget.

Det kan hertil bemærkes, at Lolland Varme A/S har fjernvarmeledninger beliggende i flere krydsninger. Disse ledninger er deklareret og ligger bedre end gæst. Ledningerne er ikke dimensioneret for væsentlig trafiklast.

Derudover har Lolland Spildevand A/S en pumpestation med tilhørende ledninger, der også ligger bedre end gæst. Øvrige spildevandsledninger er beliggende i vejtracéer med litranummer og er derfor ikke deklareret og ligger dermed på gæsteprincip.

Lolland Forsyning ser som sagt frem til det fremtidige samarbejde og vil anmode om at komme på høringslisten fremover. Dette vil lette dialogen om eventuelle konsekvenser af ændringer i vejtracéet eller andet.

Venlig hilsen

Victoria Plum
Planchef

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Att.: Transportminister Thomas Danielsen

Dato: 23. januar 2025

Sags ID: 978909

Lolland Kommune
Teknik- og Miljømyndighed
Fruegade 7
4970 Rødby

Tlf.: 54 67 67 67
www.lolland.dk

Kontaktperson
Magnus Klamer Jørgensen
Planer og Kort

magjr@lolland.dk
Tlf.: +4554676476

Hørings svar på lov om udbygning af rute 9 ved Nørreballe

Lolland Kommune har modtaget høring på udkast til forslag til lov om udbygning af rute 9 ved Nørreballe.

Lolland Kommune stiller sig positivt over for forslaget til lov om udbygning af rute 9 ved Nørreballe. Vi mener, at udbygningen af rute 9 er afgørende for at sikre en bedre fremkommelighed og trafiksikkerhed for lokalbefolkningen.

Rute 9 er i dag udfordret af meget trafik og tung trafik, fra færgehavnen i Tårs til afkørsel 48 på Sydmotorvejen ved Maribo. Rute 9 fører flere steder gennem landsbyer med chikaner og rundkørsler mv., og der er kun cykelstier på mindre dele af ruten.

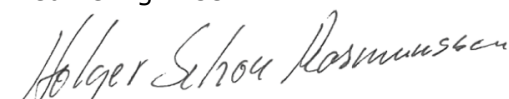
Lolland Kommune har sammen med Svendborg Kommune og Langeland Kommune, i flere år arbejdet på at få opgraderet rute 9 for at sikre og forbedre den direkte adgang til store dele af Tyskland fra Sydfyn og Langeland, over Lolland og Femern forbindelsen.

Lolland Kommune havde håbet på en samlet opgradering af rute 9, da det er en af de væsentligste transportkorridorer i kommunen. Ud over betydning for erhvervsliv og borgere er rute 9 den direkte vej fra Vestlolland til akutsygehuset i Nykøbing F, hvor få minutter kan være afgørende for om patienterne overlever eller hvor mange mén de får.

Lolland Kommune er derfor glade for at folketinget har afsat penge til en opgradering af den første del af ruten ved at etablere en omfartsvej ved et af de trafikale knudepunkter på ruten ved Nørreballe.

Vi ser meget frem til at blive en del af samarbejdet, så vi sammen kan sikre de mest hensigtsmæssige løsninger.

Med venlig hilsen



Holger Schou Rasmussen
Borgmester