

Den Unødvendige Vej

Vidste du:

- ◆ at 95% af Hedensteds borgere har bopæl vest for planområdet (Hedensted Øst) og derfor ikke vil benytte en ny omfartsvej?
- ◆ at Hedensteds forretninger og indkøbsmuligheder ligger i bycentrum og i Hedensted Vest – langt fra den foreslåede vej?
- ◆ at der i 2017 er udarbejdet en rapport, der konkluderer, at de eksisterende veje har kapacitet til at sikre afvikling af trafik til og fra planområdet?
- ◆ at Hedensted Kommune tilsyneladende satser på, at al byudvikling i hele kommunen skal foregå i Hedensted Øst?
- ◆ at Hedensted Kommune med den ny vej tilsyneladende primært ønsker at tilgodese to private erhvervsdrivende, hvoraf den ene sidste år flyttede sin virksomhed fra Hedensted til Horsens?
- ◆ at omkostningen for en ny vej efter et kvalificeret skøn udgør min. DKK 50 mio. – ud af et samlet anlægsbudget på DKK 70 mio.?
- ◆ at en omkostningsafskrivning på lastvognstransporten i givet fald over 10 år pålægger skatteborgerne i Hedensted Kommune DKK 227,- pr. lastvognstræk?

Indhold

Områdekort Hedensted	2
Logistik og vejnet	3
Statistik	4
Etape 1 & 2	5
Økonomi	7
Konklusion	8



Områdekort – Hedensted



Infrastruktur

- ☆ Rundkørsel på Dalbyvej – startpunkt for trafikken til og fra Lille Dalby Bakker
 - Adgang til Horsens afkortes via ny omfartsvej i Hedensted Øst
 - Adgang til Vejle involverer ikke ny omfartsvej i Hedensted Øst
 - Adgang til E45 via Gesagervej og E45 Vejle involverer ikke ny omfartsvej i Hedensted Øst

- ⊕ MajoritetsHedensted – 95% af Hedensteds borgere
 - Adgang til Horsens, Vejle og E45 involverer ikke ny omfartsvej i Hedensted Øst

En ny omfartsvej vedrører udelukkende borgere, der endnu ikke har bosat sig Hedensted Øst – og kun i de tilfælde, hvor borgeren skal i retning mod Horsens.

Etape 1: etablering af ny omfartsvej Hedensted Øst
Etape 2: udvidelse og reetablering af Højlykkevej



Logistik og vejnet

Majoritetsområdet for Hedensted by ligger vest for Constantiavej og vil ikke drage nytte af en ny vej. Det samme gælder for de nye udstykninger omkring golfbanen og ridecenteret (Bakken, Udsigten og området imod Daugård).

Majoriteten udgør pt. minimum 95% af Hedensted-områdets borgere, der altså ikke med fordel kan benytte den nye omfartsvej. Her vil man fortsat benytte Overholmsvej og Constantiavej mod hhv. Horsens, E45 og Vejle. (Det forudsættes naturligvis, at Hedensted-borgerne ligesom de fleste vælger den letteste vej.)

(Måske kunne man med fordel bruge ressourcer på at forbedre tilgangen til Overholmsvej gennem en viadukt, der aktuelt ikke er egnet til moderne trafikforhold.)

Kun den meget begrænsede del af borgerne, der bor øst for Constantiavej, og som skal mod Horsens, kan med fordel benytte en ny vej, mens den ingen mening giver for trafik mod Vejle og E45. Det gælder således også de nye borgere, der endnu ikke har bosat sig i Hedensted Øst – og kun i de tilfælde, hvor borgeren skal i retning mod Horsens.

Hvem skal til Horsens?

Hedensted-borgernes præference er afgjort Vejle frem for Horsens (skønnet 60–70%). Det er der historiske, men også praktiske årsager til. Der er let og direkte adgang mod Vejle nordøst med gode indkøbsmuligheder i Bilka, Bauhaus, Plantorama, Harald Nyborg, Jysk, Schousen og hele 5–6 forskellige bolighuse samt en række bilhuse.

I Horsens midt og nord findes en del af den samme type forretninger, men de er ikke helt så tilgængelige, hvorfor transporttiden hertil forlænges med minimum en faktor to.

Ser man på indkøbsmulighederne i Hedensted by, så er forretningerne koncentreret i bymidten og mod den vestlige del af byen (REMA 1000, Jem og Fix, JYSK). Idet det tages for givet, at Kommunen har interesse i at støtte det lokale forretningsliv, vil øget adgang til indkøbsmuligheder heller ikke kunne motivere en ny vej mod Horsens – placeret i Hedensted Øst.

Man må uvilkårligt spørge sig selv, om nye borgere vil vælge Hedensted pga. en ny vej ved Dalby. – Og om de nye borgere i f.eks. Lille Dalby Bakker vil fravælge Hedensted, hvis den nye vej ikke kommer. Næppe, når man iagttager den eksisterende, trafikale infrastruktur!

Skulle hensigten med en ny vej være at lette trafikken i Hedensted – hvor man i øvrigt aldrig holder i kø – så giver det absolut ingen mening at anlægge den langt uden for byen i retning mod Horsens.

Er hensigten at fjerne lastvognstrafik fra de amts- og landeveje, som benyttes i dag, og som både er egnede til og tiltænkt tung trafik, så giver det heller ingen mening. De borgere, der har valgt at bosætte sig ved en amts-/landevej, har på forhånd kendt præmissen og kan ikke overraskes over, at vejen er trafikeret. Man må også gå ud fra, at vejens tilstedeværelse afspejles i huspriserne.

Set i ovenstående perspektiv er den nye omfartsvej "en unødvendig vej", der i bedste fald vil blive benyttet af beboerne i landsbyen St. Dalby – og vi klarer os fint uden.

Hverken privatbilisme eller lastvognstrafik betinger anlæg af en ny vej, og vi har endnu ikke mødt fortalere for vejen, der på en faktuel og overbevisende måde har dokumenteret nødvendigheden af den.

Fortalernes argument har alene været: "at Hedensted skal udvikles, være fremsynet og visionær" – og her er vi helt enige. Individets særinteresser skal ikke skygge for helhedens, såfremt der er tale om en god, sund og fornuftig idé.

Det er jo netop det, vi er mange, der betvivler!

Hvorfor ignorere Land og Plan rapporten?

Land og Plan rapporten fra januar 2017, som er udarbejdet for Hedensted Kommune, konkluderer, at de eksisterende veje allerede har kapacitet til at sikre afvikling af trafikken fra planområdet (byudviklingen i Hedensted Øst). – Altså, at det ikke er nødvendigt at etablere en ny vej til privatbilisme som følge af den fremskrevne befolkningstilvækst.

FORSLAG TIL KOMMUNEPLANTILLÆG 20 OG LOKALPLAN 1104

MILJØVURDERING



“

Den øgede trafik fra området vil øge presset på Dalbyvej og Constantiavej. De igangsatte udvidelser af Dalbyvej og Constantiavej vurderes at give kapacitet til at sikre afviklingen af trafikken væk fra planområdet mod nord og vest.

”

Øget privatbilisme som følge af den fremskrevne befolkningstilvækst kan således ikke lægges til grund for at anlægge en ny omfartsvej.

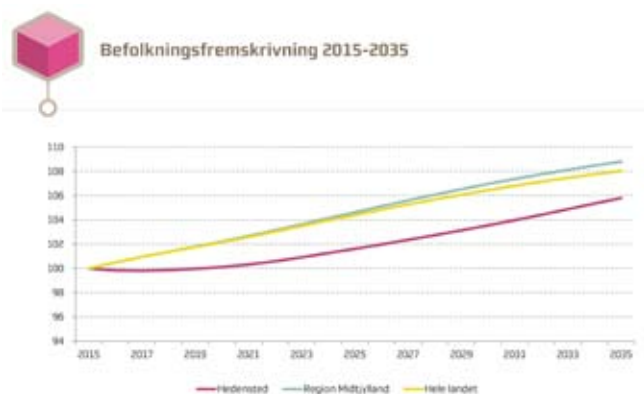
Statistik

Vi har konsulteret Danmarks Statistik for at få en statistisk valid fremskrivning af befolkningstallet i Hedensted Kommune (19.06.18).

Befolkningsfremskrivning 2018 efter område og tid																										
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043
Hedensted	46 616	46 739	46 851	46 939	47 037	47 147	47 272	47 407	47 552	47 704	47 865	48 031	48 204	48 387	48 575	48 769	48 966	49 161	49 346	49 518	49 676	49 820	49 947	50 042	50 116	50 259

Landsdel og kommunefremskrivning er i 2016, 2017 og 2018 opgjort på en revideret måde i forhold til tidligere år. Se www.dst.dk/ldoku/befolkningsfremskrivning. På grund af afrundinger vil summering af alle aldre i tabellen afvige fra hele kommunens folketal.

Befolkningsfremskrivning til 2035: +6%



Nettotilflytning 2007–2015: –9%

Hedensted	2007	2015	Pct. udvikling
Tilflytninger	2.821	2.298	-18%
Indvandring	436	518	18%
Skadet tilflytning	3.887	3.292	-15%
Fraflytninger	2.375	2.497	5%
Udvandring	150	183	22%
Skadet fraflytning	2.478	2.368	-4%
Nettotilflytning	531	107	-80%

Kilder: Midt i Statistikken, Hedensted Kommune 2016 · <https://www.dst.dk>

Aktuelt er der i Hedensted Kommune i alt 46.616 borgere – og i Hedensted og Løsning tilsammen 11.500. Danmarks Statistik fremskrivning til 2035 (17 år) siger 49.346 borgere, altså en tilvækst på 2.720 i hele Hedensted Kommune.

I planområdet Hedensted Øst forventes der at blive opført 800-1000 grunde. Hvis hver husstand tæller tre borgere, vil befolkningstilvæksten her være på 2.700. Der er altså "plads nok" til alle kommunens tilflyttere alene i Hedensted Øst.

2.700 tilflyttere svaret til en samlet tilvækst i Hedensted og Løsning på 24%, mens tallet for hele Hedensted Kommune er 6% inden for de kommende 17 år.

Mon hele Kommunens fremtidige udvikling skal foregå i Hedensted Øst – eller betvivler man Danmarks Statistik?

Og hvornår forventer Hedensted Kommune i grunden Hedensted Øst fuldt udbygget?

Ud fra ovenstående vil Hedensted Øst absorbere hele Kommunens tilvækst frem til 2035. Er det en strategi, man vil påskønne i kommunens andre byområder? Og har man orienteret Tørring, Uldum, Løsning, Hornsyld, Daugård, Juelsminde, mv. om, at de ikke indgår i fremtidens ligning, hvor alt tilgår Hedensted by?

Fremskrivningen er jo fordelt på HELE kommunen, hvor 24% af befolkningen bor i Hedensted/Løsning-området.

Ifølge Danmarks Statistik vil befolkningstilvæksten på 25 år være på 8% = 3.730 personer. Skal tilvæksten over 25 år fordeles ligeligt i kommunen, vil 932 personer bosætte sig i Hedensted/Løsning. Set i det perspektiv vil Hedensted Øst – med "plads til" 2.700 personer – først være fuldt udbygget om 72 år ($2700/932 \times 25 = 72$).

Mon Hedensted Kommune betvivler Danmarks Statistik? Det er et faktum, at institutionen i sin 2016 fremskrivning for 2018 ramte forkert med kun to personer.

(Der er i statistikken ikke indregnet en eventuel handels- og finanskriser / økonomisk opbremsning, der forventes inden for de kommende tre år. De pågående rentestigninger i USA fra 0-2% over et enkelt år vil naturligvis påvirke aktiviteterne på verdensplan – også i Hedensted.)

Etape 1 & 2 (se områdekort side 2)

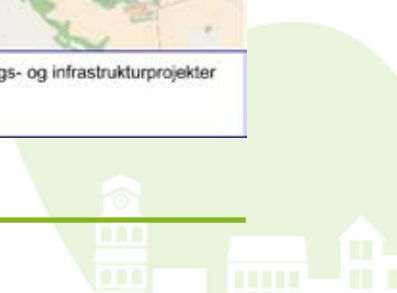
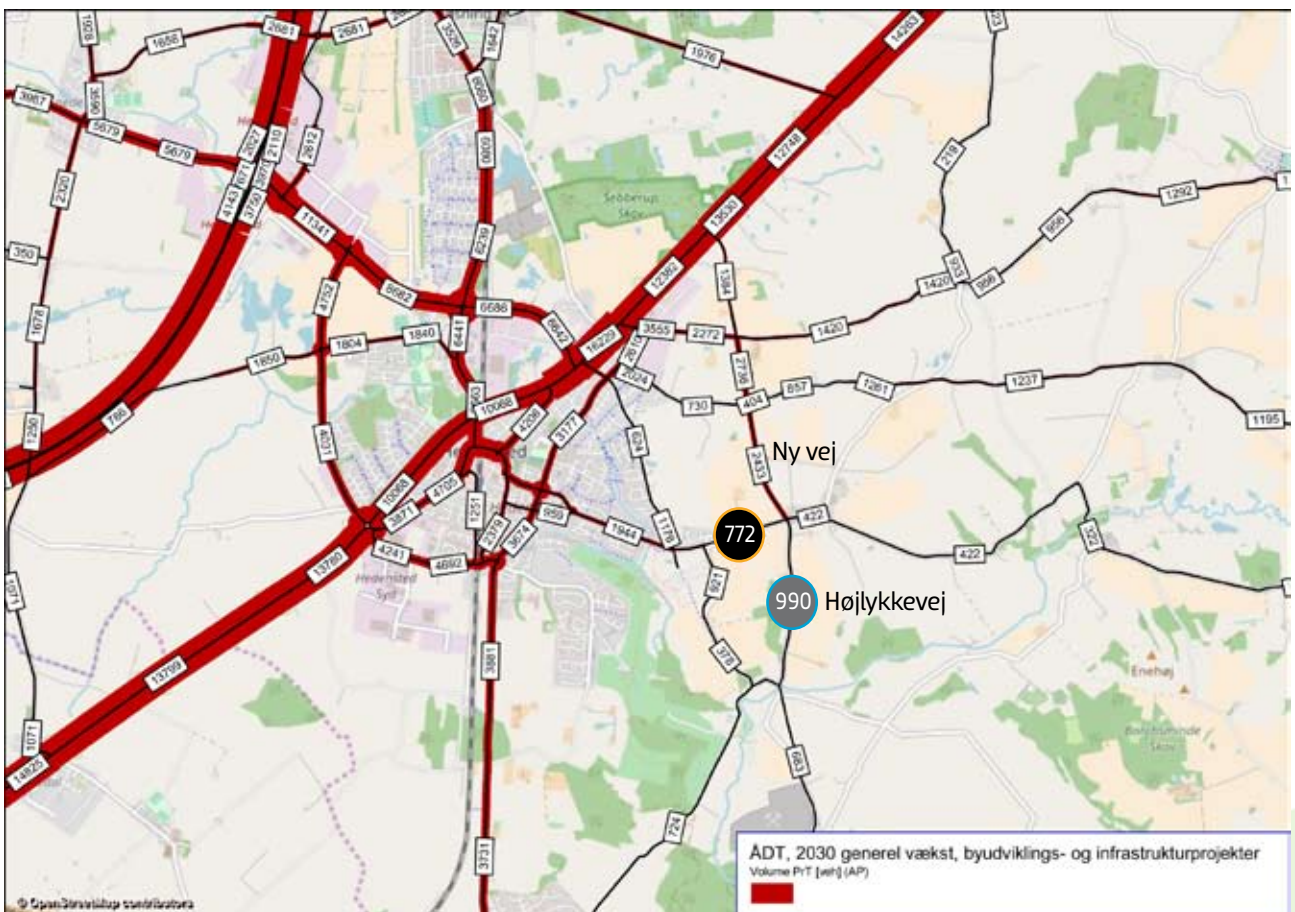
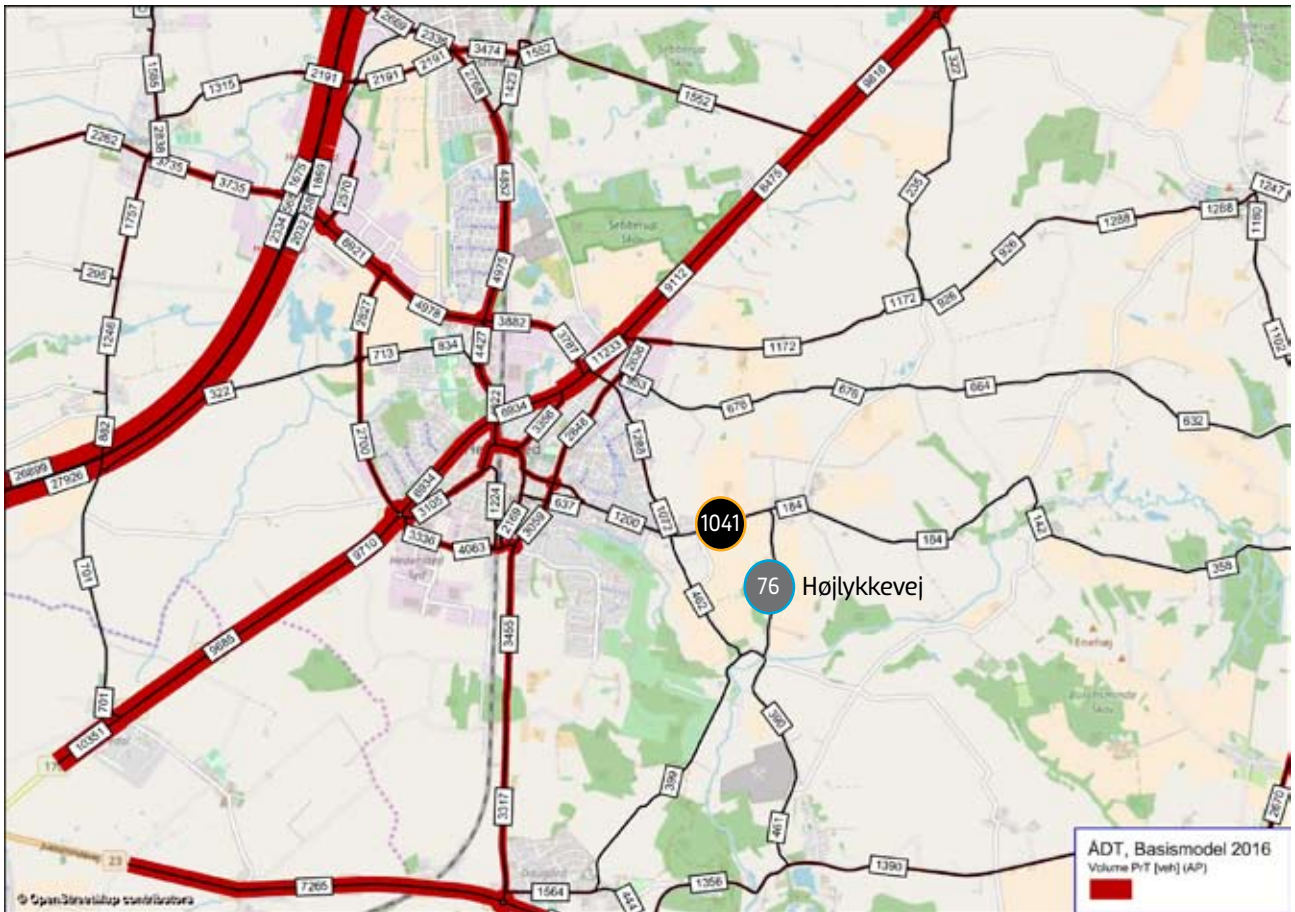
Eftersom Etape 1 (ny omfartsvej) primært er tiltænkt lastvognstrafik, giver gennemførelse af den kun mening, hvis Etape 2 (reetablering og udvidelse af Højlykkevej) gennemføres. – Altså en komplet ny vejstrækning på 4 km fra grusgravene ved Ørum til hovedvejen mod Horsens. Den nye vej begunstiger således to erhvervsdrivende, hvilket på ingen måde kan påstås at være i helhedens interesse.

En rapport udarbejdet for Hedensted Kommune omkring fremskrivning af trafiktællinger anfører, at der vil være ca. 2.500 daglige kørsler på omfartsvejen i 2030. Hvad bygger disse tal på?

De anførte trafiktællinger for 2016 med fremskrivning til 2030 viser desuden, at antallet af biler på Dalbyvej vil falde frem mod 2030 (2016: 1041 biler og 2030: 772 biler). Hvis den nye vej skulle være motiveret af øget privatbilisme, er det netop især fra Dalbyvej, privatbilismen skal komme. Derfor giver det absolut ingen mening at hævde, at vejen skal anlægges for borgernes skyld!

Det fremgår endvidere af kortene, at antallet af private biler på Højlykkevej vil øges fra 76 i 2016 til 990 i 2030. I betragtning af placeringen af og infrastrukturen omkring planområdet Hedensted Øst, er det uhyre vanskeligt at få øje på, hvilket ærinde de 990 biler skulle have på Højlykkevej. (En forøgelse på 13 gange!)

Når man analyserer de fremskrevne trafiktal i området, er der generelt hverken overensstemmelse eller logik at finde. (Se kort på næste side.)



Økonomi

Hedensted Kommune har allerede investeret DKK 12 mio. i en omfartsvej ved Ørum, og der findes i forvejen egnede landeveje, der i dag benyttes til transport fra grusgravene ved Ørum – herunder Vestvejen i Tyrsted, som Hedensted Kommune har bidraget til med DKK 6 mio.

Hedensted Kommune får i øvrigt ikke andel i råstofafgifterne, men vil alene blive pålagt omkostningerne til infrastrukturen, herunder vedligehold.

Den skønnede minimumsomkostning for Etape 1 & 2 udgør DKK 50 mio. – ud af Kommunens samlede anlægsbudget på kr. 70 mio.

Et eksempel fra Kolding Kommune til sammenligning

20.06.2018: Omfartsvej ved Nr. Bjert (Kolding)
"Omkostninger står ikke mål med fordelene"

Nr. Bjert: Anlægsomkostning: DKK 52–70 mio. (65 mio.)
med aflastning af 6–7.000 biler (6.500) i døgnet i 2025
Forhold: Omkostning pr. bil 10.000:1

Hedensted: Anlægsomkostning: DKK 50 mio.
med 2.500 biler i døgnet i 2030
Forhold: Omkostning pr. bil 20.000:1

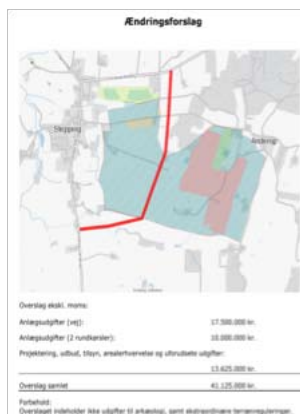


Det fremgår, at omkostningerne pr. kørt bil i Hedensted vil blive det dobbelte af, hvad det skrinlagte projekt i Nr. Bjert ville have været.

Nr. Bjert: 10% er tung trafik. / 2025 11.500 køretøjer = 1.150 lastvogne pr. døgn
Hedensted = 200 lastvogne pr. døgn

I Kolding Kommune var der tale om forundersøgelser vedr. anlæg af en omfartsvej øst om byen Stepping – bl.a. for at afhjælpe øget trafik fra nogle råstofgrave. Vi mener derfor, eksemplet er direkte sammenligneligt med projektet i Hedensted Øst. Overslaget i Kolding lød på DKK 41.125 for en strækning på 2,3 km med en 6 meter bred kørebane.

Ændringsforslag			
Generelle oplysninger:			
Forslag nr./Titel: VEJ A-11 Stepping – anlæg af omfartsvej			
Politikoms.:		Vedttaget:	
Vejr- og Parkpolitik		Teknikudvalget den 6. juni 2017, sag nr. 19	
Betale- og personalemæssige oplysninger:			
Betalt i 2018	2019	2020	2021
Næstordningsbetalt	41.125	0	0
Næstdrift	0	165	165
*Sådan betalt angiver en mindretalstemt/meningsstemt.			
Temapolitik:			
For at sikre kommunens fortsatte vækst skal infrastrukturen tilrettelægges, så den fremmer mobilitet for personer og varer sikres.			
Fokusområde:			
Bedre fremkommelighed og mobilitet. Trafikikkerhed.			
Beskrivelse:			
Teknikudvalget har anmodet forvaltningen om at udarbejde et forslag til budget 2018 på en omfartsvej øst om Stepping efter anmodning fra Tobias K. J. Jørgensen (V). Omfartsvejen vil være som afbilledet til højre og egne trafik fra råstofgravene.			
Den ca. 2,3 km lange vej tænkes udført med fig. tværprofil:			
6 m kørebane i asfalt, 2x0,5 m kantbænk (sæft) og 2x1 m rabat og grøfter. Der etableres rundkørsler ved vejens tilslutning til det overordnede vejnet (Kålstrup Landevej og Christians fældevj).			
Der er også lavet overslag for en tilværende vej med grusbetoning. En sådan vil kunne anlægges for ca. 3,5 mio. kr. mindre end en asfalteret, mens de årlige årlige driftsudgifter vil udgøre ca. 1.35.000 kr.			
Da menudriften ved en asfalteret er så relativt beskedent, anbefaler forvaltningen at der alene ses på en sådan løsning, der vil være noget mere attraktiv end en grusbet.			



Den nye vej i Hedensted Øst (Etape 1 og 2) dækker en strækning på 1,6 km (ny vej) + 2,2 km (fra ny vej til grusgrav). Hvis det koster ca. det samme at anlægge vej til ca. samme formål i hhv. Kolding og Hedensted, så svarer det i Hedensted til en anlægsomkostning på DKK 67.945.625,20 – helt præcist.

Men lad os blot for et øjeblik holde fast ved den skønnede minimumsanlægsomkostning på DKK 50 mio. En omkostningsafskrivning på lastvognstransporten over 10 år vil da pålægge skatteborgerne i Hedensted Kommune DKK 227 pr. lastvognstræk. (Storebæltforbindelsen koster til sammenligning DKK 240 for en personbil.)

Hvorfor bosætte sig i Hedensted Kommune?

Blandt de væsentlige parametre for at tiltrække nye borgere er skatteniveau og serviceniveau – og der bør være en god balance imellem de to. Mens serviceniveauet er et individuelt spørgsmål, er skatteniveauet en mere konkret faktor.

Viser kommuneskatter for Vejle Kommune (Region Syddanmark)

	År	Skatteprocenter							Grundskyldspromille	
		Kommune	Amt	Kirke	Sundhedsbidrag*	Bundskat*	I alt	Skattelofts-nedslag**	Kommune	Amt
Vejle	2018	23,40	0,00	0,89	1,00	11,15	36,44	0,00	27,750	0,00

Viser kommuneskatter for Hedensted Kommune (Region Midtjylland)

	År	Skatteprocenter							Grundskyldspromille	
		Kommune	Amt	Kirke	Sundhedsbidrag*	Bundskat*	I alt	Skattelofts-nedslag**	Kommune	Amt
Hedensted	2018	25,40	0,00	0,98	1,00	11,15	38,53	0,53	18,000	0,00

Blandt de omgivende otte kommuner har Hedensted det højeste kommunale skatteniveau, pt. 25,4%. (Horsens 25,2% · Odder 25,1% · Kolding 25,0% · Herning 24,9% · Århus 24,4% – Billund 24,0% · Vejle 23,4%)

Samlet bundskat: Hedensted 38,53% · Vejle 36,44% · Difference: 2,09%.

Det svarer til 15.000 nettokroner for en gennemsnitsfamilie med en husstandsindkomst på tkr. 700. Grundskyld i Hedensted: DKK +950,00 ved en ejendomsværdi på DKK 1 mio. (27,75 vs. 18,00 promille).

Det må antages, at der er en sammenhæng mellem Kommunens udgifter og skattetryk. – Og det logiske må være at anvende borgernes skattekrone fornuftigt og med omtanke, så man ikke skræmmer eventuelle "nybyggere" væk pga. kommuneskatten.

Konklusion

Vender vi igen blikket mod geografien og infrastrukturen omkring en ny vej i Hedensted Øst, hersker der absolut ingen tvivl om, at den vil sikre lastvogne den kortest mulige transportrute mellem grusgravene ved Ørum og Boligbeton i Løsning, hvor en del af gruset afsættes.

Som det er nu, skal lastvognene benytte den nye omfartsvej ved Ørum mod Juelsmindevejen og videre ad hovedvejen mod Horsens. Ved Hedensted kører lastvognene ad Gesagervej og kommer således "automatisk" uden om Løsning by. Med en ny omfartsvej vil chaufførerne hurtigt føle sig fristet til at benytte Stjernevejen og dermed køre GENNEM Løsning by, idet:

Stjernevejen indbefatter 2 rundkørsler og 4,2 km gennem Løsning by.
Gesagervej indbefatter 5 rundkørsler og 5,5 km uden om Løsning by (30% længere).

Her handler det vel også om "prisen på grus, inkl. fragt". Men netop her synes der i Hedensted Kommune at her-ske enighed om, at det kørselsmønster, der eksisterer i dag, fungerer ganske godt og efter hensigten.



Med en afskrivning over 10 år ...

50% af 200 lastbiler i 220 dage pr. år ved en anlægsudgift på kr. 50 mio. over 10 år = 227 skattekroner pr. lastvognstræk. Er det en fornuftig idé, der tilgodeser helhedens interesse?

Vi kan ikke forestille os, at et så stort og kostbart projekt i Hedensted Øst – primært til gunst for to private erhvervsdrivende – vil vinde anerkendelse i kommunens øvrige by- og landområder.

Vi ønsker alle fremskridt og udvikling i kommunen. Desuden forventer vi alle, at vores fælles værdier sikres bedst muligt, og at vores fælles, økonomiske råderum anvendes bredt, fornuftigt og i den kommunale helheds interesse. Det mener vi ikke er tilfældet omkring vejprojektet i Hedensted Øst.

Hvis Hedensted Kommune anlægger en omfartsvej i Hedensted Øst, må vi derfor konkludere, at der alene er tale om et politisk gennemtrufningsprojekt, der strider mod enhver sund fornuft.

På vegne af borgere i St. Dalby-området

Nils Jørn Laursen
20 99 32 66



– Et godt og nærmest tragikomisk eksempel på, at andre i vores kommune savner forståelse for deres situation.