

Hørings svar – budgetforslag 2024-2027

Teknik- og Ejendomsudvalget

Hørings svar TEU 1:

Indsender

Navn Vemmedrupskolens LMU
Adresse Vindegårdsvej 1, 4632, Bjæverskov
Udtaler sig som: LMU
Modtaget 31/08/2023 10:13

Besparelse på bygningsvedligeholdelse

Vi er bekymrede over forslaget om årlig besparelse på 4 mio. kr. til bygningsvedligeholdelse. Vores skole oplever allerede utilstrækkelig tilsyn og vedligeholdelse af bygningerne. En yderligere besparelse kan forværre denne situation og påvirke både elever og medarbejdere negativt. Vi opfordrer til omhyggelig overvejelse af konsekvenserne af besparelsen, da vores skoles fysiske tilstand er afgørende for en positiv undervisningsoplevelse og trivsel.

Følgende høringssvar er vedtaget og godkendt i Vemmedrupskolens LMU tirsdag den 29. august 2023

Generelle bemærkninger

LMU udtrykker stor bekymring over Køge Kommunes plan om at reducere de ressourcer, der er nødvendige for at sikre trivslen blandt børn og unge i skoler og fritidstilbud. Både skoler og fritidsaktiviteter står allerede over for udfordringer, og de stigende udgifter til elevsager, børnesager og specialtilbud indikerer, at børnenes situation er vanskelig, og at det nuværende tilbud har svært ved at imødekomme deres behov.

LMU stiller også spørgsmål ved politikernes prioritering, herunder bevaringen af lejrskoler og forslag om nedlæggelse af De Forebyggende Rådgiver eller erhvervsklasser. Vi ønsker at forstå argumentationen bag denne prioritering.

Den foreslåede årlige ekstra besparelse på 15 mio. kroner fra 2024 og over de næste fire år skaber derfor dyb bekymring. Vi frygter, at disse besparelser kan føre til endnu større udgifter på længere sigt.

I 2020 lancerede Køge Kommune visionskataloget "Gode skoler – Køges fremtid", der indeholdt ambitiøse planer for skoler og fritidstilbud. Det er uklart, hvordan disse mål kan opfyldes og udviklingen kan fortsætte, hvis der samtidig foretages beskæringer i budgettet.

BU 2: De forebyggende rådgivere - nedlæggelse

Skolen og fritidstilbuddet har et konstruktivt og frugtbart samarbejde med de forebyggende rådgivere. Det kvalificerer vores beslutninger, og de forebyggende rådgiveres sparring og direkte indsatser over for børn og forældre har en positiv effekt, således at nogle sager ikke udvikler sig til sager med ekstra udgifter, og således at børn og deres familier hurtigere kommer i trivsel igen.

Vi frygter at en nedlæggelse vil betyde at flere sager udvikler sig til komplicerede sager med mistrivsel, skolevægring mv, og manglen på sparring og forebyggende indsatser vil alt andet lige betyde at flere børn og familier vil få brug for ekstra støtte, specialiserede tilbud o.lign.

BU 4: Leg og bevægelse nedlægges

De sidste par år har Vemmedrupskolen og andre skoler i kommunen haft et projekt med fokus på børns motoriske kompetencer i forhold til indlæring, da man forskningsmæssigt ved, at gode grundlæggende motoriske kompetencer påvirker børns evne for læring positivt. Der er investeret i ekstern konsulent og materialer, og det er derfor glædeligt at vores lokale dagtilbud har benyttet sig af leg og bevægelse i springcenteret, således at børnene i dagtilbud får flere udviklingstilbud og -muligheder indenfor leg og bevægelse. Hvis leg og bevægelse spares væk, forventer vi, at de kommende årgange af skolestartere vil være mere udfordret på deres motorik og dermed også på deres læring.

SU 1: Generelt løft af folkeskolen

Nationalt har man fokus på at folkeskolen trænger til et løft og glædeligt er der også fuldt midler med til det. Det er derfor bekymrende, at Køge kommune i de næste 4 år ikke vil tilføje yderligere økonomi til det generelle løft end det serviceniveau, som man har haft i 2022. Lige nu sker der rigtig meget på

skoleområdet med øgede frihedsgrader, flere 2-lærertimer mv, og vi frygter at en tilbageholdelse af midler til disse initiativer og udviklingsprojekter vil betyde, at projekter skrinlægges eller forringes. Dette vil få en direkte negativ indflydelse på skolernes og fritidstilbuddenes muligheder for at indfri Køge kommunes visioner i Gode skoler – Køges fremtid.

SU 4: Nedlæggelse af egne erhvervsklasser

På Vemmedrupskolen er vi glade for, at der igen er blevet oprettet erhvervsklasser i Køge kommune, og vi har allerede sendt nogle elever afsted, som klart profiterer af den mulighed og det anderledes skoletilbud. Vi mener derfor, at det er en forkert beslutning at nedlægge erhvervsklasserne. Vi mener behovet for erhvervsklasserne er der, og at det foreløbigt udelukkende er manglende kendskab til muligheden, der gør at pladserne ikke er blevet besat. En kommune af Køges størrelse bør have denne mulighed.

SU 6: Åbningstid i SFO reduceres med 1 time

Umiddelbart lyder dette måske som et forslag med lille påvirkning, men sådan ser vi det ikke. For nogle forældre og dermed familierne vil det være en udfordring, hvis åbningstiden reduceres.

En reduktion af åbningstiden vil dog først og fremmest have konsekvenser for den samlede kvalitet og antallet af hænder i hverdagen. En reduktion vil betyde, at det samlede budget for SFO forringes, og konsekvensen heraf vil være på sigt at reducere i medarbejdernes ansættelsesgrad og/eller forholdet mellem uddannet og ikke-uddannet personale, og på sigt vil det blive endnu vanskeligere at tilbyde fuldtidsstillinger til pædagoger. Vores oplevelse er, at kvaliteten hos ansøgere til fuldtidsstillinger er betydeligt højere end hos ansøgere til deltidsstillinger, og vi frygter derfor at kvaliteten vil falde.

Ydermere er der et kommunalt fokus på rekruttering og fastholdelse samt vigtigheden af at kunne tilbyde ansatte flere forskellige ansættelsesgrader. Disse forhold bliver kraftigt forringet, hvis fuldtidsansættelse ikke er en mulighed.

SU 8: Nedlæggelse af pulje til juniorklub og puljen til hårde hvidevarer

SFO 2 / juniorklubberne i Køge kommune er kendetegnet ved at være særdeles godt forankret lokalt, men også ved, at der via puljen til juniorklub er fælles aktiviteter på tværs, som understøtter kendskabet til hinanden på både medarbejder- og børneniveau. Ved at der er en fælles pulje kan der således arrangeres begivenheder/aktiviteter, som ellers vil være svært at finde økonomi og fællesskab omkring. Dette fællesskab og de spændende aktiviteter vil være svære at bibeholde, hvis der ikke er en fælles pulje, og nedlæggelsen af puljen vil således forringe det samlede fritidstilbud til SFO 2 og juniorklub børn. Desuden er puljen i realiteten finansieret af SFOernes eget budget, så en nedlæggelse vil i virkeligheden være en direkte reduktion i SFOernes aktivitetsbudget.

SU 9: Udfasning af sportsklasserne

Med de visioner Køge kommune har i visionshæftet fra 2020 om at skabe rige udfoldelsesmuligheder og understøtte udviklingen af alle børns potentialer ser vi med bekymring på, at man vil spare dette tiltag væk, som ellers har været en succes i forhold til at samle særligt dygtige og engagerede "sportslever" i kommunen.

TEU 6: Besparelse på bygningsvedligeholdelse

Vi er bekymrede over forslaget om årlig besparelse på 4 mio. kr. til bygningsvedligeholdelse. Vores skole oplever allerede utilstrækkelig tilsyn og vedligeholdelse af bygningerne. En yderligere besparelse kan

forværre denne situation og påvirke både elever og medarbejdere negativt. Vi opfordrer til omhyggelig overvejelse af konsekvenserne af besparelsen, da vores skoles fysiske tilstand er afgørende for en positiv undervisningsoplevelse og trivsel.

ØU 6: Myndighedsbesparelse

Vi som skole udtrykker bekymring over den foreslåede reduktion på 1,9 mio. kr. svarende til fire sagsbehandlerstillinger på børnemyndighedsområdet. Den allerede stærkt pressede situation vil forværres, hvilket forlænger sagsbehandlingstiderne og går ud over børnene. Det specialiserede børneområde er allerede under pres, og yderligere nedskæringer kan resultere i øgede omgørelsesprocenter og klager. Med det nuværende arbejdspress og et antal sager pr. sagsbehandler over anbefalingerne, risikerer vi problemer med at fastholde og rekruttere medarbejdere. Vi opfordrer til at genoverveje reduktionen for at sikre børns trivsel og en bæredygtig indsats.

Med venlig hilsen LMU på Vemmedrupskolen



Hørings svar TEU 2

Indsender

Navn Hanne Doile

Adresse , hajo@doile.dk

Udtaler sig som: Jeg udtaler mig som

Modtaget 31/08/2023 16:26

Omfartsvejen Borup

Kan ikke acceptere at I politikere stadig løber fra jeres løfter om færdiggørelsen af omfartsvejen.

Kan slet ikke forstå det, når der samtidig er kommet penge ind fra grundsalg – det lyder meget utroværdigt. Det bekræfter bare min tro på at Maria og Co ikke er til at stole på. Hvor er det trist.

Hørings svar TEU 3

Indsender

Navn Kenneth Waagenes

Adresse Hemmelig adresse

Udtaler sig som: privat

Modtaget 31/08/2023 10:20

Etablering af omfartsvej udenom Borup Centrum

Det er med stor undren at jeg/vi igen oplever at omfartsvejen i Borup bliver nedprioriteret i budget 2024.

Trafikken er fortsat tiltagende og samtidigt massiv i forhold til tunge køretøjer gennem byen - hvilket også betyder forbi daginstitutioner/skoler, ældreboliger og ikke mindst skoler.

Vil ikke lyde dramatisk - men frygter (i lighed med øvrige borgere) at den massive trafik med tunge lastbiler m/u anhængere - såvel som almindelige personbiler, der kører langt over tilladte, vil medføre uheld og i værste tilfælde påkørsler af gående og cyklende.

Minimumskrav kunne være opsættelse af foto"fælder", der kan få folk til at ændre adfærd - gerne fra rundkørslen og ned mod centrum - hvor der allerede er en blinkende lampe for fartvisning (jeg tror godt folk ved hvor hurtigt de kører) men uden kamera.

Opsæt en reel fotofælde på hver side af bymidten - bemærk idrætshallen er også med mange brugere, og problemet er løst til små penge.

Tak

Hørings svar TEU 4

Indsender

Navn Karsten Ulrik Jensen

Adresse , Borup

Udtaler sig som: forening

Modtaget 01/09/2023 17:03

Færdiggørelse af Borup omfartsvej i 2024

Køge Kommunes anlægsplan for budgetårene 2024-2029 er under udarbejdelse og skal snart vedtages.

I Borup Borgerforening håber vi, at I medtager Borup omfartsvej i budgetåret 2024, således vi kan få den bygget færdigt.

Ved sidste kommunalvalg i november 2021 lovede flertallet i Køge Byråd borgerne i Borup, at omfartsvejen skulle færdiggøres i de kommende år og derfor var den også medtaget i anlægsbudgettet.

Men den 15. februar 2022 blev Borup omfartsvej udskudt. 29 mio. kr. blev flyttet fra 2021 til uvished uden et nyt budgetår. Begrundelsen var at inflationen og de kraftige prisstigninger nødvendiggjorde en udskydelse. Heldigvis lovede Marie Stærke, at Borup omfartsvej var udskudt og ikke droppet. I dag er prisstigningerne stoppet og inflationen ligger på et normalt niveau.

Til budgetår 2023 blev der i driften afsat 4,5 mio. kr. til klargøring/projektering af Borup omfartsvej. Men også dette beløb er tvivlsomt, da de private rådgivere til projektering af vejen ikke skal udarbejde forberedelsen i 2023- selvom I politikere har vedtaget det.

Projekteringen skal jo udbydes i konkurrence på økonomi og kvalitet. Kvaliteten af dispositionsplanen har været stærkt kritiseret her fra Borup, og mange borgere deler denne kritik. Kommunen har lovet, at væsentlige alternativer skal afklares under projekteringen, og altså beskrives i udbudsmaterialet. Det kræver tid, så det var opmuntrende, at kommunen vedtog at udbudsmaterialet skulle udarbejdes i år - og slemt skuffende, at det nu igen er udsat.

Alternativerne er grundigt belyst her fra Borup, herunder, at de vil være økonomisk fordelagtige.

De er kort fortalt som følger:

- Den påregnede rundkørsel ved Skovbrynet placeres på Ryeskovvej.
- Der føres en stitunnel under omfartsvejen ved Skovbrynet og/eller føres en cykel/gangsti over jernbanebroen fra Borup til Gammerød langs vestsiden af Ryeskovvej.
- Den påregnede rundkørsel ved Ørninge placeres syd for landsbyen, eller udgår, og erstattes af 2 T-kryds.
- Der udføres en stibro vest for Ørninge, eller en stitunnel nordvest for landsbyen. 1 af 2
- Der udføres en stibro vest for Ørninge, eller en stitunnel nordvest for landsbyen.

Alt i alt står vi således her i sommeren 2023 i en fuldstændig urimelig situation. Som Byrådspolitikere har I lovet borgerne i Borup igen igen, at Borup omfartsvej skulle komme.

Marie Stærke lovede til Byrådsmødet den 15. februar 2022, at Borup omfartsvej blot var udskudt, men at den stadig skulle færdiggøres, men vi har ikke fået omfartsvejen endnu. Når vi i Borup er så opsatte på projektet, skyldes det den store stigning i lastbiltrafikken i de senere år, hvor kæmpe lastbiler kører på Hovedgaden meget tæt på vores skolebørn på vej til Boruphallen - skal vi opleve trafikdræbte børn, før der sker noget? Det er jo det, vi prøver at undgå med omfartsvejen! I øjeblikket er de sidste jordstykker på Møllebankerne med udkørsel til Borup Omfartsvej i færd med at blive bebygget (B3-B1 v. Ørningevej) og det resterende kommunale areal (A2 & A1) forventes udbudt i 2024. Meget snart - (slettet tid) vil der være en fuldstændig bebyggelse frem til Ørningevej og dermed yderligere 175 boligers beboere, der tvinges gennem Hovedgaden til og fra Møllebankerne. Salget af det kommunale jordareal til de 60 kommunale byggegrunde vil indbringe mere end 60 mio. kr. til Køge Kommune og denne indtægt vil komme i 2024/-25.

Derfor kære Byrådspolitikere: Brug nu en del af indtægterne fra jordsalget til færdiggørelse af Borup omfartsvej. Vi håber, at I færdiggør byggeriet af Borup Omfartsvej i 2024.

Med venlig hilsen Kim Andersen Formand for Borup Borgerforening

Hørings svar TEU 5

Indsender

Navn Bent

Adresse , Borup

Udtaler sig som: privat

Modtaget 03/09/2023 11:08

Borup omfartsvej

Køge Kommune har lidt svært ved at komme med et udspil omkring fortsættelsen af Borup Omfartsvej. En rundkørsel på 120 m i diameter på Ørningevej er der ingen der ønsker. Man kunne jo gøre som vi er flere der ønsker, bygge en stibro på Ørningevej over den kommende Borup Omfartsvej. Og lukke Ørningevej for bilister. Det kræver dog at man forbinder Kløvestedvej med Borup Omfartsvej. Nogle lastbiler kører allerede i dag fra Kløvestedvej og ned på Borup Omfartsvej. Selvom der nogen steder ligger spærringer, så finder man nemt et nyt sted. Afstanden er på 5-10 m.

Bilag : ørningepassagen skitse hm_k2ht.pdf



Hørings svar TEU 6

Indsender

Navn Bente Torrild

Adresse Hemmelig adresse

Udtaler sig som: privat

Modtaget 06/09/2023 12:21

Hørings svar til Køge kommunes budget for 2024-2027

Vi vil gerne opfordre politikkerne til at indarbejde færdiggørelsen af Borup omfartsvej i budgettet allerede i 2024.

Borup omfartsvej har været på tegne brættet siden engang i 70'erne, og Borgmester Marie Stærke har forsikret os om - senest ved budgetforhandlingerne 2022-2023 i februar 2022, at Socialdemokratiet ikke havde nogen planer om ikke at bygge vejen færdig, men der alene var tale om en udskydelse pga. anlægsloftet. Uanset hvordan kommunalbestyrelsen vender drejer problemet med anlægsloftet er der tale om en prioritering af de få midler der er. VI HAR VENDE MEGET LÆNGE PÅ AT FÅ OMFARTSVEJEN PRIORITERET.

Hver gang der har skullet ske besparelser på anlægsbudgettet har Borup omfartsvej måttet holde for. Ved konstitueringen i 2017 blev det skrevet ind i konstitueringsaftalen at Borup omfartsvej skulle bygges færdig, men lige siden er udgiften trukket ud af budgettet ved hver budgetforhandling. Til gengæld har kommunalbestyrelsen ikke rystet på hænderne når det gælder Køge Idræts Park, som har drænet kommunekassen igennem en lang årrække.

Argumenterne for at Borup omfartsvej skal gøres færdig står i kø, og jeg kan ikke forestille mig at nogen er uenige i at det ikke er hensigtsmæssigt med denne voldsomme trafik igennem Borup by.

F.eks. kan nævnes:

- Borup skole har oplyst at der går mellem 50 og 150 skoleelever på strækningen fra Borup skole til Borup hallen hver dag når de skal til idrætstimer i hallen. Skolebørn, der leget og pjatter når de går på strækningen - få meter fra store lastbilstog.
- Om eftermiddagen og aftenen er der rigtig mange børn og unge der skal til fodbold, håndbold, badminton mm i hallen og de skal også igennem den stærkt befærdede vej.
- Pga. trafikens omfang er der ingen der cykler på vejen, men alle cykler søger op på fortovet, hvorved der så ikke er plads til de gående. Det skaber også farlige situationer når beboere skal ud af deres indkørsel.
- Iflg. trafikmålinger foretaget af Køge kommune kører der ca. 5.000 biler igennem Borup, hvoraf de 3.6% er lastbiler. Dvs. over 150 lastbiler - ofte med hænger - kører lige op af skolebørn.
- De sidste etaper af salg af byggegrunde er ved at blive færdigbygget, og vil give yderligere trafik på strækningen. Oprindeligt fortalte kommunens folk, at de penge der blev frigivet ved salg af grundene skulle bruges til omfartsvejen - dette har så også vist sig ikke at holde.

Kommunen har tjent betydelige beløb på salg af grunde i Borup, men bruger ikke penge på at infrastrukturen passer til den øgede trafik.

- Os der bor på strækningen har på egen krop oplevet hvordan trafikken er steget i antal og tyngde – vi kan f.eks. ikke bruge de værelser der vender ud mod vejen, og vi er bekendt med flere der solgt deres hus og flyttet pga. larmen fra vejen. Lastvognstogene er blevet så store at hele huset står og ryster.
- Al den gennemgående trafik fra sydartervejen går gennem Borup by, og denne trafik er også stigende – Køge kommunes trafikmålinger må kunne vise hvor meget af trafikken der er gennemgående – vi kan bare konstatere at det er en stor del.

Vi vil derfor foreslå at man foretager en udskydelse af anlægsudgifter Køge Idræts Park, nedrivning på Sdr. Havn udskiftning af stadionlys, og udskiftning af kunstgræsbane i Køge Idrætspark så de ca. 30 mio kr. til færdiggørelsen af omfartsvejen omkring Borup kan findes. Menneskeliv i form af en farlig skolevej må da være det vigtigste.

Håber vi i Borup snart kan se handling i stedet for tomme ord – der konstant udskyder omfartsvejens færdiggørelse. Der hersker snart en manglende tiltro til Køge kommunes politikere i hele byen.

Med venlig hilsen
Erich og Bente Torrild

Hørings svar TEU 7

Indsender

Navn Bent

Adresse , Borup

Udtaler sig som: privat

Modtaget 03/09/2023 11:38

Borup omfartsvej

Køge Kommune har lidt svært ved at komme med et udspil omkring fortsættelsen af Borup Omfartsvej. En rundkørsel på 120 m i diameter på Ørningevej er der ingen der ønsker. Man kunne jo gøre som vi er flere der ønsker, bygge en stibro på Ørningevej over den kommende Borup Omfartsvej.

Og lukke Ørningevej for bilister.

Det kræver dog at man forbinder Kløvestedvej med Borup Omfartsvej. Nogle lastbiler kører allerede i dag fra Kløvestedvej og ned på Borup Omfartsvej. Selvom der nogen steder ligger spærringer, så finder man nemt et nyt sted. Afstanden er på 5-10 m. Evt. kan man bygge en mindre rundkørsel mellem Borup Ringvej og Kløvestedvej

Fordelen ved forslaget er at man tager hensyn til de svage trafikanter (cyklende og gående). Også cyklende og gående fra Skovbrynet vil få glæde af ikke at skulle passere en meget trafikeret Ørningevej når man er gå vej indkøbscenter eller skole af stisystemet. Samt at man ikke får biltrafik igennem de 2 skarpe sving i Ørninge, hvor der er sket flere ulykker. Ligeledes vil støjen være minimeret fra Borup Ringvej, da der ikke skal bremses op og speedes op når man når rundkørslen, biltrafikken på Borup Omfartsvej vil glide meget lettere.

Trafikanter mod Hegnede og Viby, vil alligevel køre af Kløvestedvej, så trafikken bliver formentlig ikke større på Kløvestedvej. Såfremt man bygger en stigbro for de svage trafikanter over Borup Omfartsvej sparer man en bro over Kimmerslev Møllebæk/Ørningebækken, som ellers er planlagt fra det nye kvarter med 118 rækkehuse syd for Ørningevej

Da man byggede rundkørslen Vestre Ringvej/Dalbyvej skete der en dødsulykke hvor et skolebarn blev kørt ned. Det fik amtet/kommune ? til at bygge en tunnel under Vestre Ringvej. Sporene 1 af 2 blev kørt ned. Det fik amtet/kommune ? til at bygge en tunnel under Vestre Ringvej. Sporene skræmmer, hvor mange børn skal køres ihjel før Køge Kommune finder ud af at en rundkørsel med cykel/gangsti udenom er no go !

Notat

Køge Kommune

Dispositionsforslag for omfartsvejens forlængelse

Beskrivelse

Projekt ID:
Ændret: 09-02-2021 14:00
Revision: 4

Udarbejdet af
PBG/ACH/PBH/MADR
Kontrolleret af AAB
Godkendt af DAAN

Indhold

1	INDLEDNING	3
1.1	FORUDSÆTNINGER	3
1.2	TRAFIK	4
1.2.2	Cykeltrafik	8
2	PÅVIRKNING AF OMKRINGLIGGENDE NATUR	10
2.1	FREDSKOV OG SKOVBYGGELINJER	10
2.2	MOSE, VÅDOMRÅDER OG BESKYTTET VANDLØB	11
3	BESKRIVELSE AF MULIG KRYDSNINGSMÅDER FOR OMFARTSVEJENS FORLÆNGELSE	12
3.1	GENERELT	12
3.3	TILSLUTNING TIL RYESKOVVEJ	14
3.3.1	Mulighed A: Krydsløsning med rundkørsel	14
3.3.2	Mulighed B: Prioriteret kryds med kanalisering (T-kryds)	15
3.3.3	Trafiksikkerhedsmæssig vurdering	16
3.4	KRYDSNINGEN ØRNINGEVEJ – OMFARTSVEJEN	16
3.4.1	Mulighed A: Krydsløsning med rundkørsel	16
3.4.2	Mulighed B: Prioriteret kryds med kanalisering (firbenet kryds)	17
3.4.3	Mulighed C: Vejbro	18
3.4.4	Mulighed D: Stibro	18
3.4.5	Sammenfatning	19
3.5	TRAFIKAFVIKLING I ANLÆGSFASEN	20
4	ANLÆGSØKONOMI	22
4.1	OMFARTSVEJENS FORLÆNGELSE UDEN KRYDSNINGER	22
4.2	TILLÆG FOR SCENARIO 1 – RUNDKØRSEL	23
4.3	TILLÆG FOR SCENARIO 2 – KANALISERING	24
4.4	TILLÆG FOR SCENARIO 3A- VEJBRO	24
4.5	TILLÆG FOR SCENARIO 3B- STIBRO	25
5	TRAFIKSTØJ	26
5.1	GENERELT	26
5.2	GRÆNSEVÆRDIER FOR VEJTRAFIKSTØJ	26
5.3	TRAFIKSTØJSBEREGNINGER	27
5.3.1	Grundlag for trafikstøjsberegninger	27
5.4	REFLEKSIONER, VEJRKLASSE OG TERRÆN	28

5.5	TRAFIKTAL	30
5.6	RESULTATER	31
5.7	SAMMENFATNING STØJ	31
6	OPSAMLING	33
6.1	TILSLUTNING RYESKOVVEJ	33
6.2	KRYDSNING ØRNINGEVEJ	34
6.3	SAMLET VURDERING	35

APPENDIX 1: SKITSER FOR OMFARTSVEJENS FORLÆNGELSE 36

APPENDIX 2: TRAFIKSTØJ: SITUATIONSPLAN 44

**APPENDIX 3: STØJKORT 1,5 M.O.T., OMFARTSVEJ PÅ TERRÆN
..... 45**

**APPENDIX 4: STØJKORT 1,5 M.O.T., OMFARTSVEJ PÅ TERRÆN
ZOOMET IND 46**

**APPENDIX 5: STØJKORT 1,5 M.O.T., OMFARTSVEJ UNDER
TERRÆN - BRØLØSNING 47**

**APPENDIX 6: STØJKORT 1,5 M.O.T., OMFARTSVEJ UNDER
TERRÆN ZOOMET IND 48**

1 Indledning

I nærværende notat redegøres for forskellige løsninger i forbindelse med optegning af dispositionsforslag for forlængelse af omfartsvejen omkring Borup.

Den nuværende gennemfartsvej, Vestre Ringvej, slutter i en rundkørsel ved Møllevej og leder ad denne trafikken ind gennem Borup. Med en forlængelse af omfartsvejen bliver det muligt at køre forbi Borup uden at skulle ind i gennem byen. Når trafikken kan bruge omfartsvejen vil den have en række positive effekter på Borup. Det vil sænke trafikmængden i byen og dermed øge trafikikkerheden. Hermed bliver det også mere attraktivt at cykle i byen.

Der er pt. anlægsarbejder i gang, hvor omfartsvejen forlænges fra rundkørslen og mod nord for at kunne trafikbetjene det fremtidige boligområde Møllebankerne vest for vejen. Denne etape er angivet med sort markering i figuren herunder.

I nærværende notat beskrives forlængelsen af omfartsvejen fra den igangværende etape og frem til omfartsvejens afsluttende tilslutning på Ryeskovvej. Dette er angivet med blå markering på kortet herunder.



Figur 1.1 Oversigt og etapeopdeling af Borup omfartsvej

I det følgende redegøres for de forskellige scenarier og deres påvirkninger af omgivelserne, herunder støjberegninger.

- Scenarie 1 hvor vejen anlægges på terræn, med samme tværsnit, som den igangværende etape af omfartsvejen – her er 2 krydsningsmuligheder
 - A. Rundkørsel
 - B. Prioriteret kryds med kanalisering (T-kryds/firbenet kryds)
- Scenarie 2, hvor vejen lægges i afgravning omkring krydsningspunktet til Ørningevej, for at minimere støjubredelsen lokalt

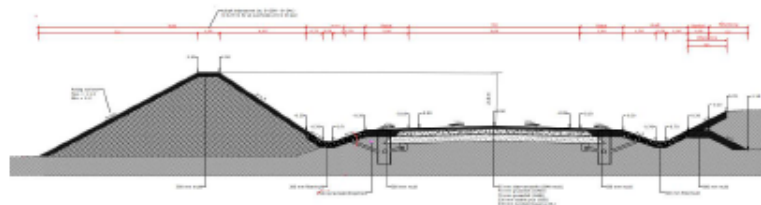
1.1 Forudsætninger

Der er opstillet følgende forudsætninger i forbindelse med dispositionsforslaget for omfartsvejens forlængelse:

- Vejen anlægges med en planlægningshastighed på 80 km/t fra den igangværende etape (Etape 1-3) og frem til Ryeskovvej
- Vejen anlægges som en 2-sporet vej med en bredde på 8 m plus rabat og med samme principtværsnit som for den igangværende etape, med grøftprofil på begge sider af vejen. Lokalplanen giver mulighed for anlæg af støjvold. For den igangværende etape udføres en støjvold med topkote 2,5 meter over vejens

centerlinje på vestsiden af vejen. Dette er ligeledes en forudsætning i nærværende projekt.

- Under udførelsen af den første del af omfartsvejen etape 1-3 er støjvoldens top kote hævet fra 2,0 meter over vejen til 2,5 meter over vejen. Dette er en konsekvens af støjberegning for 80 km/t.



Figur 1.2 Skitse, der viser tværprofillet for omfartsvejen

- Vejen anlægges med minimal facadeadgang. For at sikre, at omfartsvejen bliver fremkommelig og trafiksikker, bør vejen have minimal/ingen facadeadgang. Det samme gør sig gældende for tilslutningsveje som så vidt muligt bør undgås.
- Vejen anlægges uden mulighed for cykeltrafik. Cyklister vil derfor opleve en barriereeffekt, hvis ikke der sikres ordentlige krydsningsmuligheder. Det vil primært være cyklister fra de mindre landsbyer, som potentielt kunne opleve en barriere. Der skal derfor være fokus på at etablere en sikker krydsningsmulighed for cyklister.

Der er i denne projektfase, dispositionsforslagsfasen, ikke set særligt på terrænforhold, koter og selve jordbundsforholdene. Der kan derfor være nogle forhold, som i nærværende projektfase er forbundet med en vis usikkerhed, og som kan medføre øgede anlægskostninger. De beregnede anlægsoverslag er derfor af samme grund tillagt en post på 25% til uforudsete udgifter.

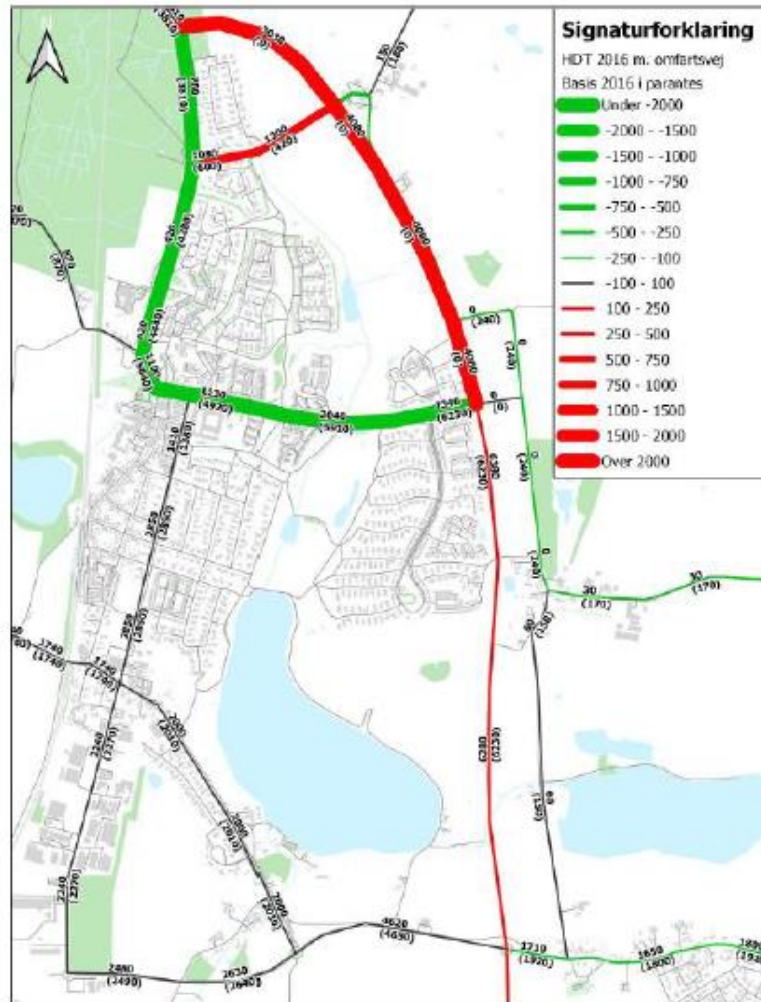
En større præcisering af de anlægstekniske forhold afklares i efterfølgende faser.

1.2 Trafik

Køge Kommune har frem mod beslutningen om omfartsvejen fået udført trafikmodelberegninger baseret på trafiktællinger fra 2018. I figur 1.3 på omstående side er sammenfatningen af ændringer i trafiktallene på vejene i og omkring Borup som anlæggelse af omfartsvejen vil medføre vist for året 2016. Tallene vil være nogle få % større ved åbningsåret.

Trafiktallene er hverdagsdøgnstrafik, som angiver det gennemsnitlige antal biler, der kører på en given strækning i et hverdagsdøgn uden for sommermånedene. Trafiktallene angiver det samlede antal køretøjer i begge retninger tilsammen, dvs. både personbiler og lastbiler.

Tallene i parentes på figur 1.3 viser de beregnede trafiktal baseret på trafiktællinger fra 2018 og tallene uden parentes viser trafiktallene efter etablering af omfartsvejen.



Figur 1.3 Effekter på biltrafikken ved etablering af omfartsvejen beregnet for 2016. Røde strækninger får mere trafik, grønne strækninger får mindre trafik og på sorte strækninger er trafikken omkring uændret.

Som det fremgår af ovenstående figur viser trafikmodelberegningen at:

- Omfartsvejen vil føre 3-4.000 gennemkørende biler i døgnet, som i dag færdes ad ruten Møllevvej- Hovedgaden- Ryeskovvej
- Møllevvej aflastes for 3.800-4.000 biler i døgnet
- Ryeskovvej aflastes for 3.000-3.800 biler i døgnet

- Ørningevej fra omfartsvejen mod Borup vil få en øget trafikbelastning på 400-800 biler i døgnet – under forudsætning af at der etableres forbindelse mellem omfartsvejen og Ørningevej
- Ørningevej gennem Ørninge forventes aflastet med ca. 30 biler i døgnet. Dette er en konsekvens af at Kløvestedvej forventes nedklassificeret til cykel/gangvej på strækningen langs omfartsvejen, og den trafik der forventes at komme fra en tilslutning til omfartsvejen er langt mindre end den trafik der allerede kører ad Kløvestedvej.

Der er i september 2020 gennemført tællinger af bil- cykeltrafikken i forskellige lokaliteter i og omkring Borup. Disse tal er sammenfattet i figur 1.4.



Figur 1.4 Trafiktal for motorkøretøjer hhv. cykler i Borup. HDT er hverdagsdøgntrafik, mens ÅDT er årsdøgntrafik.

Disse tællinger stemmer overordnet godt med tidligere opstillet trafikmodelberegning, dog med den bemærkning at den nuværende trafik ad Kløvestedvej og Ørningevej er noget højere end angivet i trafikmodelberegningen hvilket medfører, at:

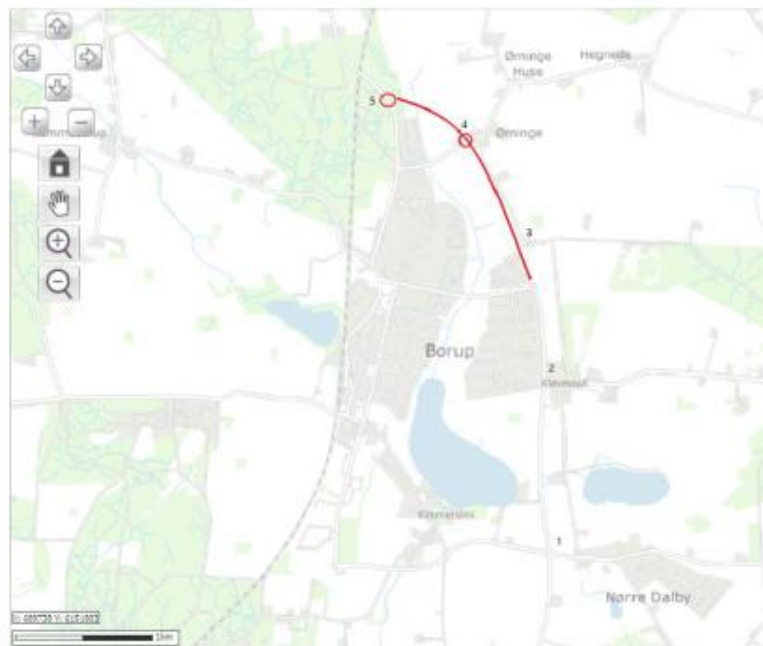
- Effekten af anlæggelse af omfartsvejen vil have mindre betydning ift. forøgelse af trafikken på Ørningevej mod Borup, idet trafikken allerede antages at bruge denne indfaldsvej
- Effekten af anlæggelse af omfartsvejen/nedklassificering af Kløvestedvej vil have større betydning ift. aflastningen af trafikken gennem Ørninge, idet de trafikanter, som i dag kører ad Kløvestedvej og Ørningevej for at komme til den nordlige del af Borup ledes udenom Ørninge by.

Såfremt der ikke etableres en tilslutning mellem Ørningevej og omfartsvejen vil en stor del af den nuværende trafik på Ørningevej ledes gennem Borup enten ad Ryeskovvej eller Møllevej-Hovedgaden, hvorved effekten af omfartsvejen på disse strækninger vil mindskes uden større effekt for trafikken ad Ørningevej og dermed ingen reduktion af trafikken gennem Ørninge. Endvidere skal det understreges at en stor del af den øgende trafik skyldes en fremtidig udvikling af området Møllebankerne III (beskrevet i lokalplan 1025) og såfremt der ikke etableres en tilslutning til omfartsvejen ved Ørningevej vil denne trafik også færdes gennem Borup By og på den vestlige del af Ørningevej.

1.2.2 Cykeltrafik

Omfartsvejen får som nævnt forbud mod cykler. Der vil være interaktion mellem bil- og cykeltrafik i tilslutningen ved Ryeskovvej samt ved Ørningevej, hvor cyklister vil kunne krydse omfartsvejen.


Cykeltrafikken omkring omfartsvejen vedrører hovedsageligt ture mellem Borup og de omkringliggende småbyer. Mulige krydsningspunkter for cyklister er angivet på nedenstående figur 1.5. I dag er der cyklisttrafik mellem Borup fra de omkringliggende småbyer ved punkt 1 (stitunnel), 2 (stibro), 4 (langs eksisterende vej) og 5 (langs eksisterende vej). Punkt 3 angiver en mulig stibroskrydsning ved 90°-svinget på Kløvestedvej.



Figur 1.5 Oversigtskort med angivelse af placeringen af omfartsvejen samt mulige krydsningspunkter for cyklister

Ruten ad Ryeskovvej i retning mod Osted (punkt 5) vil have omkring 20 daglige cyklister, som skal færdes i den kommende tilslutning til omfartsvejen. Ørningevej (punkt 4) har ca. 65 daglige cyklister, som vil have behov for at krydse omfartsvejen. Kløvestedvej, som ligger parallelt med den kommende omfartsvej (mellem punkt 3 og 4) har ca. 40 daglige cyklister.

Antallet af cyklister ved de forskellige punkter ændrer sig sandsynligvis i forbindelse med planlagt udvikling beskrevet i lokalplan 1025. Denne omfatter udvikling af et område på ca. 22 ha til boligformål med en rummelighed på ca. 180-200 nye boliger alt efter udnyttelse af området. Her er planlagt et omfattende stisystem, som på trafiksikker måde binder lokalplansområdet sammen med Borup By samtidig med at det sikrer bedre adgang til naturen. I den forbindelse er der også nævnt en mulighed for etablering af en stiforbindelse på tværs af omfartsvejen ved punkt 3. Dette vil medføre at en del af den krydsende trafik ved punkt 4 (Ørningevej) flyttes til punkt 3 (stibroen).



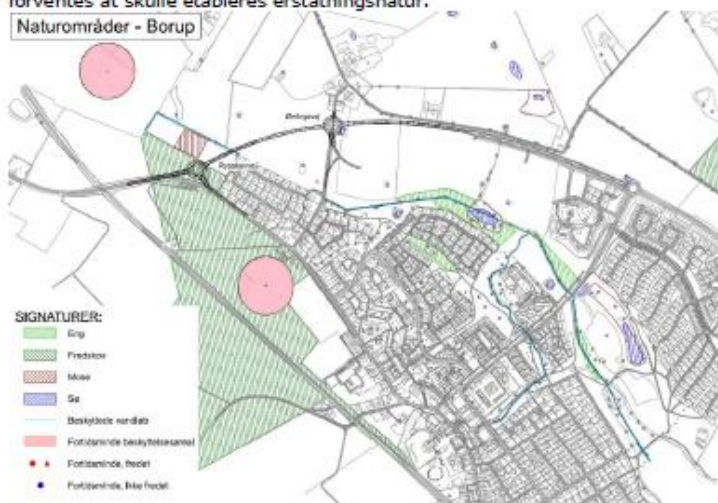
De nyudviklede områder forventes hovedsagligt at generere cyklisttrafik ind mod Borup ad nyetablerede stier med tilknytning til det veludbyggede cykelstinet, der leder trafikanter på kryds og tværs gennem byen separeret fra biltrafikken. Men der må også forventes rekreationsture mod øst fra de nye områder. Det er derfor nødvendigt at sikre krydsningsmuligheden særligt ved punkt 4 (Ørningevej).

2 Påvirkning af omkringliggende natur

På nedenstående kort er angivet de beskyttede omgivelser for omfartsvejens forlængelse:

- Forlængelsen krydser fredskov ved Ryeskovvej,
- Tangering af moseområde (§3) ved Ryeskovvej
- Tangering af mindre sø ved Ørningevej.

Påvirkning af beskyttede naturområder, særligt §3-området nord for Ryeskovvej, kan være forbundet med både tekniske udfordringer i form af blødbund, men også administrative udfordringer forbundet med dispensation og godkendelser. Der kan forventes at skulle etableres erstatningsnatur.



Figur 2.1 Beskyttede naturområder langs linjeføringen

Forlængelse af omfartsvejen påvirker ingen fredede fortidsminder, men der bør udføres en arkæologisk forundersøgelse, før arbejdet iværksættes.

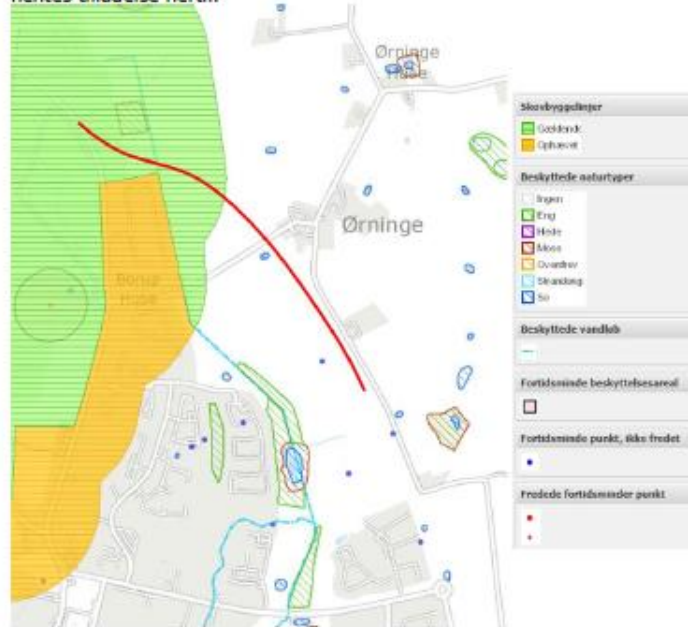
2.1 Fredskov og skovbyggelinjer

Det meste af strækningen mellem Ørningevej og Ryeskovvej er omfattet af skovbyggelinjer. Skovbyggelinjer skal sikre det frie udsyn til skoven og skovbryn og sikre dem som værdifulde levesteder for plante- og dyreliv. Skovbyggelinjen gælder 300 meter omkring skovbrynene for alle offentlige og private skove med et sammenhængende areal på mindst 20 ha, og har hjemmel i naturbeskyttelsesloven¹. Bestemmelsen omfatter forbud imod at placere bebyggelse som bygninger, campingvogne, skure, master o.l. inden for zonen.

Der vil ikke skulle søges tilladelse til anlægsarbejdet for omfartsvejen, da beskyttelsen udelukkende går mod bebyggelse, master og lignende. Opstilling af skurvogne i anlægsfasen inden for skovbyggelinje kræver dispensation og bør så vidt muligt opstilles uden for skovbyggelinjer.

¹ Lovbekendtgørelse nr. 240 af 13. marts 2019 om naturbeskyttelse.

Nedlæggelse af fredskov ved Ryeskovvej kræver erstatning heraf, og der skal indhentes tilladelse hertil.



Figur 2.2 Skovbyggeplan mm.

2.2 Mose, vådområder og beskyttet vandløb

Særligt området omkring mosen ved Ryeskovvej og vådområdet ved Ørningevej kan forventes at bestå af blødbund. Dette stiller dels krav til belægningsopbygningen, men vil sandsynligvis også kræve større sidearealer til vejprojektet. Dette kan have en konsekvens for vejprojektets fysiske bredde-udstrækning.

Linjeføringen krydser endvidere et beskyttet vandløb tæt ved Ryeskovvej, som skal håndteres.



Figur 2.3 Jordartskort, som viser omfartsvejens placering på strækningen fra Ørninge til Ryeskovvej

3 Beskrivelse af mulig krydsningsmåder for omfartsvejens forlængelse

Omfartsvejens forlængelse krydser Ørningevej og tilsluttes Ryeskovvej i den nordlige ende. For tilslutningen og krydsning er der flere muligheder, som sammenlignes ud fra forskellige kriterier. Generelt afvikles cyklist ikke på omfartsvejen, og cyklistkrydsninger skal derfor have særlig bevågenhed.

De forskellige muligheder er:

- A. Rundkørsel
- B. Prioriteret kryds med kanalisering (T-kryds/firbenet kryds)
- C. Vejbro
- D. Stibro

3.1 Generelt


Der er overordnet 3 hovedkrydsningspunkter på strækningen – foruden de 2 sidevejstilslutninger i den sydlige ende. Den indbyrdes afstand mellem hovedkrydsningspunkterne er ca. 600 meter mellem Ryeskovvej og Ørningevej og ca. 1 kilometer mellem Ørningevej og rundkørslen ved Vestre Ringvej.



Figur 3.1 Afstandsangivelser mellem de overordnede krydsningspunkter

I henhold til vejreglernes vejledninger bør der være minimum 5-700 meters indbyrdes krydsafstand. (Vejdirektoratets håndbog "planlægning af veje og stier i åbent land" juli 2019) ved planlægnings hastigheder på 80km/t eller lavere og når årsdøgntrafikken er <5.000. Der er planlagt 2 sidevejstilslutninger til boligbebyggelse i Møllebankerne II og III på de sydligste 600 meter af omfartsvejen fra rundkørslen ved Møllevej. Den indbyrdes afstand mellem sidevejstilslutningerne på denne strækning er derfor mindre end anbefalingerne og det må derfor understreges at der indenfor anbefalingerne i vejreglerne ikke kan accepteres flere vejtilslutninger end de på figur 3.1 angivne. Dette skyldes at alle vejtilslutning udgør en potentiel øget uheldsrisiko. Det anbefales desuden at vejtilslutningen til Møllebankerne III erstattes med en trafikikker vejtilslutning ved Ørningevej.

På baggrund af den indbyrdes afstand mellem de allerede planlagte adgangsveje på den sydligste del af strækningen, forventes denne del skiltet med 60 km/t. Såfremt der ikke anlægges vejtilslutninger ud over Ørningevej og Ryeskovvej, kan restriktioner på resten af strækningen undgås, hvorved der vil gælde en



hastighedsgrænse på 80 km/t. som beskrevet under forudsætningerne kræver 80km/t en støjvold med 2,5 meter over vejen.

Under disse forudsætninger, og alt efter valg af krydsløsninger ved Ryeskovvej og Ørmingevej, forventes køretiden på omfartsvejens ca. 1.700 m at ligge på 90-100 sek. ved fri fremkommelighed. Den nuværende rute gennem Borup by er ca. 2.500 m lang, og med 50 km/t i gennemsnit kan strækningen gennemkøres på ca. 180 sek. Der er således en god tidsbesparelse for gennemkørende trafik ved at benytte omfartsvejen – uanset valg af krydsløsninger.

Krydsningspunkter med blandet trafik, dvs. udover biltrafik også cyklister og eventuelt gående, bør sikres med vejbelysning. Jf. vejreglerne bør rundkørsler og kryds, hvor der er etableret fysisk kanalisering, såsom kantstensbegrænsede hel-ler, på primærvejen også vejbelyses.

I det følgende beskrives koblingerne mellem omfartsvejen og de tilstødende veje og stier. Der er mulighed for at vælge forskellige krydsningsmuligheder på de enkelte krydsningspunkter.

3.3 Tilslutning til Ryeskovvej

Der er udarbejdet to krydsløsninger herfor – som rundkørsel hhv. som T-kryds med kanalisering. I begge forslag omlægges Ryeskovvej, således at landevejen fortsætter over i omfartsvejen. Tilslutningen placeres, så forholdene omkring eksisterende vejbro over jernbanen opretholdes uændret og så der skabes god oversigt både fra landevejen og fra omfartsvejen til det nye kryds.

Begge løsninger vil kræve særlig håndtering af de bløde trafikanter, som primært vil udgøres af de ca. 20 daglige cyklister.

3.3.1 Mulighed A: Krydsløsning med rundkørsel

Ryeskovvej omlægges, og tilsluttes omfartsvejen i en trebenet rundkørsel. Generelt er en rundkørselsløsning en optimal løsning, hvis der er lav til moderat trafikbelastning på krydsningen og en nogenlunde ligelig fordeling på alle vejgrene samt en lav trafik af cyklister og fodgængere. Selv om der ikke vil være en ligelig trafikfordeling på vejgrene, vil en rundkørsel have en positiv effekt på trafikikkerheden, idet biltrafikken fra alle retninger tvinges ned i fart. Dette giver øget opmærksomhed også for de bløde trafikanter i rundkørslen.



Figur 3.2 Rundkørsel Ryeskovvej/omfartsvej

Ulemper forbundet med rundkørsler er det relative større arealbehov, med deraf fordyrende anlægøkonomi desuden er driftsomkostninger ved rundkørsler dyrere end for T-kryds.

Cykeltrafik afvikles ikke på omfartsvejen, men der bør laves trygge krydsninger for cykeltrafikken til/fra den nordlige og sydlige del af Ryeskovvej. Således er der i den skitserede rundkørsel foreslået cykelsti rundt i rundkørslen – hvor cyklister har vigepligt for biltrafikken. Krydsningsheller etableres med støttepunkt for cyklisterne, så de kun skal krydse ét bil-spor ad gangen. Rundkørslen er en sikrere krydsningsmulighed for cyklister, idet hastigheden er lavere i rundkørslen end i T-kryds-løsningen.

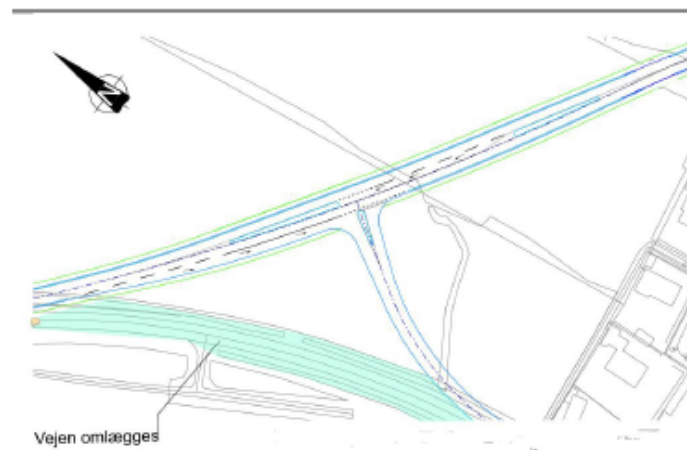
3.3.2 Mulighed B: Prioriteret kryds med kanalisering (T-kryds)

Ryeskovvej omlægges, og tilsluttes omfartsvejen i vigepligtsreguleret T-kryds. På omfartsvejen etableres kanalisering i form af både højre- og venstresvingsbaner for at reducere risikoen for bagendekollisioner.

Generelt er denne krydsløsning god, hvis der som i dette tilfælde er en relativt højere trafikbelastning på den gennemgående vej, idet fremkommeligheden for den ligeudkørende trafik på primærvejen (her omfartsvejen) optimeres. Der forventes ikke at være mange venstresvingende mod Borup by, hvis der vælges en krydstilslutning ved Ørningevej, da mange trafikanter vil have kortere rute ind ad Ørningevej. Den lokale trafik ind ad Ryeskovvej forventes primært at komme fra nord og dermed optræde som højresvingstrafik i krydset.

For cyklister vurderes løsningen at give en let forringet trafiksikkerhed sammenlignet med en rundkørsel, da hastighederne på omfartsvejen vil være højere og da cyklister fra Borup skal krydse omfartsvejens tre bil-spør i én omgang. Cykeltrafikken vil som nævnt udgøre ca. 20 daglige cyklister. Da der samtidig vil være meget få venstresvingende mod Borup, vil venstresvingsbanen ofte kunne anvendes som støttepunkt for krydsende cyklister. Trafiksikkerheden for cyklister kan til en vis grad øges ved anvendelse af ITS-tiltag som f.eks. variable advarselstavler, som detekteres af krydsende cyklister.

T-krydsløsningen er mindre arealkrævende end en rundkørsel, og dermed kan forventes en billigere anlægsøkonomi, desuden er T-krydsløsningen billigere og nemmere at drifte.



Figur 3.3 T-kryds med kanalisering Ryeskovvej/omfartsvej

Der er ikke stor forskel på afstand til bebyggelse i de to modeller. Begge modeller er fleksible ift. at kunne tilpasses mulig krydsregulering ved Ørningevej, egentlige vurderinger heraf beror på en mere detaljeret projektfase.

3.3.3 Trafiksikkerhedsmæssig vurdering

Den klare anbefaling er at udføre et tilslutningsanlæg udformet som en rundkørsel. Dette skyldes hovedsagligt hensynet til trafiksikkerhed for de bløde trafikanter, idet den sænkede hastighed og heraf øgede opmærksomhed på de blødetrafikanter erfaringsmæssigt har en positiv effekt på trafiksikkerheden.

3.4 Krydsningen Ørningevej – omfartsvejen

Ørningevej forbinder landsbyen Ørninge med Borup.

For biltrafikken mellem de to lokaliteter er der flere muligheder for afvikling.

I krydset Ørningevej/omfartsvejen skal der indarbejdes krydsningsmulighed for cykeltrafikken mellem de to lokaliteter for at minimere omvejskørsel for denne trafikantgruppe. Der er talt 65 cyklister ved trafiktællingen september 2020. Det forventes, at der i forbindelse med fremtidig udvikling af området vil ske en stigning i antallet af cyklister. Krydset skal anlægges under hensyntagen til afstand til øvrige krydsninger. Krydset omfartsvejen/Ørningevej ligger allerede tæt på rundkørslen til Møllevvej og tilslutningen til Ryeskovvej. Den gennemkørende trafik på omfartsvejen vil få nedsat fremkommelighed, jo flere kryds, der anlægges.

3.4.1 Mulighed A: Krydsløsning med rundkørsel

Ørningevej omlægges vest for omfartsvejen og tilsluttes denne i en firbenet rundkørsel.

Som beskrevet under Ryeskovvej er rundkørsler generelt en god løsning, hvor der er nogenlunde ligelig fordeling af trafikbelastninger i alle vejgrene; men giver en ringere fremkommelighed for den gennemkørende trafik. En rundkørsel har en positiv effekt på trafiksikkerheden, idet biltrafikken fra alle retninger tvinges ned i fart. Dette giver øget opmærksomhed også for de bløde trafikanter i rundkørslen. Cykeltrafik er i den skitserede løsning håndteret med etablering af cykelsti hele vejen rundt, med støttepunkter i krydsningsheller.



Figur 3.4 Rundkørsel omfartsvej/Ørningevej

Ulempen forbundet med rundkørsler er det relative større arealbehov, med deraf fordyrende anlægsøkonomi. Særligt på denne lokalitet giver de eksisterende terrænforhold supplerende udfordringer, med heraf følgende stort anlægsarbejde. Rundkørslen er søgt placeret bedst muligt ift. terræn og ift. den tætliggende bebyggelse.

3.4.2 Mulighed B: Prioriteret kryds med kanalisering (firbenet kryds)

Ørningevej omlægges vest for omfartsvejen og tilsluttes denne i et firbenet kryds med kanalisering. På omfartsvejen etableres højre- og venstresvingsbaner mod Ørningevej.



Figur 3.5 Firbenet kryds med kanalisering omfartsvej/Ørningevej

Generelt er denne krydsløsning god, hvis der er meget uens trafikbelastninger, idet fremkommeligheden for den ligeudkørende trafik på primærvejen (her omfartsvejen) optimeres. Hvis der er meget svingende trafik til/fra Ørninge/Borup, er krydsløsningen ikke optimal.

Krydsløsningen er mindre arealkrævende end en rundkørsel, og dermed kan forventes en billigere anlægsøkonomi.

For cyklister vil løsningen at give en forringet trafiksikkerhed, sammenlignet med en rundkørsel, idet de skal krydse omfartsvejens 3 spor i én omgang. Typisk vil hastigheden gennem krydset være relativ høj for den gennemkørende trafik, med deraf følgende utryghed for den krydsende bløde trafik.

Sammenfattet er anlæggelse af prioriteret kryds med fire ben en god løsning for biltrafikken – trafikafviklingsmæssigt. Desuden er både anlæg og drift billigere, men denne løsning er mindre trafiksikker for krydsende cyklister grundet en højere hastighed for trafikken på omfartsvejen.

Tilslutning af Ørningevej til omfartsvejen vil medføre en ændring i trafikafviklingen også på Ørningevej. Denne problemstilling vil imødegås under detailprojekteringen, hvor de trafikale forhold vil blive belyst og afhængigt af behovet vil der blive foreslået trafiksikkerhedsmæssige tiltag.

3.4.3 Mulighed C: Vejbro

Ørningevej føres over omfartsvejen på vejbro. Herved er den fysiske krydsning elimineret. Dette giver en optimal fremkommelighed og trafiksikkerhed for biltrafikken på omfartsvejen og bil- og cykeltrafik på Ørningevej er uændret i forhold til i dag. Der vil dog komme en del ekstra trafik gennem Borup By og på den vestlige del af Ørningevej, såfremt der ikke etableres en vejtilslutning.

På grund af den korte afstand til boliger på Ørningevej kan vejbroen ikke etableres med de rette stigningsforhold, medmindre omfartsvejen sænkes lokalt. Løsningen medfører derfor et stort jordarbejde, hvilket fordyrer løsningen markant. Med en sænkning af omfartsvejen vil trafikstøj fra omfartsvejen til gengæld blive reduceret se nærmere under trafikstøjsafsnittet.



Figur 3.6 Ørningevej føres over omfartsvejen på vejbro, denne vises med rød skravering

3.4.4 Mulighed D: Stibro

Der er som nævnt alternative muligheder for afvikling af biltrafikken mellem Ørninge (og øst herfor) og Borup. En krydsløsning kunne derfor også alene være for de bløde trafikanter. I den skitserede løsning lukkes Ørningevej for biltrafik, og blød trafik afvikles ad direkte rute.



Figur 3.7 Stibro ad Ørningevej over omfartsvejen

Løsningen er optimal set for de bløde trafikanter, men biltrafikken ledes ud på en uforholdsmæssig lang omvej. Biladgang til Borup medfører uvedkommende trafik gennem Kløvested, og en mulig nedklassificering af denne vej vil derfor ikke være mulig. "Kørselsregnskabet" i denne løsning er derfor meget dårligt.



Figur 3.8 Mulige omkørselsmuligheder for biltrafik ved lukning af Ørningevej og anlæg af stibro

Løsningen anbefales ikke som en selvstændig løsning, men er medtaget for fuldstændigheden skyld.

3.4.5 Sammenfatning

Broløsningerne vurderes at være uforholdsmæssigt dyre og desuden vil både vejbro og stibro medføre nogle u hensigtsmæssige trafikmønstre.

Der er betydeligt flere cyklister i denne krydsning og det forventes med udbygningen af de tilstødende områder at dette bliver forøget. Trafiksikkerheden for de bløde trafikanter er derfor yderst vigtig og den klare anbefaling er derfor at udføre et tilslutningsanlæg udformet som en rundkørsel.

Tilslutning af Ørningevej til omfartsvejen vil medføre en ændring i trafikafviklingen også på Ørningevej. Denne problemstilling vil imødegås under detailprojekteringen, hvor de trafikale forhold vil blive belyst og afhængigt af behovet vil der blive foreslået trafiksikkerhedsmæssige tiltag på Ørningevej.

3.5 Trafikafvikling i anlægsfasen

Afhængig af hvilken løsning, der vælges for færdiggørelsen af omfartsvejen, kan der under anlæg af omfartsvejen være udfordringer forbundet med trafikafvikling af den tunge trafik. Herunder er scenariet med etapevis gennemførelse af omfartsvejen også indtænkt. Hvis der således åbnes delvist for omfartsvejens forlængelse, skal det sikres, at den tunge trafik ikke kører på Ørningevej; derfor er det nødvendigt i perioder at skilte i rundkørslen ved Møllevej.

Fremtidig tilslutning mellem Ryeskovvej og omfartsvejen kan anlægges uden væsentlige indgreb i trafikafviklingen.

Tiltagene for at sikre trafikafviklingen i de enkelte scenarie listes nedenfor

- Scenarie 1 - rundkørsel: Der naturligt vendes i rundkørslen, her er det vigtigt at skilte med C23 lastbiler forbudt på Ørningevej.




Figur 3.9 Midlertidig situation scenarie 1, omfartsvejens forlængelse udføres i 2 etaper og der etableres vejtilslutning med rundkørsel ved Ørningevej

- Scenarie 2 - Kanalisering: der er i forbindelse med anlæggelsen af den første etape af omfartsvejen etableret en vendemulighed for sættevognstog ved den sidste sidevejsstilslutning – adgangsvej til Møllebankerne etape 3. det skal derfor tydeligt skiltes at denne skal anvendes som vendemulighed for tung trafik og at videre kørsel ikke er mulig



Figur 3.10 Midlertidig situation scenarie 2, omfartsvejens forlængelse udføres i 2 etaper og der etableres vejtilslutning med T-kryds med kanalisering ved Ørningevej

- 
- **Scenarie 3 – broløsninger:** Det giver ikke mening at udføre denne etapevis, da omfartsvejen vil ende i en blindtarm. Der vil ikke etableres tilslutning til Ømingevej, og derfor ikke mulighed for at tung trafik ledes hertil.

4 Anlægsøkonomi

Der er udarbejdet økonomiske overslag for de enkelte løsningsforslag.

Priserne er baseret på erfaringspriser, prisniveau 2. kvartal 2020 og indeholder udgifter til arbejdsplads, trafikregulering, jordarbejder afvandingsarbejder, belægningsarbejder, skilte og afmærkning samt konstruktioner og belysning, hvor relevant. Der er indregnet ca. 25% til uforudseelige udgifter. Der er endvidere indeholdt honorarudgifter til detailprojektering, byggeledelse og fagtilsyn.

Forudsætninger for overslaget er følgende:

- Arbejdet udføres i en samlet entreprise – der kan tilkomme ekstraudgifter såfremt arbejdet etapeinddeles
- Der arbejdes efter samme principtværnsnit som for den igangværende etape, inkl. støjvold på vejens vestside
- Jorden håndteres som lettere forurenede
- Udgifter til arkæologiske undersøgelser er ikke indeholdt i overslaget
- Udgifter til ledningsanlæg er ikke indeholdt i overslaget.
- Udgifter til arealerhvervelse er ikke indeholdt i anlægsoverslaget.
- Udgifter til erstatningsnatur (§3 natur og fredskov), og andre forhold som følge af en VVM-screening, er ikke indeholdt i anlægsoverslaget. Kvantificering heraf estimeres, når krydsløsninger fastlægges.

4.1 Omfartsvejens forlængelse uden krydsninger

Der regnes med erfaringspriserne for anlæggelse af omfartsvejen fra rundkørslen ved Vestre Ringvej og ca. 600 meter mod nord.

Arbejds art	Enhedspris fra licitation for igangværende arbejder [kr/lbm]	Pris for denne etape
Byggeplads, udgifter til styring, kvalitetsikring og indmåling under udførelsen		1.120.000
Jordarbejder	2900	3.200.000
Afvandingsarbejder plus regnvandsbassin	2100 Plus regnvandsbassin	2.700.000
Belægningsarbejder	3700	4.100.000
Beplantning	770	770.000
Diverse – faunapassage, rørlægning af å-løb mv	370	410.000
Uforudseelige udgifter		2.800.000
Rådgiverhonorar		1.800.000
I alt		16.900.000

Tabel 4.1 Pris ekskl. moms for etablering af omfartsvejen uden tilslutningsanlæg

Denne overslagspris er udelukkende prisen for etablering af vej uden tilslutningsanlæg i hverken krydsningen med Ømingevej og ej heller ved Ryeskovvej. Der skal derfor i tillæg til dette anlægsoverslag regnes med de valgte løsninger for krydsning dels ved Ømingevej og dels ved Ryeskovvej. Der skal således tillægges pris for de enkelte valgte krydsningsløsninger, som er beregnet i det efterfølgende.

4.2 Tillæg for scenarie 1 – Rundkørsel

I det nedenstående er der udregnet en tillægspris for etablering af én rundkørsel. Der skal således tillægges den nedenstående pris for hver enkelt krydsningsmulighed, som udføres som rundkørsel inkl. tilslutningsarbejder samt omlægning af tilstødende veje.

Arbejds art	Rundkørsel ved Ryeskovvej	Rundkørsel ved Ømingevej
Byggeplads, udgifter til styring, kvalitetskontrol og indmåling under udførelsen	335.000	245.000
Jordarbejder	290.000	375.000
Afvandingsarbejder plus regnvandsbassin	300.000	100.000
Belægningsarbejder	1.230.000	1.190.000
Beplantning	250.000	250.000
Belysning	160.000	130.000
Udgifter til omlægning af eksisterende vejanlæg herunder opbrydning af eksisterende befæstelser samt etablering af nye	1.130.000	405.000
Uforudseelige udgifter	840.000	610.000
Rådgiverhonorar	545.000	395.000
I alt	5.080.000	3.700.000

Tabel 4.2 Pris ekskl. moms for etablering af rundkørsel

4.3 Tillæg for Scenarie 2 – Kanalisering

Arbejdets art	Kanalisering ved Ryeskovvej	Kanalisering ved Ørningevej
Byggeplads, udgifter til styring, kvalitetsikring og indmåling under udførelsen	260.000	200.000
Jordarbejder	235.000	205.000
Afvandingsarbejder plus regravningsbassin	250.000	
Belægningsarbejder	1.300.000	1.260.000
Belysning	160.000	160.000
Udgifter til omlægning af eksisterende vejanlæg herunder opbrydning af eksisterende befæstelser samt etablering af nye	675.000	345.000
Uforudseelige udgifter	655.000	500.000
Rådgiverhonorar	425.000	320.000
I alt	3.960.000	2.990.000

Tabel 4.3 Pris ekskl. moms for etablering af kryds med kanalisering

4.4 Tillæg for scenarie 3A- Vejbro

Der skal etableres frihøjde på minimum 4,20 meter, men det anbefales ikke at frihøjden bliver mindre en 4,50 meter. Omfartsvejen skal derfor graves ned over ca. 200 meter til begge sider for Ørningevej. Grundet den korte afstand til bebyggelse dels i Ørninge og dels på Møllebankerne etape 3 skal afgravningerne beskyttes med spuns.

Arbejdets art	Pris for denne etape
Byggeplads, udgifter til styring, kvalitetsikring og indmåling under udførelsen	800.000
Jordarbejder, herunder spuns	3.600.000
Afvandingsarbejder	150.000
Bro (erfæringspris fra tidligere projekter)	4.000.000
Gadeinventar, herunder autoværn	370.000
Uforudseelige udgifter	2.000.000
Rådgiverhonorar	1.300.000
I alt	12.220.000

Tabel 4.4 Pris ekskl. moms for etablering af Vejbro

4.5 Tillæg for Scenarie 3B- Stibro

Samme som for vejbroen, men med en pris for stibro i stedet,

Arbejdets art	Pris for denne etape
Byggeplads, udgifter til styring, kvalitetsikring og indmåling under udførelsen	450.000
Jordarbejder	3.600.000
Afvandingsarbejder	150.000
Bro (stibro fra V&S-pris håndbogen)	350.000
Gadeinventar, herunder autoværn	370.000
Uforudseelige udgifter	1.120.000
Rådgiverhonorar	725.000
I alt	6.765.000

Tablet 4.5 Pris ekskl. moms for etablering af stibro

5 Trafikstøj

5.1 Generelt

Der er foretaget trafikstøjsberegninger for den projekteret omfartsvej øst om Borup. Formålet er at belyse den støjmæssige udvikling i området ved at etablere denne omfartsvej.

Der er, som nævnt i indledningen, regnet for to scenarier:

1. Omfartsvej placeret på terræn. Vejen deles op med rundkørsel vest for Øminge, med 2,5 m høj støjvold på den vestlige side, mod Borup.
2. Omfartsvejen strækker sig fra Vestre Ringvej til Ryeskovvej i ét uafbrudt stykke. Her er vejen sænket under terræn, som et eventuelt støjdæmpende tiltag.

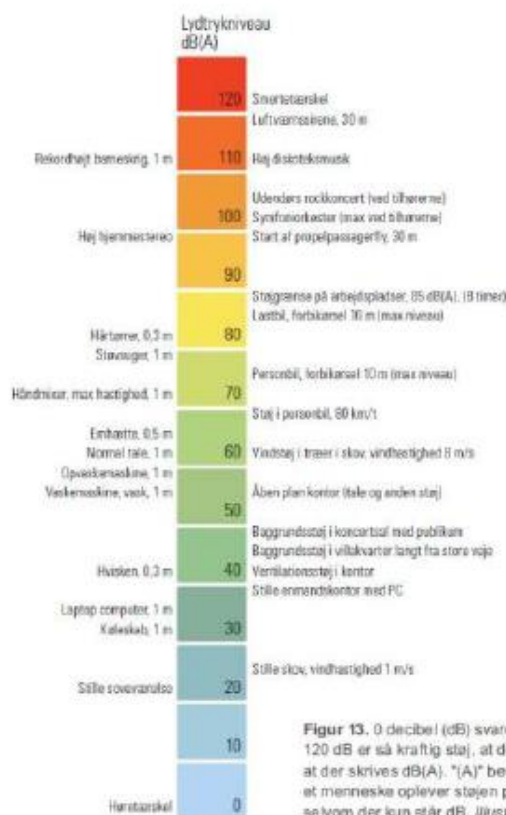
Scenarie 1 med rundkørsler er som beskrevet ovenfor. Scenarie 2 er udelukkende medtaget for at belyse den støjmæssige effekt af, at vejen sænkes i terræn.

5.2 Grænseværdier for vejtrafikstøj

Følgende grænseværdier er af Miljøstyrelsen angivet som vejledende grænseværdier for vejtrafikstøj (i vejledning nr. 4 fra 2007 – Støj fra veje):

Område	Grænseværdi, $L_{den} \leq$
Rekreative områder i det åbne land, sommerhusområder, campingpladser o.l.	53 dB
Boligområder, børnehaver, vuggestuer, skoler og undervisningsbygninger, plejehjem, hospitaler o.l. Desuden kolonihaver, udendørs opholdsarealer og parker.	58 dB
Hoteller, kontorer mv.	63 dB

Grænseværdierne gælder for nye boliger i støjbelastede områder og da der ønskes at bygge boliger, er det støjgrænsen $L_{den} \leq 58$ dB, der skal overholdes på facader og udendørs opholdsarealer. Dette svarer jf. Rapport 370 "støj fra Vejtrafik – Vejdirektoratets arbejde med støj" til det lydniveau som optræder i åbne kontorlandskaber. Af figur 4.1 fremgår en skala, som relaterer støjbegrebet til kendte situationer



Figur 13. 0 decibel (dB) svare til den svageste lyd et menneske kan høre. 120 dB er så kraftig støj, at det kan gøre ondt i ørerne. Ofte vil man se, at der skrives dB(A). "(A)" betyder, at støjniveauet er tilpasset den måde et menneske oplever støjen på. Vejstøj bliver altid angivet i dB(A), også selv om der kun står dB. Illustration: DELTA

Figur 5.1 Figur 13 i Rapport 370 "Støj fra Vejtrafik - Vejdirektoratets arbejde med støj" Skala, som relaterer støjbegrebet til kendte situationer

Ved udvidelse af veje, bør eksisterende boliger, som måtte blive berørt støjmæssigt, omfattes i overvejelser om eventuelle støjdæmpende tiltag, jævnfør "Vejledning fra Miljøstyrelsen Nr. 4 2007", 3.2.1 Nye veje og vejudbygninger:

"Når der etableres nye veje eller sker en udvidelse eller større ændringer af eksisterende veje, bør vejmyndigheden altid undersøge de støjmæssige konsekvenser for de eksisterende boliger, som bliver berørt. Den nye vej bør udformes, så gerne minimeres fx ved, at der anvendes støjreducerende vejbelægninger på strækninger med mange boliger, at der opsættes afskærmning langs vejen, og/eller at der gives tilskud til støjisolering af de støjbelastede boliger."

5.3 Trafikstøjsberegninger

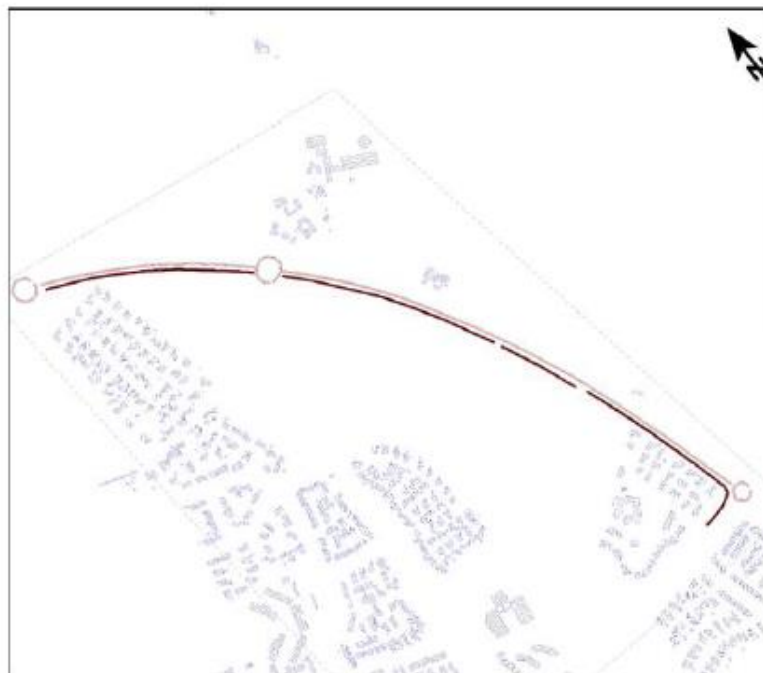
5.3.1 Grundlag for trafikstøjsberegninger

Til beregning af støjen fra vejtrafik er en tredimensionel terrænmodel opbygget i programmet SoundPLAN (version 8.2 - 22.04.2020). Ved hjælp af denne model er støjniveauer beregnet i henhold til beregningsmetoden "NORD2000".

Til opbygning af terrænmodellen er der indhentet data fra Kortforsyningen, som er en del af Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering. Disse data omfatter højdekurver for eksisterende situation, bygningsgeometri, vejmidte og matrikelgrænser, som er anvendt til opbygningen af modellen i SoundPLAN.

Da der ikke findes terrændata for den nye omfartsvej, at vejen placeret på terræn.

En situationsplan af NIRAS' forslag til placering af omfartsvej ses nedenfor. Støjvoldene beskrevet under forudsætninger er angivet i tyk streg



5.4 Refleksioner, vejrklasser og terræn

Der er foretaget beregninger af vejtrafikstøj som støjkonturer 1,5 meter over terræn.

I Miljøstyrelsens vejledning Nr. 4/2007 er angivet, at trafikstøj bør regnes som "praktisk fritfelt", dvs. uden refleksioner i egen facade, men med refleksioner fra andre facader. Da dette ikke er praktisk muligt at opsætte i beregningsprogrammet for beregninger af støjkort, er alle bygninger sat til reflekterende. For uden-dørs opholdsarealer betyder dette, at støjen overestimeres med op til 3 dB umiddelbart foran en bygning. Det vil med andre ord sige at der regnes på den sikre side i forhold til fremtidig støjbelastning.

Derudover skal der jf. miljøstyrelsens vejledninger som udgangspunkt fastlægges årsmiddelværdien af støjniveauet ved beregning af støjen i ni forskellige vejrklasser, idet der er forskel på, hvorledes lyden udbreder sig i forskellige vejrtypen. Forudsætninger om hyppigheden af de forskellige vejrtypen, der indgår som parameter i beregningen, er specificeret i støjbekendtgørelsen – og er derfor indregnet i den samlede støjberegning i forhold til denne hyppighed. Ved støjberegning for

store områder kan regnetiden blive meget lang, når der indregnes op til ni vejrklasser, så i forbindelse med støjkortlægning og anden overordnet planlægning for større områder angiver de overordnede guidelines, at der benyttes fire vejrklasser. Erfaring viser, at forskellen mellem fire og ni vejrklasser i praksis er marginal, altså i decimaler.

I forbindelse med facadepunktsberegninger når detaljeringsgraden er mere præcis - i de senere projektfaser - vil det give mening af gennemføre en mere detaljeret beregning med ni vejrklasser. Eventuelle ændringer i støjberegningen vil håndteres i de senere projektfaser.

Der er i den udførte støjberegning - regnet med tre refleksioner og fire vejrklasser, da der er tale om et stort beregningsområde. Støjen er regnet i et net med 15 m mellem punkterne.

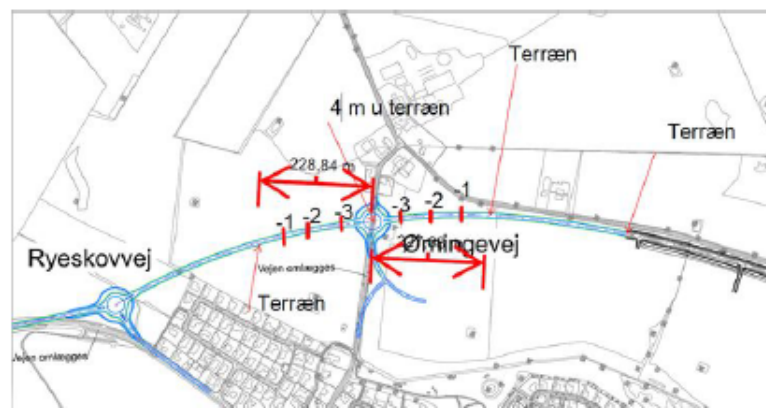
Der er desuden foretaget beregninger på facader i 1,5 meters højde, på de boliger tættest på vejen. Punktberegningerne vil afspejle "praktisk fritfelt" og kan holdes op imod Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier.

Vejene inkluderet i modellen bliver automatisk sat til akustisk hårdt terræn, mens alt andet omgivende terræn antages akustisk blødt.

Der er regnet for to scenarier:

1. Omfartsvej placeret på terræn. Vejen deles op med rundkørsel ved Ørninge, med 2,5 m høj støjvold på den vestlige side, mod Borup (som angivet i **Appendix 2**).
2. Omfartsvejen strækker sig fra Vestre Ringvej til Ryesskovvej i ét uafbrudt stykke. Her er vejen sænket under terræn, som et eventuelt støjdæmpende tiltag.

I scenariet med den sænkede vej, er vejen ført under terræn ud for Ørninge. Vejen er ført 4 m ned med gradvist op- og nedtråpning, som vist i Figur 2.1 nedenfor.



Figur 5.2 Skitse for scenario med sænket vej.

Da vejens placering ift. højdekoter ikke er eksakt, vil de resulterende støjkort være vejledende.

5.5 Trafiktal

Følgende trafiktal for 2030 er anvendt i beregningsmodellen:

Vejnavn	Vejtype	Belægning	Trafiktensitet, (HDT)	Trafiktensitet (ÅDT)	Hastighed (km/t)
Omfartsvej på terræn Syd for Ørninge	Lille landevej	SMA 11 (yearly average)	5.400	4.822	80
Omfartsvej på terræn Nord for Ørninge	Lille landevej	SMA 11 (yearly average)	3.050	2.724	80
Omfartsvej Borup, sænket under terræn	Lille landevej	SMA 11 (yearly average)	5.400	4.822	80

Trafiktallene fremgår som følge af et trafiknotat udarbejdet af MOE A/S. Trafiktallene er angivet som hverdagsdøgns trafik HDT, men omregnet til årsdøgns trafik ÅDT ved at dividere med 1,12, efter aftale med trafikingeniører i NIRAS A/S. Vejtype "lille landevej" svarer til 9 % tungtrafik.

Hverdagsdøgns trafik (HDT) angiver det gennemsnitlige antal biler, der kører på en given strækning i et hverdagsdøgn uden for sommermånederne, mens årsdøgns trafikken (ÅDT) angiver trafikken pr. døgn opgjort som gennemsnit over hele året.

For sammenligning har nedenstående veje ca. samme trafikbelastning som den fremtidige omfartsvej

Veje med HDT på ca. 3000 – som den nordlige del af omfartsvejen på terræn:

- Bækgårdsvej, nordlige ende: 2633
- Ryeskovvej, syd for Gammerød: 3665
- Nylandsvej, nordlige del i Køge Nord: 2952

Veje med HDT på ca. 5000 – som den sydlige del af omfartsvejen på terræn og den samlede omfartsvej sænket under terræn :

- Møllevvej i Borup: 5238
- Ryeskovvej i Borup: 4745
- Ringstedvej i Slimminge: 4957

Der er udelukkende beregnet trafikstøj fra den nye omfartsvej. Øvrige veje indgår ikke i beregningen.

I rundkørslerne er der beregnet med en hastighed af 40 km/t. accelerationen og decelerationen påvirker ikke støjen, idet den genererede støj udlignes ift. mindre motorstøj og højere dækstøj for deceleration og omvendt for acceleration.

5.6 Resultater

Støjudbredelsen fra de betydende veje er beregnet som støjkort 1,5 m over terræn på området. Der er optegnet følgende støjkort:

Appendix 3: Støjkort 1,5 m.o.t. Omfartsvej på terræn inkl. støjvolde

Appendix 4: Støjkort 1,5 m.o.t. Omfartsvej på terræn, zoomet ind

Appendix 5: Støjkort 1,5 m.o.t. Omfartsvej under terræn- broløsning

Appendix 6: Støjkort 1,5 m.o.t. Omfartsvej under terræn, zoomet ind

Der gælder at rød, lilla og blå angiver en overskridelse af den vejledende grænseværdi på 58 dB for boliger, mens orange, gul og grøn angiver niveauer under den vejledende grænseværdi.

5.7 Sammenfatning støj

Det kan konkluderes, at der med de opstillede forudsætninger er 2 lokaliteter, der er støjbelastede. Disse er

- Kløvestedvej 12- overskridelse af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi
- Vestligste ejendomme i Ørninge – overholdelse af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi

Endvidere ville de fremtidige bebyggelser i Møllebankerne III samt dele af bebyggelsen på Skovbrynet være støjbelastede såfremt der ikke var forudsat støjvold mod Borup.

Kløvestedvej 12

Støjkortene viser overskridelse af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier, ved den nærmeste bolig, tæt ved Ørninge (Kløvestedvej 12) i begge scenarier. Der er tale om en mindre overskridelse på 1 dB. Med henvisning til figur 4.1 svarer dette til "vindstøj i træer ved vindstød 8 m/s". Støjkortlægningen er udført på dispositionsprojektiveau og der skal i de efterfølgende projektfaser udføres yderligere støjberegninger, herunder facadeberegninger. I tilfælde, hvor de vejledende grænseværdier overskrides kan det overvejes at etablere lokal støjreduktion i form af hegn eller lydglasrunder.

Vestligste ejendomme i Ørninge

Nærmeste boliger i Ørninge (Ørningevej 10, 12 og 17) overholder Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier i begge scenarier, men har betydeligt lavere støjniveau på nærmeste facade i scenariet med vejen sænket under terræn.

Støj hidrørende fra trafikken på Ømingevej er ikke medregnet i støjkortlægningen, idet trafikken på denne vej er tilsvarende eller lavere den nuværende trafik.

I scenarie 2, med vejen sænket under terrænet, er der ikke regnet med støjvold langs den vestlige side. Støjvolden vil være nødvendig i scenarie 1 for at kunne overholde vejledende grænseværdier på den vestlige side af den nye omfartsvej, idet fremtidige boligbebyggelser på Møllebankerne etape III samt eksisterende bebyggelse på Skovbrynet ville ligge indenfor "det røde støjniveau" såfremt der ikke blev etableret støjværn.

Generelt

Der er alene fortaget beregninger i 1,5 m.o.t. svarende til opholdsarealer eller vindueshøjde på 1 plans boliger. Der er altså ikke beregnet støj i højder svarende til 2-plansboliger.

Der er udelukkende regnet for den anbefalede løsning med rundkørsler. Erfaringsmæssigt er støjgenerne fra rundkørsler en smule mindre end for prioriterede vejkryds grundet den højere gennemfartshastighed.

Under den videre projektering, når placeringen af vejen er fastlagt, krydsløsninger ligger fastlagte og koterne i forhold til omgivende terræn er kendte, vil der udføres en mere detaljeret støjberegning og eventuelle støjbelastede bebyggelser vil blive håndteret i denne forbindelse.

6 Opsamling

Omfartsvejens forlængelse krydser Ørningevej og tilsluttes Ryeskovvej i den nordlige ende. Der er i forslaget skitseret forskellige løsningsmuligheder for tilslutningerne.

Generelt afvikles cykler ikke på omfartsvejen, og cyklistkrydsninger skal derfor have særlig bevågenhed.

Der er ligeledes udført en støjberegning for både scenariet, hvor omfartsvejen ligger i terræn og hvor omfartsvejen er gravet ned. For begge scenarier er miljøstyrrelsens grænseværdier overholdt for ejendommene i Ørninge, men ligeledes er grænseværdierne svagt overskredet for ejendommen Kløvestedvej 12 i begge scenarier.

6.1 Tilslutning Ryeskovvej

For **Ryeskovvej** er der skitseret på to krydsløsninger – hhv. en rundkørsel og et T-kryds med kanalisering. I begge forslag omlægges Ryeskovvej, således at landevejen fortsætter over i omfartsvejen. Tilslutningen placeres, så forholdene omkring eksisterende vejbro over jernbanen opretholdes uændret. Begge løsninger vil kræve særlig håndtering af de bløde trafikanter.

I nedenstående oversigt er givet en sammenligning af relevante parametre for de to løsninger for tilslutningen med Ryeskovvej:

Krydsløsning	Trafiksikkerhed cykler	Trafiksikkerhed biler	Fremkommelighed Ryeskovvej	Fremkommelighed omfartsvej	Støj	Anlægsøkonomi
Rundkørsel	+	++	+	+	+	2
T-kryds med kanalisering	-	+	-	++	+	1

Tabel 6.1 Relativ sammenligning af krydsløsninger Ryeskovvej/omfartsvej, + angiver positiv vurdering og - angiver negativ vurdering. For anlægsøkonomi er de enkelte løsninger rangeret mellem 1 og 2, hvor 1 angiver den laveste udgift og 2 angiver den højeste udgift

Som der fremgår af ovenstående tabel er der fordele og ulemper ved begge løsninger. Den samlede anbefaling er imidlertid rundkørslen på trods af at det er den dyreste i anlæg og drift. Trafiksikkerheden er markant bedre – særligt for cyklisterne og støjgenerne er en smule bedre end for krydsløsningen.

6.2 Krydsning Ørningevej

For Ørningevej er der skitseret på i alt fire krydsløsninger – hhv. rundkørsel, firbenet kryds med kanalisering, vejbro og stibro. De to sidste løsninger er forbundet med visse udfordringer ift. både sammenhæng mellem Ørninge og Borup samt for dyret anlægsøkonomi, idet omfartsvejen skal nedgraves for at få plads til ramperne på Ørningevej. Løsningerne har dog en støjmæssig fordel. Løsningerne er medtaget for fuldstændighedens skyld.

I nedenstående oversigt er givet en sammenligning af relevante parametre for de fire løsninger for tilslutningen med Ørningevej:

Løsningsforslag	Trafiksikkerhed cykler	Trafiksikkerhed biler	Fremkommelighed Ørningevej	Fremkommelighed omfartsvej	Støj	Anlægsøkonomi
Rundkørsel	+	++	+	+	+	2
4-benet kryds med Kanalisering	-	+	-	++	+	1
Vejbro	++	++	++	++	+	4
Stibro	++	++	--	++	+	3

Tabel 6.2 Relativ sammenligning af krydsløsninger Ryeskovvej/omfartsvej. + angiver positiv vurdering og - angiver negativ vurdering. For anlægsøkonomi er de enkelte løsninger rangeret mellem 1 og 4, hvor 1 angiver den laveste udgift og 4 angiver den højeste udgift.

Som der fremgår af ovenstående tabel er der fordele og ulemper ved alle løsninger. Den samlede anbefaling er imidlertid rundkørslen. Dette skyldes at broløsninger vurderes at være uforholdsmæssigt dyre og desuden vil både vejbro og stibro medføre nogle u hensigtsmæssige trafikmønstre. Desuden vil støjbelastningen ikke mindskes nævneværdigt og det vil langt bedre kunne svare sig at etablere lokal støjsikring for de ejendomme, som måtte vise sig at være støjbelastede, når der udføres en mere detaljeret støjberegning i de senere projektfaser.

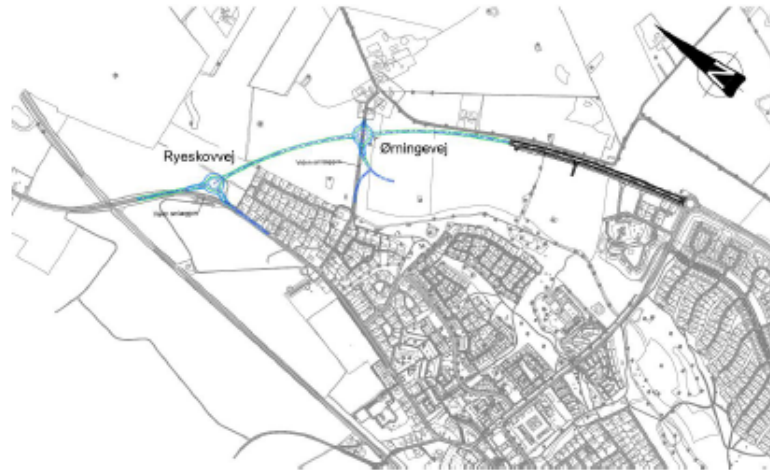
Der er betydeligt flere cyklister i denne krydsning og det forventes med udbygningen af de tilstødende områder at dette bliver forøget. Trafiksikkerheden for de bløde trafikanter er derfor yderst vigtig og den klare anbefaling er derfor at udføre et tilslutningsanlæg udformet som en rundkørsel.

Tilslutning af Ørningevej til omfartsvejen vil medføre en ændring i trafikafviklingen også på Ørningevej. Denne problemstilling vil imødegås under detailprojekteringen, hvor de trafikale forhold vil blive belyst og afhængigt af behovet vil der blive foreslået trafiksikkerhedsmæssige tiltag på Ørningevej.

6.3 Samlet vurdering

På baggrund af ovenstående vurdering – på det foreliggende grundlag – anbefales det at projekttere videre på en rundkørselsløsning med cykelsti for både Ryeskovvej og Ørningevej. Herved opnås den største trafiksikkerhed, dog på bekostning af en nedsat fremkommelighed for den gennemkørende trafik på omfartsvejen.

Den fulde løsning som NIRAS anbefaler at bearbejde yderligere er vist herunder.



Figur 6.1 Anbefalede løsning med to rundkørsler

De to rundkørsler er forbundet med terrænmæssige udfordringer. Dette skal detaljeres nærmere i den efterfølgende projektforslagsfase, hvor kotering og analyse af jordbundsforhold skal iværksættes.

Rundkørselsløsningerne er forholdsvis arealkrævende. Særligt for krydsningen Ryeskovvej/omfartsvej skal der i den videre skitsering undersøges, hvordan rundkørslen kan anlægges med mindst mulig påvirkning af vådområdet.

Desuden krydser omfartsvejen et beskyttet vandløb tæt ved Ryeskovvej, som ligeledes skal håndteres.

Der i den indledende støjberegning med de opstillede forudsætninger konkluderes at der er 2 lokaliteter, der er støjbelastede. Disse er

- Kløvestedvej 12- overskridelse af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi
- Vestligste ejendomme i Ørninge – overholdelse af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi

Endvidere ville de fremtidige bebyggelser i Møllebankerne III samt dele af bebyggelsen på Skovbrynet være støjbelastede såfremt der ikke var forudsat støjvold mod Borup.

Der vil i den videre projektering arbejdes videre med eventuelle støjbegrænsende foranstaltninger ved disse lokaliteter.

Appendix 1: Skitser for omfartsvejens forlængelse

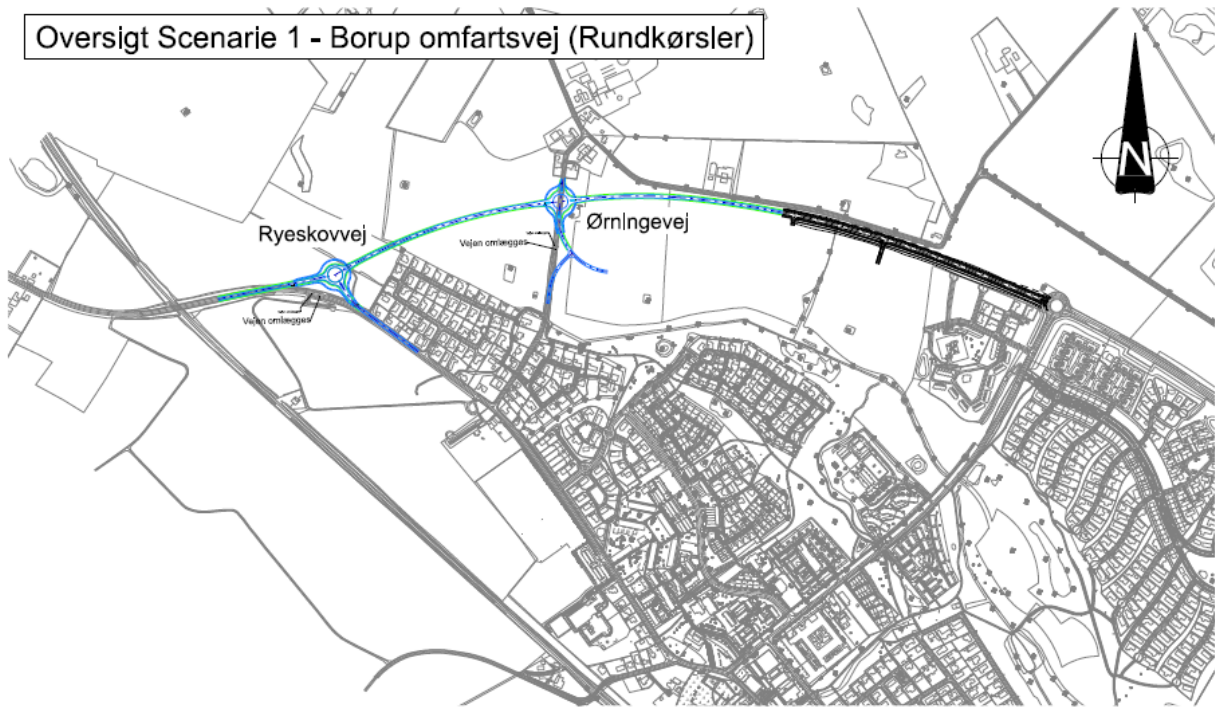
Vedlagt dette notat er skitser på dispositionsforslagsniveau for de forskellige krydsningsmuligheder.

Tegningslisten er som følge:

Tabel 6.3: Tegningsliste

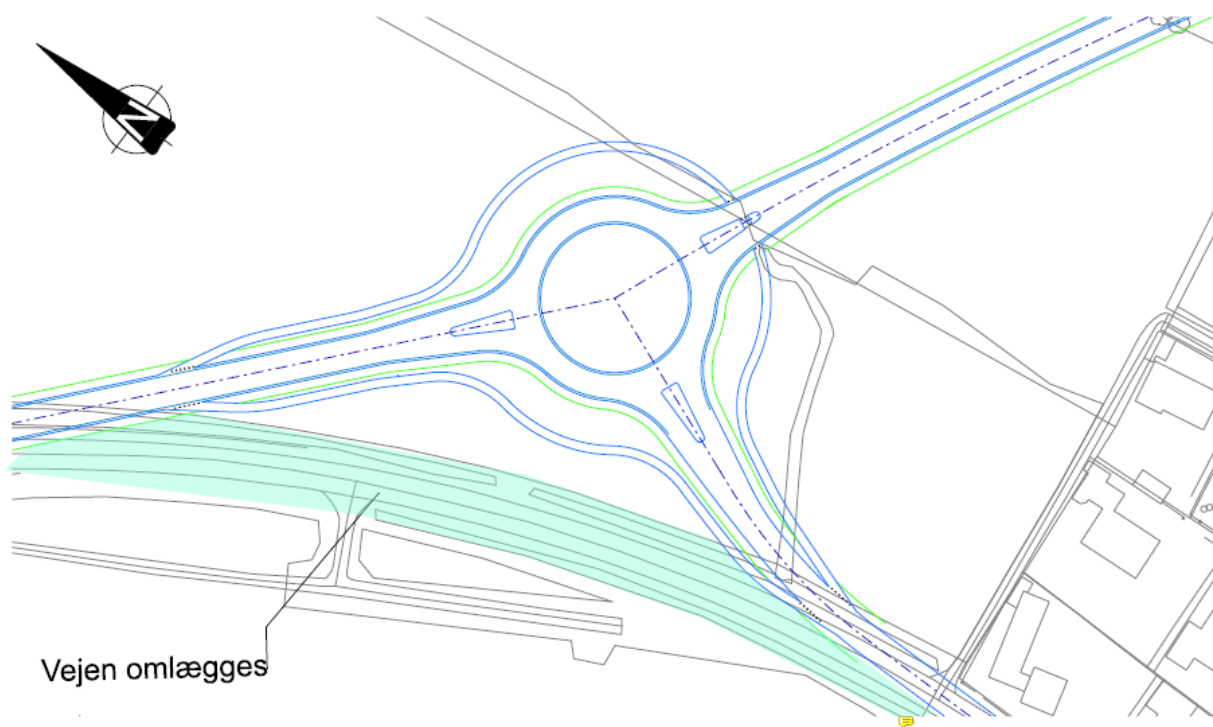
Tegningsnummer	Emne	målestok
OVERSIGT_RUNDKØRSLER	Scenarie 1 Rundkørsler	1:10.000
RYESKOVVEJ_RUNDKØRSEL	Rundkørsel mellem Ryeskovvej og omfartsvejen	1:1000
RYESKOVVEJ KANALISERING	Kanalisering mellem Ryeskovvej og omfartsvejen	1:1000
ØRNINGEVEJ_RUNDKØRSEL	Rundkørsel mellem Ørningevej og omfartsvejen	1:1000
ØRNINGEVEJ KANALISERING	Kanalisering mellem Ørningevej og omfartsvejen	1:1000
ØRNINGEVEJ_VEJBRO	Vejbro på Ørningevej over omfartsvejen	1:1000
ØRNINGEVEJ_STIBRO	Stibro på Ørningevej over omfartsvejen	1:1000

Oversigt Scenarie 1 - Borup omfartsvej (Rundkørsler)



Detail nr.:	Udf.: PBG/JAKP	Kont.:	ACH	Godk.:	AAB	Mål:	1:10,000	Side:	
Sag:	Dispositionsforslag omfartsvejens forlængelse Borup		Sag nr.:	10408142	Fase:	Dispositionsforslag	Dato:	21.08.2020	
Emne:	Scenarie 1 Rundkørsler		Tegn nr.:		Rev.:				
NIRAS Sortemosevej 19 3450 Allerød			SCENARIO1_RUNDKØRSLER			Email: niras@niras.dk			Telefon: 4810 4200

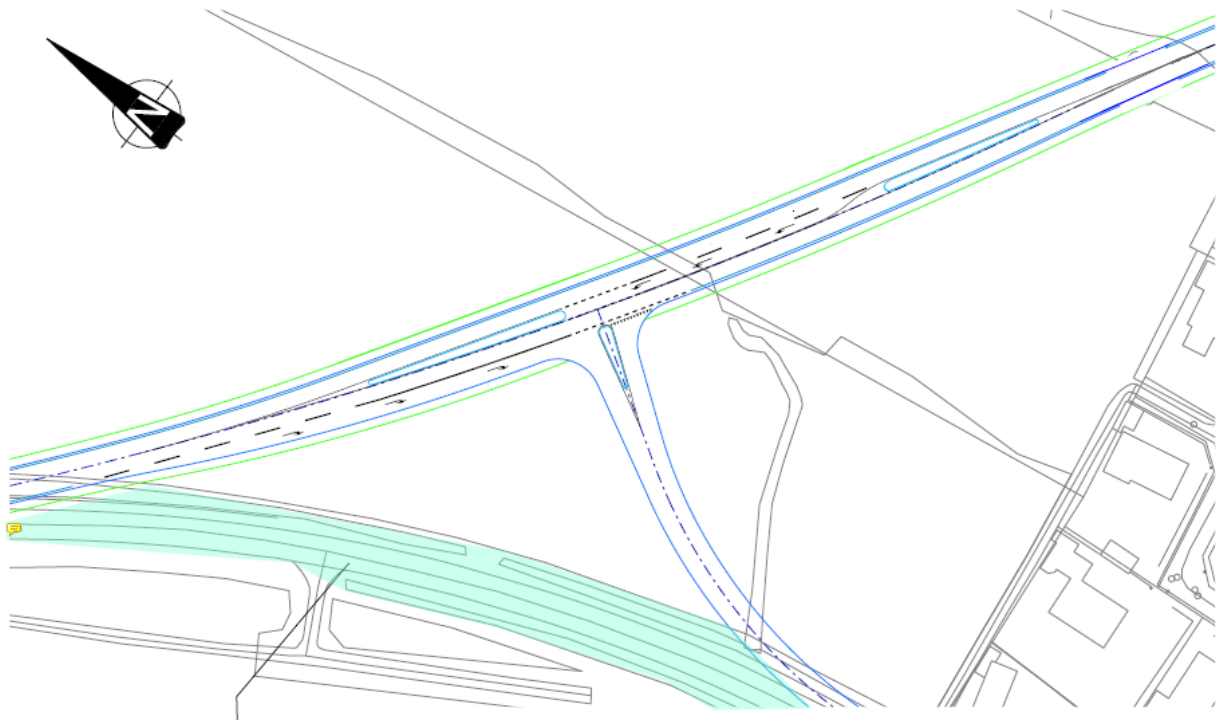




Vejen omlægges



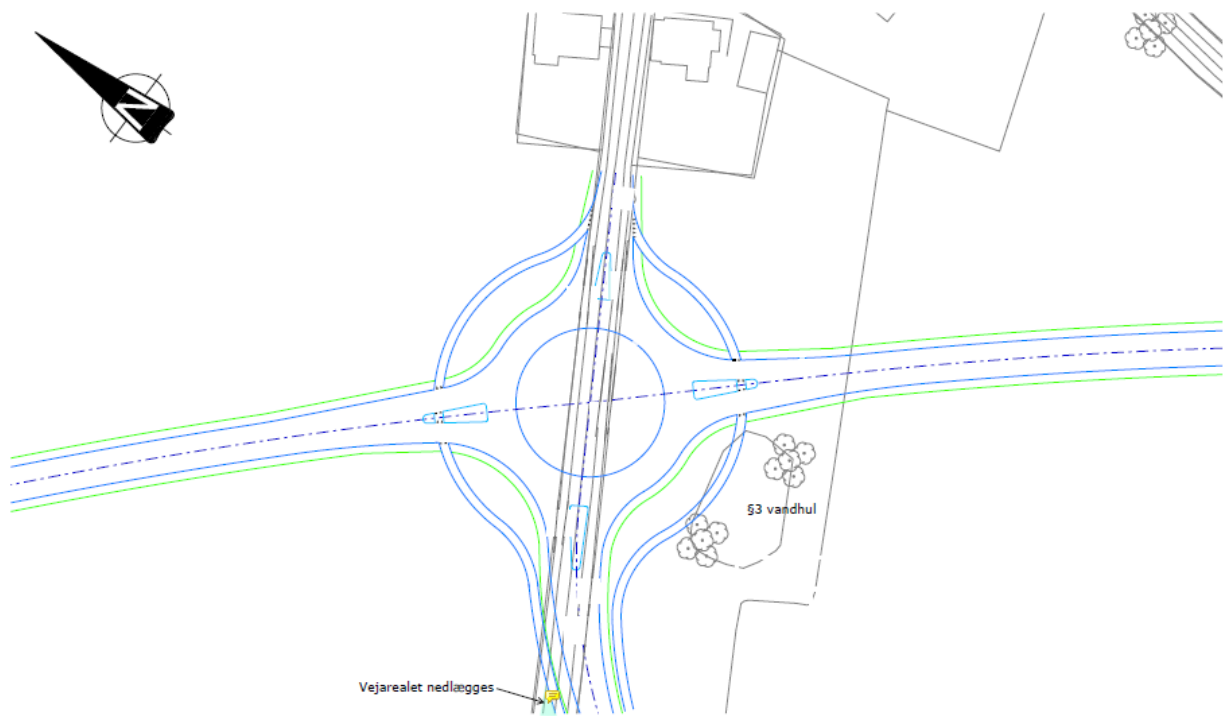
Detail nr.:	Udr.: PBG/JAKP	Kont.: ACH	Godk.: AAB	Mål: 1:1000	Side:
Sag:	Dispositionsforslag omfartsvejens forlængelse Børup		Sag nr.: 10408142	Date: 21.08.2020	
Emne:	Rundkørsel mellem Rysskovvej og omfartsvejen,		Fase: Dispositionsforslag	Tegn nr.:	Rev.:
NIRAS Sortemosevej 19 3450 Allerød			RYSSKOVVEJ_RUNDKØRSEL		
			Email: niras@niras.dk Telefon: 4810 4200		




Vejen omlægges

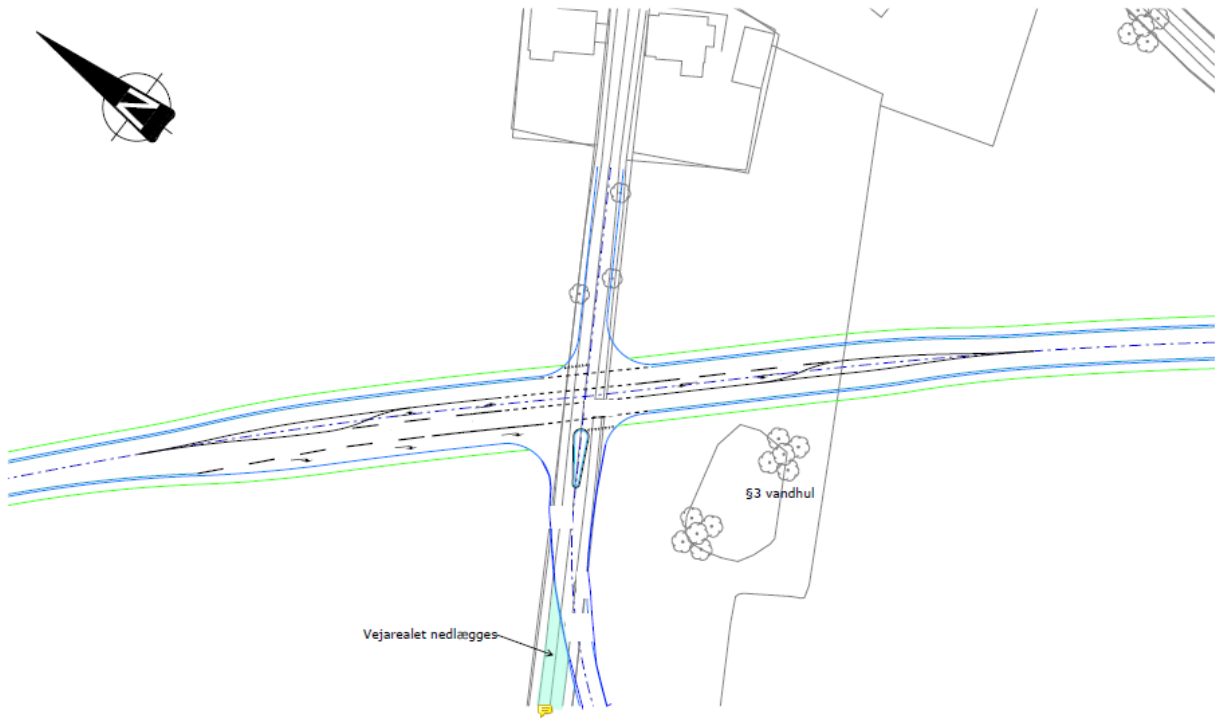


Detail nr.:	Udf.: PBG/JAKP	Kont.: ACH	Godk.: AAB	Mål: 1:1000	Side:
Sag:	Dispositionsforslag omfartsvejens forlængelse Borup		Sag nr.: 10408142	Dato: 21,08,2020	
Emne:	Kanaliserig mellem Ryeskovvej og omfartsvejen,		Fase: Dispositionsforslag	Tegn nr.:	Rev.:
NIRAS Sortemosevej 19 3450 Allerød			RYSSKOVVEJ_KANALISERING		
			Email: niras@niras.dk		Telefon: 4810 4200

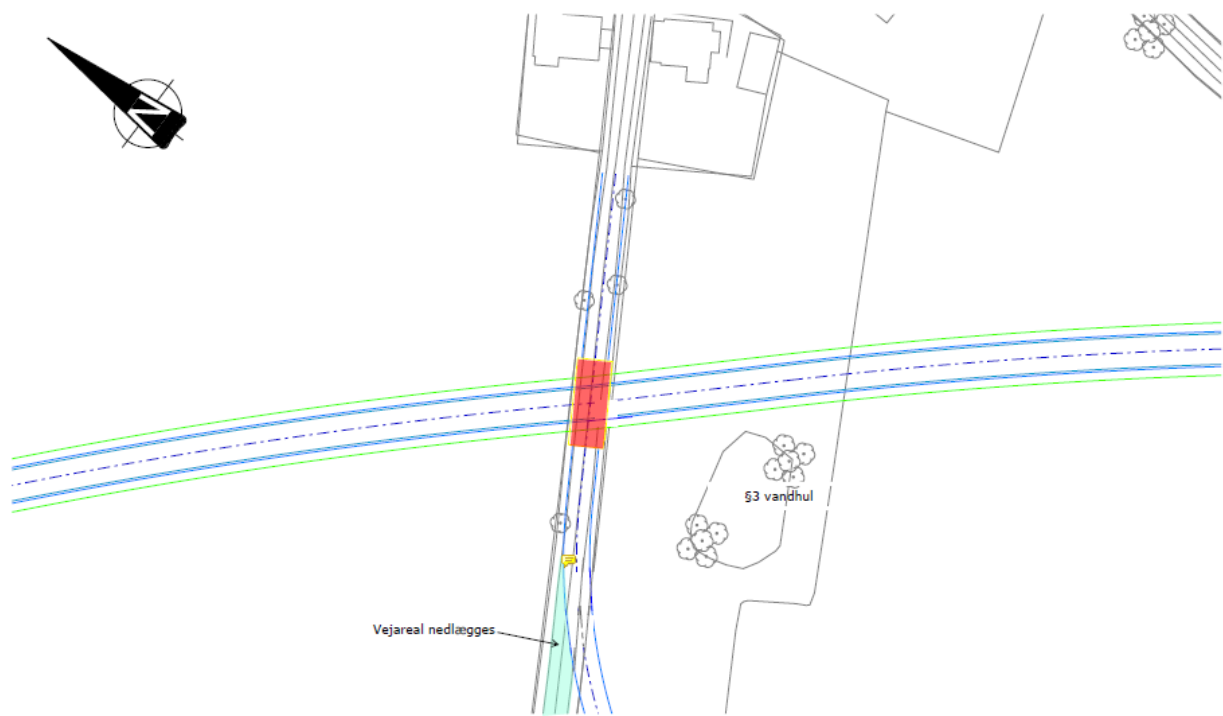



Detalje nr.:	Udf.: PBG/JAKP	Kont.:	ACH	Godk.:	AAB	Mål:	1:1000	Side:
Sag:	Dispositionsforslag omfartsvejens forlængelse Borup		Sag nr.:	10408142		Dato: 21.08.2020		
Emne:	Rundkørsel mellem Ørningevej og omfartsvejen.		Fase:	Dispositionsforslag		Tegn nr.:	Rev.:	
 Sortemosevej 19 3450 Allersød			ØRNINGEVEJ_RUNDKØRSEL			Email: niras@niras.dk Telefon: 4810 4200		





Detail nr.:	Udf.: PBG/JAKP	Kont.: ACH	Godk.: AAB	Mål: 1:1000	Side:
Sag:	Dispositionsforslag omfartsvejens forlængelse Borup		Sag nr.: 10408142	Date: 21.08.2020	
Emne:	Kanalisering mellem Ørningevej og omfartsvejen.		Fase: Dispositionsforslag	Tegn nr.:	Rev.:
			ØRNINGEVEJ_KANALISERING		
			Sortemosevej 19 3450 Allerød		Email: niras@niras.dk



Detalje nr.:	Udf.: PBG/JAKP	Kont.:	ACH	Godk.:	AAB	Mål:	1:1000	Side:
Sag:	Dispositionsforslag omfartsvejens forlængelse Borup		Sag nr.:	10408142		Dato:		
Emne:	Vejbro på Ørningevej over omfartsvejen.		Fase:	Dispositionsforslag		Rev.:		
						ØRNINGEVEJ_VEBRO		
 Sortemosevej 19 3450 Allersød			Email: niras@niras.dk		Telefon: 4810 4200			





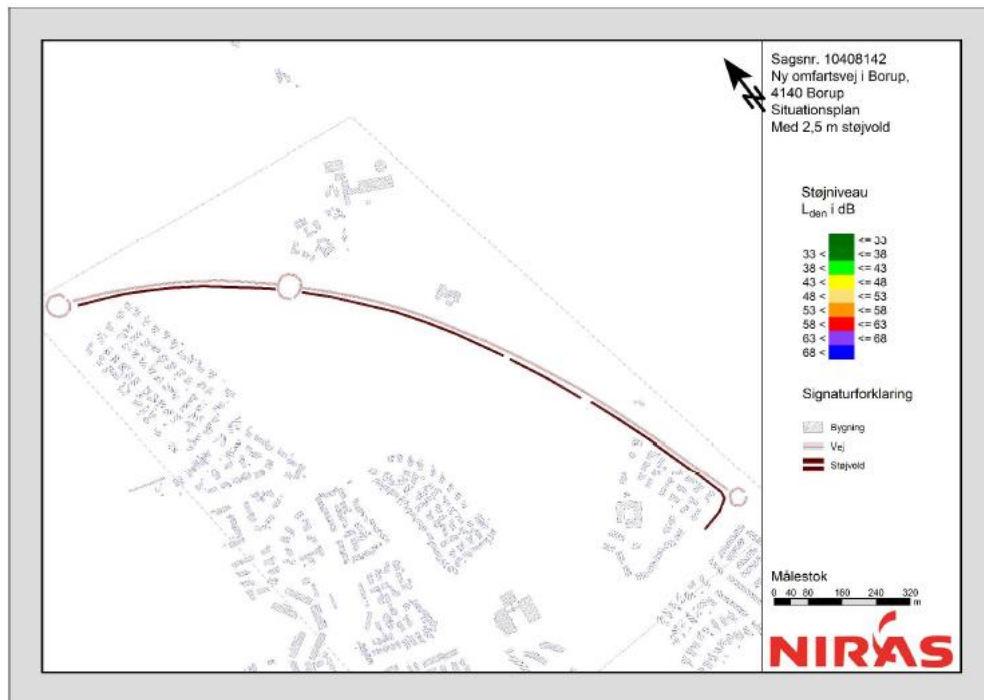
Vejareal nedlægges

S3 vandhul

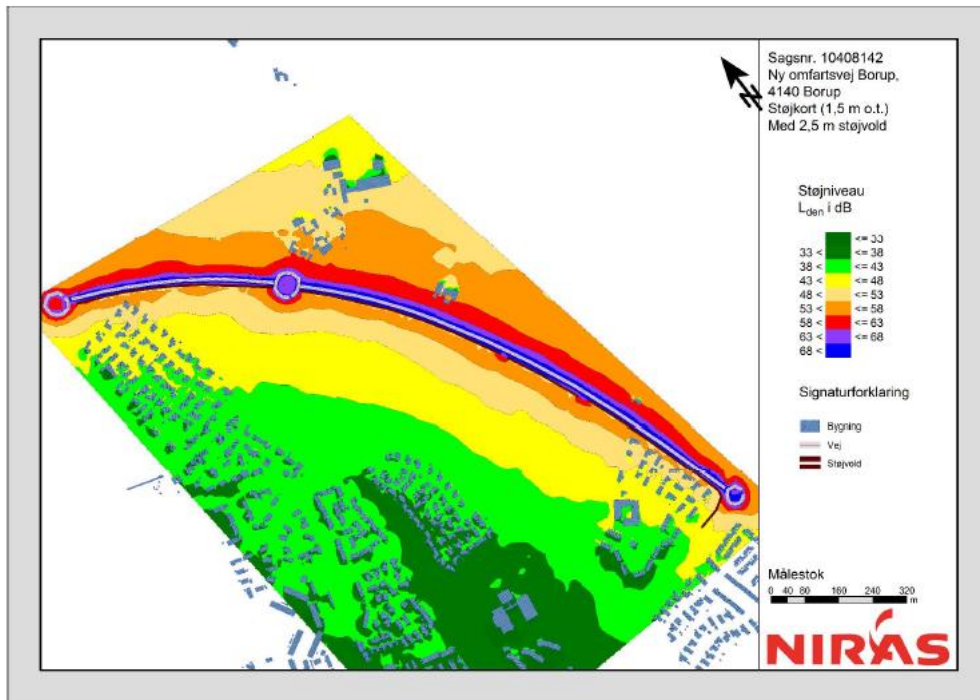


Detail nr.:	Udf.: PBG/JAKP	Kont.: ACH	Godk.: AAB	Mål: 1:1000	Side:
Sag:	Dispositionsforlag omfartsvejens forlængelse Borup	Sag nr.: 10408142	Date: 21.08.2020		
Emne:	Stibro på Ørningevej over omfartsvejen.	Fase: Dispositionsforlag	Tegn nr.:	Rev.:	
NIRAS Sortemosevej 19 3450 Allerød		ØRNINGEVEJ_STIBRO		Email: niras@niras.dk Telefon: 4810 4200	

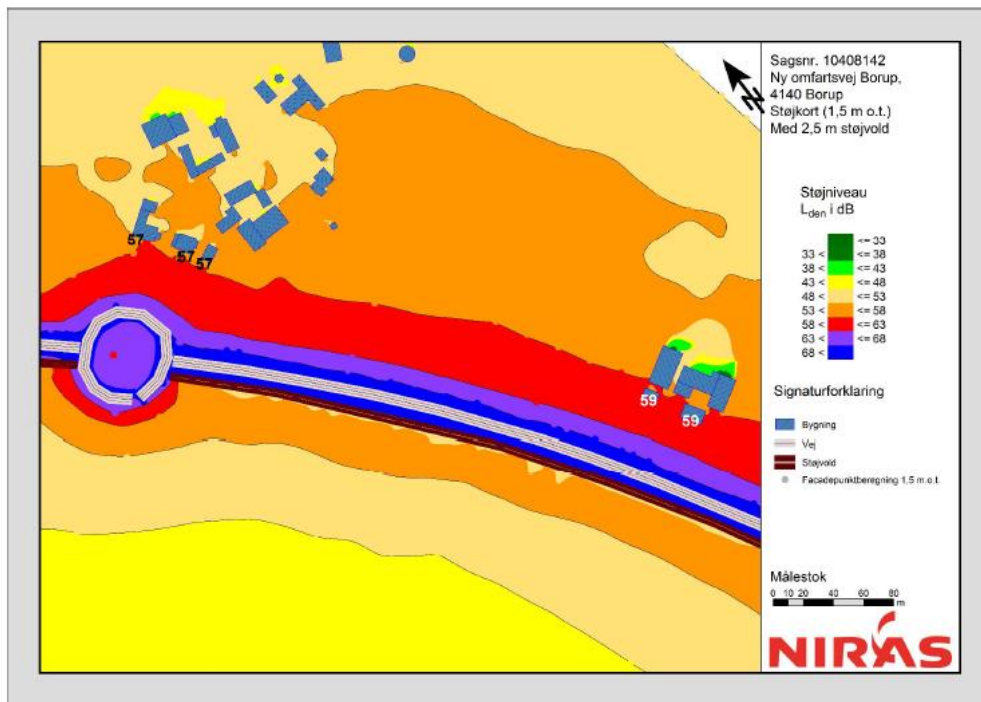
Appendix 2: Trafikstøj: Situationsplan



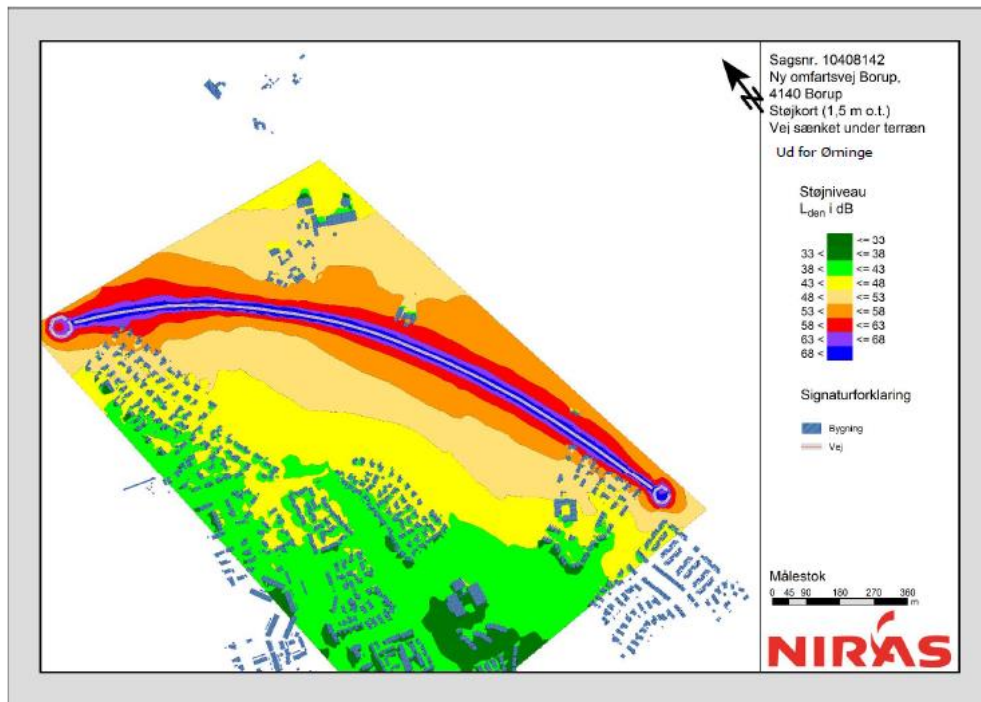
Appendix 3: Støjkort 1,5 m.o.t., Omfartsvej på terræn



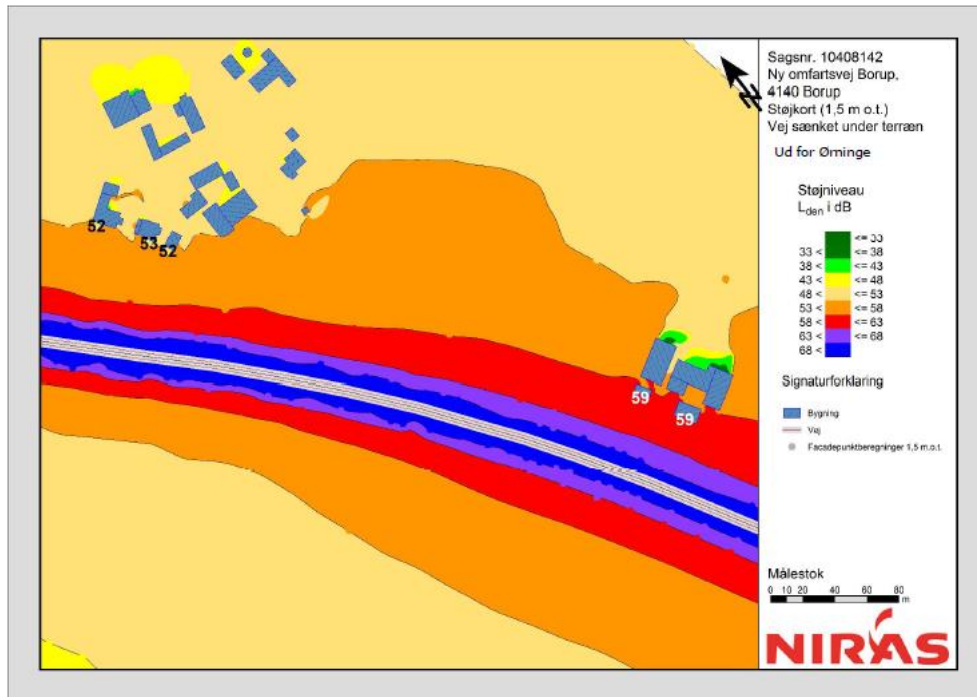
Appendix 4: Støjkort 1,5 m.o.t., Omfartsvej på terræn zoomet ind



Appendix 5: Støjkort 1,5 m.o.t., Omfartsvej under terræn - Broløsning



Appendix 6: Støjkort 1,5 m.o.t., Omfartsvej under terræn zoomet ind



Hørings svar TEU 8

Indsender

Navn Diana Chabert

Adresse , Borup

Udtaler sig som: privat

Modtaget 03/09/2023 17:13

Omfartsvejen, Borup

Det er jo nok ikke nyt for nogen af jer, at vi er mange i Borup, der brændende ønsker os den omfartsvej, vi er blevet lovet et utal af gange. Den er gang på gang blevet nedprioriteret, nu må tiden være inde til at få den lavet færdig - HELT ud til Ryeskovvej. I har sagt, at udstykningerne derude, skulle være med til at finansiere den og umiddelbart ser det ud til det går ret godt med at få dem solgt? Argumenterne for at få den lavet, er mange og I er blevet gjort bekendt med dem flere gange, så en gentagelse her, tænker jeg, kan gøres kort:

- mange skolebørn færdes dér dagligt
- mange børn, unge og voksne har deres gang dér til div. fritidsinteresser
- Vejen inviterer til høj fart
- Et væsentligt antal store lastvognstog kører igennem hver dag
- Mange af bilisterne, har ikke engang et ærinde i Borup, men skal bare igennem.
- Os med udkørsel til vejen, føler os ikke sikre, når vi skal ind og ud
- Jeg bor lige ud for den første chikane og her sker der MANGE ulykker, aktuelt ligger der en bil i grøften. Folk kører venstre om chikanen og vi har flere gange været ved at blive ramt, af en hurtigtkørende bil, der kommer i den forkerte side af vejen, når vi skal ud.

Det er ganske enkelt ikke rimeligt, at vejen skal blive ved med at udsættes, alt imens byen og dermed trafikken, vokser med lynets hast. Infrastruktur og vejnet skal følge med. Regeringen har jo tilsyneladende fundet lidt ekstra penge, som deles ud til kommunerne, det ville klæde jer, at bruge dem på den tiltrængte omfartsvej i Borup.

Mvh

Diana Chabert

Ryeskovvej 18

4140 Borup

Hørings svar TEU 9

Indsender

Navn Hans Møller

Adresse , Borup

Udtaler sig som: privat

Modtaget 11/09/2023 20:47

4 detaljer vedrørende Borup Omfartsvej

Jeg er opmærksom på at flere borgere i Borup sender indlæg med stærke ønsker om snarlig gennemførelse af de sidste etaper af Borup Omfartsvej, og jeg har sympati for dette synspunkt. Min prioritet er imidlertid kvaliteten af den kommende vej. Det gælder især trafiksikre passager, landskabelige hensyn og opgivelse af ideen om at bruge Ørningevej som forbindelse til omfartsvejen. Ørningevej skal i stedet være en sikker skolevej og rekreativ forbindelse til landskaberne øst for byen. Det har jeg indsendt en del indlæg om de sidste par år.

Nærværende indlæg drejer sig mere om en række væsentlige detaljer, som vil give øjeblikkelige fordele. De er ikke så dyre, og bør kunne igangsættes, selv om de sidste etaper lader vente på sig. Detaljerne er omtalt i det vedhæftede bilag, som er mit egentlige indlæg vedrørende budgettet for 2024.

4 detaljer vedrørende Borup Omfartsvej i budgettet for 2024

1) Udbudsmateriale vedrørende projekteringen

Jeg har ved flere lejligheder kritiseret kvaliteten af dispositionsplanen for Borup Omfartsvej, og efterlyst en faglig teknisk og økonomisk analyse af nogle alternativer. Det stillede kommunen heldigvis i udsigt, og selv om bevillingerne for de sidste to etaper bortfaldt i begyndelsen af i år, beholdt man en bevilling på 4,5 mio kr til projekteringen, så problemstillingen kunne blive grundigt belyst i det kommende beslutningsgrundlag.

Desværre kom man ikke straks i gang med at udarbejde udbudsmaterialet til projekteringen, men udsatte det til efter sommerferien i år, med henblik på at udbuddet skulle foregå i begyndelsen af 2024, og nu forlyder det, at heller ikke udbudsmaterialet bliver udarbejdet i år. Det blev altså til en unødvendig udsættelse på mindst et år. Udbudsmaterialet bør udarbejdes snarest, og ikke af rådgiverne fra dispositionsplanen, da det bør være neutralt.

Det behøvede jo ikke have den store betydning, hvis ikke Brdr. Thybo arbejdede så effektivt med deres boligbyggeri på Møllebankerne. De står også for at projektere og anlægge den interne fordelingsvej, og den følger ukritisk en illustrationsplan fra lokalplanen. Jo længere den fordelingsvej når frem, desto vanskeligere bliver det at gennemføre en trafiksikker tilslutning til omfartsvejen ved Ørninge. Jeg er alvorlig bange for, at det kan ende med et fait accompli, hvor man ukritisk, og uden reel borgerinddragelse følger dispositionsplanen for omfartsvejen, trods den bekymring den har vakt her i Borup. Det kan ende med et helt unødvendigt stort og usikkert trafik anlæg, med 700 meter blinde cykelstier, og deraf følgende vedligeholdelsesbyrder. Jeg har for længst indsendt de alternativer, som jeg mener skal belyses, aktuelt altså nu for Ørninge, og de er både enkle, trafiksikre og sandsynligvis billigere, både i anlæg og drift.

Så jeg kan kun opfordre til, at der ikke i budgetlægningen opstår nye benspænd for den projektering af omfartsvejen, som det egentlig blev vedtaget at gennemføre i år.

2) Tilgængelighed til den glemte stitunnel mellem Dalby Sø og Kimmerslev Sø

Den 22. november sidste år sendte jeg et åbent læserbrev om Borups Blå Akse til kommunen, og det blev offentliggjort i den allersidste udgave af Midtsjællands Avis, før de lukkede ned. Kommunen har ikke ulejlighet sig med at svare, det er langt fra altid man får svar, selv om henvendelsen er nok så saglig.

Kort fortalt gjorde jeg opmærksom på, at der eksisterede en stitunnel mellem søerne fra amtets tid, men at den aldrig var blevet åbnet for offentligheden, og nu var skjult af krat og træer. Det er en helt unik mulighed for at forbinde stierne ved de to søer for en billig penge. Der mangler kun 2-300 m rekreativ sti, som vil forbedre borgernes adgang til de østlige landskaber ganske betragteligt.

Jeg vil også bemærke, at der nemt kan skabes en direkte stiforbindelse til det såkaldte Kimmerslev Høje. Beboerne på Bakkegårdsarealerne, som har protesteret mod udbygning af Kimmerslev Høje, synes mest at være fortrolige med Kimmerslev Søes omgivelser, ikke så meget med landskaberne øst for omfartsvejen. Adgangen til de unikke områder ved Dalby sø er da heller ikke så ligetil i dag, men det kan der altså nemt rettes op på.

Jeg vil derfor foreslå, at der afsættes 1/2 mio kr til denne forbindelse i 2024.

3) Forberedelse af stibro eller stitunnel ud for Korsmosevej

Denne passage er stillet i udsigt i lokalplanen for Møllebankerne, og den er påtrængt kan man se af trampesporene, hvor folk går over omfartsvejen og en leret skrænt, for at komme ud i det fri.

Der er et helt urealistisk dyrt overslag i dispositionsplanen, mere end 10 mio kr, hvilket jeg tidligere har påvist, er mindst 3 gange for højt, hvis man sammenligner med andre overslag i dispositionsplanen, eller stibroer i andre kommuner. Jeg er bange for, at det overslag har medført, at forbindelsen er gået i stå.

Forbindelsen er som nævnt absolut rimelig, og jeg foreslår derfor, at der afsættes 1/4 mio kr i budgettet for 2024, til forundersøgelser og analyse af forbindelsen.

4) Det fjerde ben i Møllevejsrundkørslen

Denne forbindelse er stærkt efterspurgt, da Kløvested og det halve af det østlige opland skal en lang omvej over Kløvested og Nr. Dalby, for at komme til Borup. Forbindelsen afvises i dispositionsplanen på baggrund af en yderst tvivlsom trafikanalyse, som angiver en øget trafik gennem Kløvested som begrundelse, hvilket man vil undgå. Kommunen har siden udskudt forbindelsen til en uvis fremtid uden yderligere begrundelse. Analysen er åbentlyst forkert, da det er de samme mennesker, som i dag må køre gennem Kløvested OG Nr. Dalby, og hvad enten man piver eller synger, kan man kun analysere på dem, der bor i området. Tvært i mod vil det fjerde ben aflaste de snævre og uoversigtlige passager i Kløvested og Nr. Dalby.

Der er tale om 150 m vej til 1,5 mio kr, ifølge dispositionsplanens meterpris.

Jeg vil foreslå, at der afsættes 1,5 mio kr til formålet i budgettet for 2024. Alternativt at der afsættes 1/4 mio kr til forberedelse og analyse af forbindelsen fra en anden rådgiver.

Venlig hilsen fra Hans Møller, arkitekt og byplanlægger
Hovedgaden 10A, 4140 Borup. Tlf. 57 52 77 19 eller mobil 50 52 78 17

Hørings svar TEU 10

Indsender

Navn Jann Noga
Adresse Hemmelig adresse
Udtaler sig som: privat
Modtaget 09/09/2023 21:42

Omfartsvej

Omfartsvej i Borup nu tak

Hørings svar TEU 11

Indsender

Navn Mogens W. Pejtersen
Adresse , Køge
Udtaler sig som: forening
Modtaget 11/09/2023 10:45

Hørings svar vedrørende udkast til anlægsbudget 2024-2027.

Af det foreliggende udkast til anlægsbudget 2024-2027 fremgår ikke umiddelbart at der er afsat midler til kystsikringsprojektet Køge Dige.

Køge Grundejerforening skal opfordre Byrådet til at der i anlægsbudgettet afsættes fornødne bevillinger til de kommunale følgeudgifter m.v., således at igangsætning af projektet straks kan påbegyndes.

Vi har i Grundejerforeningen med stor tilfredshed noteret os forvaltningens rettidighed omhug med ansøgninger om statslige tilskud til dige-projektet – såvel til 2. og 3. etape – og planen for ansøgning til 1. etape.

Vi anerkender at budgetlægningen kan være en udfordrende prioriteringsopgave for Byrådet – men er uforstående overfor at Byrådet ikke har prioriteret følgeudgifter m.v. til Køge Dige.

Konsekvenserne af stormflod som der tidligere er oplevet i Køge/Køge Bugt vil være noget nær ubærligt, da muligheder for at afværge/begrænse skader jo reelt er til stede med opførelse af Køge Dige.

I Køge Grundejerforening oplever vi stor opbakning til dige-projektet blandt såvel vore medlemmer som hos Køge borgere i øvrigt.

Samtidigt med at der i anlægsbudget 2024-2027 må blive afsat budgetmidler, skal vi opfordre Byrådet til straks at få genoptaget/genetableret den gode borgerinformation og borgerdialog som tidligere har været til stede omkring Køge Dige-projektet.

Venlig hilsen

Køge Grundejerforening Mogens W. Pejtersen, Næstformand

Hørings svar TEU 12

Indsender

Navn Anders Ladegaard Bork

Adresse , Køge

Udtaler sig som: forening

Modtaget 11/09/2023 21:58

Hørings svar Teknik- og Ejendomsudvalget: TEU1

TEU1: Ændring af månedslicens for parkering i Køge by fra 200 kr. til 300 kr.:

Forslaget om at øge månedslicensen for parkering i Køge By fra 200 kr. til 300 kr. pr. måned rejser bekymringer om øget økonomisk byrde for de borgere, der er afhængige af parkeringsmuligheder i byen.

En stigning på 100 kr. pr. måned vil have en direkte indvirkning på bilister, der allerede står over for stigende leveomkostninger. Dette kan især påvirke lavindkomstfamilier og dem med begrænsede økonomiske ressourcer negativt.

Det er vigtigt at nøje overveje de økonomiske konsekvenser for borgerne og de potentielle virkninger på parkeringsdynamikken i byen, inden man træffer en endelig beslutning om at øge månedslicensen for parkering. Dansk Folkeparti vil tage hensyn til disse bekymringer og ønsker dermed forslaget forkastet.

Dansk Folkeparti ønsker at udvise økonomisk ansvarlighed og har i samme henseende lanceret et alternativt sparekatalog.

Dansk Folkeparti Sparekatalog 2024-2027 Køge kommune				
	2024	2025	2026	2027
Køge Kommune sparekatalog budget 2024-27	2024	2025	2026	2027
BU 1: Reduktion af serviceniveau på Elmehuset	kr 207,00	kr 207,00	kr 207,00	kr 207,00
BU 2: De forebyggende rådgivere - nedlæggelse	kr 3.623,00	kr 4.865,00	kr 4.865,00	kr 4.865,00
BU 3: Ungepsykologen - nedlæggelse	kr 621,00	kr 621,00	kr 621,00	kr 621,00
BU 9: Reduktion i ledelse på dagtilbudsområdet	kr 375,00	kr 750,00	kr 750,00	kr 750,00
BU 10: 5 % besparelse på tandplejen	kr 0,00	kr 1.318,00	kr 1.318,00	kr 1.318,00
SU 1: Generelt løft af folkeskolen reduceres	kr 1.118,00	kr 2.684,00	kr 2.684,00	kr 2.684,00
SU 3: Analyse af Køge Kommunes egne specialskoler - tilpasning af aktivitetsmidler	kr 569,00	kr 569,00	kr 569,00	kr 569,00
SU 4: Nedlæggelse af egne erhvervsklasser	kr 215,00	kr 540,00	kr 540,00	kr 540,00
SU 5: Fjerne tildeling til max 24 børn i Dansk og Matematik	kr 884,00	kr 3.183,00	kr 3.183,00	kr 3.183,00
SU 6: Åbningstid i SFO reduceres med 1 time	kr 1.492,00	kr 1.989,00	kr 1.989,00	kr 1.989,00
SU 7: Nedlæggelse af ekstra pulje til Juniorklub	kr 220,00	kr 220,00	kr 220,00	kr 220,00
SU 8: Nedlæggelse af pulje til Hårde Hvidevarer	kr 52,00	kr 52,00	kr 52,00	kr 52,00
SU 9: Udfasning af sportsklasserne	kr 417,00	kr 1.335,00	kr 1.223,00	kr 2.601,00
EAU 1: Lægeerklæringer	kr 316,00	kr 316,00	kr 316,00	kr 316,00
EAU 2: Løntilskud til ledige	kr 300,00	kr 300,00	kr 300,00	kr 300,00
EAU 3: Køge Kommunes Arbejdsmarkedsråd	kr 100,00	kr 100,00	kr 100,00	kr 100,00
EAU 4: Erhvervsfremme indsats	kr 0,00	kr 225,00	kr 225,00	kr 225,00
SOU 1: Reduktion af opsøgende indsats	kr 500,00	kr 500,00	kr 500,00	kr 500,00
SOU 3: Servicereduktion på kommunens egne bo og dagtilbud	kr 2.000,00	kr 2.000,00	kr 2.000,00	kr 2.000,00
SOU 4: Sammenlægning af Åben Rådgivning og PVV og udvidet §85	kr 3.600,00	kr 3.600,00	kr 3.600,00	kr 3.600,00
SOU 6: Ledelse og administration	kr 525,00	kr 525,00	kr 525,00	kr 525,00
SOU 7: Flow-koordinatorer til tættere opfølgning	kr 700,00	kr 700,00	kr 700,00	kr 700,00
SOU 8: Tilbud om alkoholbehandling i kommunen	kr 400,00	kr 400,00	kr 400,00	kr 400,00
ÆSU 4: Samle drift i forebyggende hjemmebesøg med Specialist- og sundhedsfremmeteamet	kr 100,00	kr 100,00	kr 100,00	kr 100,00
ÆSU 5: Reducere hygiejneindsatsen	kr 250,00	kr 500,00	kr 500,00	kr 500,00

ÆSU 6: Effektiviseringer ved øget borgerinddragelse og værdibaseret styring m.v.	kr 8.400,00	kr 8.400,00	kr 8.400,00	kr 8.400,00
ÆSU 7: Organisering af distrikter i syge- og hjemmeplejen	kr 1.400,00	kr 1.400,00	kr 1.400,00	kr 1.400,00
KIU 1: KØS – museum for kunst i det offentlige rum	kr 396,00	kr 396,00	kr 396,00	kr 396,00
KIU 2: KøgeBibliotekerne - rammebesparelse	kr 240,00	kr 490,00	kr 490,00	kr 490,00
KIU 4: Nedlæggelse af produktionskøkkenet OM:HU Teaterbygningen/Tapperiet/Ungdomsskole	kr 250,00	kr 250,00	kr 250,00	kr 250,00
KIU 5: Lokaletilskud til specielle lokaler for den folkeoplysende voksenundervisning	kr 0,00	kr 100,00	kr 200,00	kr 200,00
KIU 6: Reduktion af elitepuljen	kr 20,00	kr 20,00	kr 20,00	kr 20,00
KIU 10: Reduktion af grundtilskud til folkeoplysende voksenundervisning og seniorpas	kr 250,00	kr 250,00	kr 250,00	kr 250,00
KPU 1: Landsbypulje	kr 200,00	kr 200,00	kr 200,00	kr 200,00
TEU 2: Kollektiv trafik – nedlæggelse af rute 103	kr 650,00	kr 1.300,00	kr 1.300,00	kr 1.300,00
TEU 3: Besparelse på opgradering af busstoppesteder	kr 522,00	kr 0,00	kr 0,00	kr 0,00
TEU 4: Fortsat slukning af hvert 3. vejlys	kr 1.500,00	kr 1.372,00	kr 1.372,00	kr 1.372,00
TEU 5: Øget indtægt ved udeservering (alle skal betale)	kr 150,00	kr 150,00	kr 150,00	kr 150,00
TEU 6: Besparelse på bygningsvedligeholdelse	kr 4.000,00	kr 4.000,00	kr 4.000,00	kr 4.000,00
ØU 1: Byrådet reduceres fra 27 til 23 medlemmer	kr 0,00	kr 0,00	kr 1.000,00	kr 1.000,00
ØU 2: 5 medlemmer i fagudvalg og 7 medlemmer i Økonomiudvalg	kr 520,00	kr 520,00	kr 520,00	kr 520,00
ØU 4: Brand & Redning Køge brandkadet- og ildflueforløb	kr 466,00	kr 466,00	kr 466,00	kr 466,00
ØU 5: Enlige forsørgere	kr 0,00	kr 955,00	kr 955,00	kr 955,00
ØU 6: Myndighedsbesparelse på Familiecenter Køge	kr 1.920,00	kr 1.920,00	kr 1.920,00	kr 1.920,00
ØU 7: Myndighed (Jobcenter, administration)	kr 1.524,00	kr 1.524,00	kr 1.524,00	kr 1.524,00
ØU 8: Myndighed (Handicap og Psykiatri)	kr 689,00	kr 689,00	kr 689,00	kr 689,00
I alt fra sparekatalog:	kr 41.681,00	kr 52.001,00	kr 53.889,00	kr 54.367,00
DF Spareforslag				
Reduktion politisk udvalg sammenlægning, BU/SU - SOU/EAU forudsat ØU1+ØU2 (anslået)	kr 0,00	kr 0,00	kr 1.500,00	kr 1.500,00
Fjernelse af alt kommunalt tilskud til KØS	kr 6.167,00	kr 6.167,00	kr 6.167,00	kr 6.167,00
Yderligere rammebesparelse på teaterbygningen/tapperiet/Ungdomsskolen	kr 1.000,00	kr 1.000,00	kr 1.000,00	kr 1.000,00
Åbningstid i SFO reduceres med yderligere 0,5 time forudsat SU6	kr 746,00	kr 994,50	kr 994,50	kr 994,50
Dagtilbudsafdelingen rammebesparelse	kr 150,00	kr 250,00	kr 250,00	kr 250,00

Skoleafdelingen rammebesparelse	kr 150,00	kr 250,00	kr 250,00	kr 250,00
Familieafdelingen rammebesparelse	kr 150,00	kr 250,00	kr 250,00	kr 250,00
BUF -Sekretariat rammebesparelse	kr 150,00	kr 250,00	kr 250,00	kr 250,00
Ungdommens Uddannelses Vejledning (UUV Køge Bugt) rammebesparelse	kr 150,00	kr 250,00	kr 250,00	kr 250,00
HR-afdelingen rammebesparelse	kr 150,00	kr 250,00	kr 250,00	kr 250,00
IT- og Digitaliseringsafdelingen rammebesparelse rammebesparelse	kr 150,00	kr 250,00	kr 250,00	kr 250,00
Kultur og Idrætsafdelingen rammebesparelse rammebesparelse	kr 150,00	kr 250,00	kr 250,00	kr 250,00
Økonomisk afdeling rammebesparelse Teknik og miljø rammebesparelse	kr 150,00	kr 250,00	kr 250,00	kr 250,00
Stab for byråd og direktion Teknik og miljø rammebesparelse	kr 150,00	kr 250,00	kr 250,00	kr 250,00
Vej, park og byrum rammebesparelse Teknik og miljø rammebesparelse	kr 150,00	kr 250,00	kr 250,00	kr 250,00
Plan, Byg og Miljø rammebesparelse Teknik og miljø rammebesparelse	kr 150,00	kr 250,00	kr 250,00	kr 250,00
Ejendomsafdelingen rammebesparelse Teknik og miljø rammebesparelse	kr 150,00	kr 250,00	kr 250,00	kr 250,00
Sekretariat og udvikling rammebesparelse Teknik og miljø rammebesparelse	kr 150,00	kr 250,00	kr 250,00	kr 250,00
Brand og redning Køge rammebesparelse Teknik og miljø rammebesparelse	kr 150,00	kr 250,00	kr 250,00	kr 250,00
Afdelingen for arbejdsmarked og borgerservice Velfærdsforvaltningen rammebesparelse	kr 150,00	kr 250,00	kr 250,00	kr 250,00
Socialafdelingen rammebesparelse	kr 150,00	kr 250,00	kr 250,00	kr 250,00
Ældre- og Sundhedsafdelingen rammebesparelse	kr 150,00	kr 250,00	kr 250,00	kr 250,00
VF Sekretariatet rammebesparelse	kr 150,00	kr 250,00	kr 250,00	kr 250,00
Center for Dansk og Integration rammebesparelse	kr 150,00	kr 250,00	kr 250,00	kr 250,00
DF spareforsalg i alt:	kr 10.913,00	kr 13.161,50	kr 14.661,50	kr 14.661,50
I alt:	kr 52.594,00	kr 65.162,50	kr 68.550,50	kr 69.028,50

Hørings svar TEU 13

Indsender

Navn Mogens Pejtersen

Adresse , Køge

Udtaler sig som: forening

Modtaget 12/09/2023 20:24

Kommentar til TEU 4 - spareforslag fastholde slukket gadelys i hver 3. lampe.

Beslutter Byrådet at gennemføre spareforslaget anbefales det at reduceret/tilpasse forslaget, således at gadelyset genetableres i de slukkede lamper på stier der bl.a. anvendes af skolebørn. Endvidere bør gadelys genetableres i lamper, hvor stiforløb (skolestier) krydser eller har udløb i offentlig vej.

Forslaget bygger på at skolebørn og andre brugere af stisystemerne, både trygt og sikkert skal kunne færdes på stisystemerne i kommunen. Skønsmæssigt vil besparelsen skulle reduceres med mellem 5-10%.

Hørings svar TEU 14

Indsender

Navn Søren Fini Christensen

Adresse , Køge

Udtaler sig som: virksomhed

Modtaget 07/09/2023 12:59

Hørings svar fra skolebestyrelsen på Kirstinedalsskolen

Se venligst vedhæftede.



Kirstinedalsskolen, den 7. september 2023

Høringssvar fra Skolebestyrelsen på Kirstinedalsskolen

Skolebestyrelsen har behandlet det fremsendte høringsmateriale.

Køge Kommune har fokus på at skabe attraktive arbejdspladser med fokus på rekruttering og fastholdelse. SU 1 og SU 5 vil på Kirstinedalsskolen være rammebesparelser og vil derfor presse medarbejdernes arbejdsvilkår bredt, da der er ikke er opgavebortfald forbundet med disse besparelser. Et i forvejen presset skolevæsen vil derfor blive presset endnu mere.

Skolebestyrelsen har svært ved at se ideen med at reducere specialskolernes normering. Skolevæsenet oplever et stort pres af børn, der har det svært. De børn skal have de bedste muligheder, når de bliver visiteret videre for at have de bedste forudsætninger for at kunne vende tilbage til folkeskolen.

SU 6 vil presse vores forældre endnu mere i forhold til at afhente børnene. Mange af vores forældre er pendlere og kan, når der er trafikale problemer, have svært ved at nå afhentning kl. 17.00, så et kvarters reduktion i åbningstiden om eftermiddagen kan give et yderligere pres. En reduktion af åbningstiden i SFO'en vil desuden gøre det endnu vanskeligere at skabe attraktive stillinger i SFO'en, da det er vanskeligt at tilbyde personalet en beskæftigelsesgrad, som er konkurrencedygtig.

Skolebestyrelsen vil gerne henlede Skoleudvalgets opmærksomhed på BU 2. Hvis de forebyggende rådgivere forsvinder, vil det presse en gruppe børn, der i forvejen har det rigtig svært. Bekymringen kan desuden være, at gruppen af børn og unge, der mistrives, vil stige yderligere.

Skolebestyrelsen er glade for at en ombygning af Kirstinedalsskolen er på anlægsbudgettet i 2027. Det ligger dog langt ude i fremtiden, specielt med tanke på, at renovering af vores håndværk & designlokale blev fjernet fra budget 2021.

Skolebestyrelsen har fuld forståelse for at Køge Kommune skal spare, men ønsker at politikerne kigger på opgavebortfald og evt. strukturelle ændringer for at sikre, at vi bruger pengene, der hvor det giver mest værdi for borgerne.

Mvh

Skolebestyrelsen på Kirstinedalsskolen

Hørings svar TEU 15

Indsender

Navn Maria Ditlev Rosenvinge

Adresse , Bjæverskov

Udtaler sig som: myndighed

Modtaget 12/09/2023 08:33

Vemmedrupskolens høringssvar

Hermed indgiver Skolebestyrelsen på Vemmedrupskolen høringssvar - budget 24-27.



Høringssvar fra skolebestyrelsen på Vemmedrupskolen - sparekatalog for budget 2024-27

Generelle bemærkninger

I de kommende år lægges der igen op til store besparelser på skole- og børneområdet, hvilket unægteligt vil betyde en forringelse af skolernes muligheder for at sikre trivsel blandt børn og unge samt at skabe de bedste rammer for en god og tryk skolegang for alle elever.

Vi er især bekymrede over de foreslåede besparelser på den forebyggende indsats, som vi frygter, vil føre til større udgifter på sigt. Vi er i den forbindelse meget uforstående over for politikernes prioritering og ønske om at bevare lejrskolerne og samtidig nedlægge de forebyggende rådgivere og ungepsykologen.

BU 2: De forebyggende rådgivere - nedlæggelse

De forebyggende rådgivere er særdeles afgørende i den tidlige indsats mod mistrivsel, da rådgivernes råd og sparring er med til at sikre, at nogle sager ikke udvikler sig til mere omkostningstunge sager, og at børn og unge hurtigere kommer i trivsel igen. En forebyggende indsats er langt mere bæredygtig dels økonomisk for kommunen og dels ressourcemæssigt for de ramte familier. Vi er således stærkt bekymrede for, at en nedlæggelse af de forebyggende rådgivere vil føre til en stigning i underretninger, øget mistrivsel og et større antal ansøgninger om støtte. Dette vil medføre et yderligere pres på Familiecenter Køge, hvilket i øvrigt ikke hænger sammen med forslaget om en myndighedsbesparelse på familiecentret (jf. ØU 6).

BU 3: Ungepsykologen – nedlæggelse

Antallet af unge, der modtog samtaler hos ungepsykologen, taler sit tydelige sprog – der er behov for hurtig, gratis og anonym psykologhjælp til målgruppen! Skolebestyrelsen på Vemmedrupskolen ser derfor med stor alvor på forslaget om at nedlægge ungepsykologen, da en nedlæggelse kan føre til, at de unge, der har brug for den gratis psykologhjælp, ikke får den nødvendige hjælp. Dette kan medføre en øget mistrivsel og på sigt føre til, at de pågældende unge ikke kan gennemføre en ungdomsuddannelse og dernæst ender uden for arbejdsmarkedet, hvilket vil skabe en større økonomiske byrde senere. Vi mener derfor ikke, at det er en holdbar løsning at lægge besparelser på de forebyggende indsatser. Desuden vil en nedlæggelse af ungepsykologen lægge yderligere pres på Familiecenter Køge, som de unge ville skulle søge støtte via, hvis forslaget gennemføres.

BU 4: Leg og bevægelsesprojektet nedlægges

Forskning peger på, at en god motorik har indflydelse på flere områder af barnets liv herunder indlæring, trivsel og evnen til at deltage i forskellige aktiviteter. Hvis projektet nedlægges, er det vores bekymring, at eleverne i fremtidens børnehaveklasser vil være mere udfordrede på deres motorik, hvilket vil få konsekvenser for deres indlæring samt deres evne til at indgå i andre aktiviteter og dermed skabe gode relationer. Skolen vil i så fald være nødsaget til at skulle bruge flere ressourcer på at arbejde med elevernes motorik.

SU 1: Generelt løft af folkeskolen reduceres

Der er netop afsat flere midler til et generelt løft af folkeskolen fra statens side, og det er rigtig tiltrængt, mener skolebestyrelsen på Vemmedrupskolen. Derfor er det overordentlig bekymrende, at det forslås, at en del af det nationale generelle løft af folkeskolen tilbagerulles. Konsekvensen ved en realisering af forslaget er, at skolerne i Køge kommune vil have ringe mulighed for dels at indfri statens målsætninger for det generelle løft og dels Køge kommunes visioner for den gode folkeskole beskrevet i "Gode skoler – Køges fremtid" fra 2020. Vi håber, at Køge kommune vil have deres eget visionskatalog in mente, når der skal træffes afgørelse om punktet.

SU 4: Nedlæggelse af egne erhvervsklasser

Flere elever fra Vemmedrupskolen har allerede haft glæde af dette skoletilbud, og vi mener, at det ville være ærgerligt at nedlægge Køge kommunes egne erhvervsklasser. Erhvervsklasserne viser, at der er en mangfoldighed af muligheder i Køge kommune, hvilket sender et godt signal om, at her er plads til alle.

SU 6: Åbningstid i SFO reduceres med 1 time

På Vemmedrupskolen har flere forældre behov for ydertimerne for at kunne få det til at hænge sammen, og vi mener, at SFO'en skal kunne tilbyde pasning for alle de børn, der har behov for det. Ydermere vil en reduktion af åbningstiden betyde, at SFO'ens samlede budget forringes, hvilket vil få konsekvenser for kvaliteten af fritidstilbuddet samt ultimativt for antallet af ansatte pædagoger.

SU 7: Nedlæggelse af ekstra pulje til juniorklub

Puljen giver mulighed for at skabe nogle aktiviteter for SFO 2/juniorklubbens brugere, som styrker fællesskabet og tilknytningen børn og voksne imellem. En nedlæggelse af puljen vil betyde, at det er vanskeligt at finde økonomiske midler til at lave samme aktiviteter, hvilket vil svare til en reel forringelse af SFO 2/juniorklubben. En forringelse af tilbuddet vil medføre en lavere tilslutning til fritidstilbuddet, og for nogle børn kan det så få den konsekvens, at de ikke på samme måde er en del af et socialt fællesskab.

SU 9: Udfasning af sportsklasserne

Med Køge kommunes eget visionskatalog i tankerne vækker det undren, at man foreslår at udfase sportsklasserne. Sportsklasserne giver netop muligheden for at tilbyde de særligt talentfulde elever et tilpasset miljø, hvori de kan udfolde deres potentiale.

TEU 6: Besparelse på bygningsvedligeholdelse

Skolebestyrelsen ser med stor bekymring på forslaget om en besparelse til bygningsvedligeholdelse. Vi kan konstatere, at Vemmedrupskolen allerede oplever et utilstrækkeligt tilsyn og vedligeholdelse af bygningerne, hvilket er virkelig ærgerligt, når vores skole er helt nyrenoveret. Vi frygter, at en yderligere besparelse på området vil forværre den nuværende situation, hvilket vil påvirke både elever og personalet. Skolens fysiske rammer er altafgørende for en god skolegang og et sundt arbejdsmiljø for både elever og personalet. Vi har desværre oplevet, hvor galt det kan gå, da vores skole var ramt af skimmelsvamp. Derfor vil vi gerne opfordre til, at man tænker langsigtet og prioriterer vedligeholdelse af bygninger i stedet for på sigt at være nødsaget at bygge helt nyt eller gennemrenovere misligholdte bygninger. Vedligeholdelse er langt billigere og mere bæredygtigt.

ØU 6: Myndighedsbesparelse på Familiecenter Køge

Som nævnt i kommentarerne til hhv. BU 2 og BU 3 vil en besparelse på Familiecenter Køge resultere i, at det specialiserede børneområde kommer yderligere under pres. Vi frygter, at en myndighedsbesparelse på Familiecenter Køge svarende til fire sagsbehandlerstillinger vil medføre, at flere hårdt ramte familier må finde sig i længere ventetid og omgørelser af beslutninger, og at Familiecenter Køge vil modtage flere klager samt skulle håndtere udfordringer med at rekruttere og fastholde kvalificeret personale. For børnenes, familiernes og personalets skyld håber vi, at byrådet vil genoverveje myndighedsbesparelsen på Familiecenter Køge.

Med venlig hilsen

Skolebestyrelsen på Vemmedrupskolen