

Høringsnotat

Forslag til Lokalplan 2.105 Energibyen

Oversigt over forslag og bemærkninger fra høringsfase samt administrationens bemærkninger og vurdering

Der er modtaget 10 skriftlige hørings svar. Resumeer af det indkomne samt administrationens vurdering og indstilling fremgår af skemaet nedenfor.

Nr.	Afsender	Hørings svar/indsigelse	Administrationens bemærkninger og vurdering
1	Borger	<p>1) Bekymring for trafikproblemer ved godkendelse af Energibyen og industriområdet. Eksisterende veje er allerede presset, og der er behov for bedre cykelforhold.</p> <p>2) Omfartsvejen og Harmskrydset er allerede hårdt presset både hverdag og weekend.</p>	<p>Der er redegjort nærmere for trafikafvikling og trafikstøj i miljørapporten.</p> <p>Ad 1) En ændring af anvendelsen og udbygningen af området vil medføre, at trafikbelastningen i området øges, men det vurderes at Omfartsvejen kan bære den øgede trafik.</p> <p>Lokalplanen indeholder en vejadgang fra Omfartsvejen. Der vil skulle etableres ny vej med cykelsti og gangsti fra Omfartsvejen, lige over for Sports Allé, og et nyt lysreguleret kryds.</p> <p>Krydset mellem den nye adgangsvej til Omfartsvejen er beliggende udenfor planområdet, men det skal her sikres at krydset udformes korrekt for en optimal trafikafvikling. Krydset bør udformes som et 4-benet signalreguleret kryds, med højre- og venstresvingsbaner på Omfartsvejen til den nye vejadgang til Energibyen.</p> <p>For- dialogen med FORS har afdækket at genbrugspladsen vil være det anlæg der forventes at generere langt størstedelen af trafikken til det nye område. FORS har oplyst at det vurderes at 1660 køretøjer i</p>

		<p>døgnet i gennemsnit vil skulle have adgang til genbrugspladsen pr. dag.</p> <p>Trafiktællinger viser at Omfartsvejen i dag har et årsdøgns trafik på 7805 (gennemsnitligt antal af køretøjer pr. døgn) med en belastning i myldretiden på 900 køretøjer i spidstimen.</p> <p>Omfartsvejens udformning betyder at den vil kunne håndtere et ÅDT på 1700 pe/time/retning (hvor pe står for personbil-enheder) jf. Vejdirektoratets grundlæggende kapacitet for 2-sporet vej.</p> <p>Vejens kapacitet i myldretiden er i dag således omtrent 27 procent opbrugt i forhold til vejens maks. kapacitet. Det, der kan være udfordringen i myldretiden på Omfartsvejen, er krydsningspunkterne / krydsene. Et nyt lysreguleret kryds ved Sports alle / Omfartsvejen kan afhjælpe den opstuvning af trafik, der kan forekomme i dag ved Sportsbyen.</p> <p>Realiseringen af lokalplan 2.105 vurderes således ikke at afstedkomme trafikale udfordringer på selve Omfartsvejen.</p> <p>Ad 2) De eksisterende kryds, ved henholdsvis Stenhusvej/Søstrupvej og Ringstedvej/Valdemar Sejrsvej, der er beliggende øst og vest for den nye vejadgang vil ligeledes blive påvirket af den øgede trafik i forbindelse med planforslagernes realisering. I dag er krydset ved Stenhusvej/Søstrupvej ikke kapacitetsudfordret. Det vurderes fortsat at krydset vil kunne afvikle den øgede mængde trafik der vil forekomme i forbindelse med vedtagelse af lokalplanforslaget.</p> <p>Harmskrydset mellem Ringstedvej og Valdemar Sejrsvej er i dag kapacitetsudfordret, og i spidstimerne er der kødannelse. Harmskrydset er ejet af Vejdirektoratet, og der forventes i efteråret en beslutning om ombygning af krydset, i samarbejde med Holbæk Kommune. Dette vil bidrage til at udvide kapaciteten i krydset</p>
--	--	--

			markant. Det forventes, at Vejdirektoratet får bevilling i efteråret 2024, hvorefter ombygningen af krydset kan påbegyndes i 2025.
2	Borgere i Tveje Merløse	<p>1) Indsigelse mod Energibyen pga. trafik- og støjgener. Trafikproblemerne er ikke løst, og øget trafik vil forværre situationen.</p> <p>2) Forslag til at finde alternative placeringer, som ikke har lige så store trafikale udfordringer som Omfartsvejen, og hvor der er mulighed for at bygge støjvolde.</p>	<p>Ad 1) En ændring af anvendelsen og udbygningen af området vil medføre, at trafikbelastningen i området øges, men det vurderes at Omfartsvejen kan bære den øgede trafik.</p> <p>Lokalplanen indeholder en vejadgang fra Omfartsvejen. Der vil skulle etableres ny vej med cykelsti og gangsti fra Omfartsvejen, lige over for Sports Allé, og et nyt lysreguleret kryds.</p> <p>Krydset mellem den nye adgangsvej til Omfartsvejen er beliggende udenfor planområdet, men det skal her sikres at krydset udformes korrekt for en optimal trafikafvikling. Krydset bør udformes som et 4-benet signalreguleret kryds, med højre- og venstresvingsbaner på Omfartsvejen til den nye vejadgang til Energiby.</p> <p>For- dialogen med FORS har afdækket at genbrugspladsen vil være det anlæg der forventes at generere langt størstedelen af trafikken til det nye område. FORS har oplyst at det vurderes at 1660 køretøjer i døgnet i gennemsnit vil skulle have adgang til genbrugspladsen pr. dag.</p> <p>Trafiktællinger viser at Omfartsvejen i dag har et årsdøgns trafik på 7805 (gennemsnitligt antal af køretøjer pr. døgn) med en belastning i myldretiden på 900 køretøjer i spidstimen.</p>

		<p>Omfartsvejens udformning betyder at den vil kunne håndtere et ÅDT på 1700 pe/time/retning (hvor pe står for personbil-enheder) jf. Vejdirektoratets grundlæggende kapacitet for 2-sporet vej.</p> <p>Vejens kapacitet i myldretiden er i dag således omtrent 27 procent opbrugt i forhold til vejens maks. kapacitet. Det, der kan være udfordringen i myldretiden på Omfartsvejen, er krydsningspunkterne / krydsene. Et nyt lysreguleret kryds ved Sports alle / Omfartsvejen kan afhjælpe den opstuvning af trafik, der kan forekomme i dag ved Sportsbyen.</p> <p>Realiseringen af lokalplan 2.105 vurderes således ikke at afstedkomme trafikale udfordringer på selve Omfartsvejen.</p> <p>Ad 2) De eksisterende kryds, ved henholdsvis Stenhusvej/Søstrupvej og Ringstedvej/Valdemar Sejrsvej, der er beliggende øst og vest for den nye vejadgang vil ligeledes blive påvirket af den øgede trafik i forbindelse med planforslagernes realisering. I dag er krydset ved Stenhusvej/Søstrupvej ikke kapacitetsudfordret. Det vurderes fortsat at krydset vil kunne afvikle den øgede mængde trafik der vil forekomme i forbindelse med vedtagelse af lokalplanforslaget.</p> <p>Harmskrydset mellem Ringstedvej og Valdemar Sejrsvej er i dag kapacitetsudfordret, og i spidstimerne er der kødannelse. Harmskrydset er ejet af Vejdirektoratet, og der forventes i efteråret en beslutning om ombygning af krydset, i samarbejde med Holbæk Kommune. Dette vil bidrage til at udvide kapaciteten i krydset markant. Det forventes, at Vejdirektoratet får bevilling i efteråret 2024, hvorefter ombygningen af krydset kan påbegyndes i 2025.</p> <p><u>Angående støj</u> Der er til planen udarbejdet et støjnotat ift. støj fra veje. Den støjmæssige påvirkning som følge af planernes realisering vil hovedsageligt være knyttet til lokalområdet. Påvirkningens</p>
--	--	---

			<p>intensiteten af støjniveauet vurderes at være lav. Planområdet er i forvejen støjbelastet fra de omkringliggende veje, Holbækmotorvejen og Omfartsvejen. Planen vurderes kun at medføre en begrænset forøgelse af trafikstøjen i området på de nærmeste boliger. Den geografiske udbredelse for støjniveau vurderes at være begrænset til nærområdet, da støjpåvirkningen alene vil påvirke de tætteste naboer. Varigheden vurderes at være permanent, da planen medfører ændringer i støjniveauet.</p> <p>Samlet set vurderes den sandsynlige påvirkning som følge af trafikstøj at være begrænset.</p> <p>Ad 2) Et nyt varmforsyningsanlæg skal placeres i en kort afstand fra byen, da der ellers vil ske for stort et energitab i rørene. Der er således en særlig funktionel begrundelse for at planlægge for varmforsyningsanlæg med denne beliggenhed. Det bemærkes desuden, at arealet allerede er kommuneplanlagt til erhvervsformål i miljøklasse 1-4, hvoraf området til Energiby overgår til en tekniske ramme. De fremtidige anvendelser indenfor området, herunder anvendelse til genbrugsplads, overstiger ikke den planlagte miljøklasse på maks. miljøklasse 4.</p>
3	Borger	Bekymring over vandudledning til Kalveå (Kalvemose Å) fra Energiby, da åen allerede er presset og oversvømmes jævnligt.	<p>Regnvand skal håndteres/forsinkes inden for lokalplanområdet.</p> <p>Der arbejdes med en regnvandsløsning, hvor hverdagsregn i lokalplanområdet ledes via rør til regnvandsbassinet i den sydlige del af området. Her renses vandet og forsinkes op til en klimafremskrevet 5-årshændelse.</p> <p>Vandet kan ledes forsinket via dræn til Kalvemose Å efter Holbæk Kommunes nærmere tilladelse. Holbæk Kommune vurderer, at Kalvemose Å er hydraulisk belastet, hvorfor udledningen til vandløbet neddrøses svarende til naturlig afstrømning.</p> <p>Der er redegjort nærmere for regnvandshåndtering i miljørapporten.</p>

4	Borger	<p>Forundring over planer om vandudledning til Kalveå (Kalvemose Å) og forslag til 0 udledning af regnvand fra grunde.</p>	<p>Regnvand skal håndteres/forsinkes inden for lokalplanområdet.</p> <p>Der arbejdes der med en regnvandsløsning, hvor hverdagsregn i lokalplanområdet ledes via rør til regnvandsbassinet i den sydlige del af området. Her renses vandet og forsinkes op til en klimafremskrevet 5-årshændelse.</p> <p>Vandet kan ledes forsinket via dræn til Kalvemose Å efter Holbæk Kommunes nærmere tilladelse. Holbæk Kommune vurderer, at Kalvemose Å er hydraulisk belastet, hvorfor udledningen til vandløbet neddrøses svarende til naturlig afstrømning. Der er redegjort nærmere for regnvandshåndtering i miljørapporten.</p>
5	Bæredygtighedsgruppen i Lokalforum Holbæk.	<p>Forslag til fjernvarmeplanlægning og adskillelse af anlæg. Fokus på arkitektur, lysforurening og biodiversitet.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Opbakning til at planlægge for fjernvarme i Holbæk by. Ønske om at udlægge flere områder til Tekniske områder også på den anden side af motorvejen (mod syd). Der er brug for flere energianlæg. 2) Trafikken til flere anlæg virker som et stort problem for de nuværende veje. 3) Adskil fjernvarmeanlægget fra vandværk og genbrugsstation. 4) Opbakning til at der gøres meget ud af det arkitektoniske. 	<p>Ad 1 og 3) Der er for nuværende ikke planer om at udvide med flere udlagte rammer til tekniske anlæg syd for Holbækmotorvejen. Udlæg til tekniske områder foretages ud fra et konkret behov, som har en teknisk begrundelse, f.eks. behov for en ny transformatorstation.</p> <p>Kommuneplanforslag 2024 indeholder retningslinjer med udpegede områder til mulige fremtidige energianlæg, der dog forudsætter efterfølgende konkret rammeudlæg.</p> <p>Ad 2 og 5) En ændring af anvendelsen og udbygningen af området vil medføre, at trafikbelastningen i området øges, men det vurderes at Omfartsvejen kan bære den øgede trafik.</p> <p>Lokalplanen indeholder en vejadgang fra Omfartsvejen. Der vil skulle etableres ny vej med cykelsti og gangsti fra Omfartsvejen, lige over for Sports Allé, og et nyt lysreguleret kryds.</p> <p>Krydset mellem den nye adgangsvej til Omfartsvejen er beliggende udenfor planområdet, men det skal her sikres at krydset udformes korrekt for en optimal trafikafvikling. Krydset bør udformes som et 4-</p>

		<p>5) Opmærksomheden skal henledes på det store boligområde, der er planlagt lige omkring Tveje Merløse og selvfølgelig de eksisterende naboer</p> <p>6) Bekymring for lysforurening. Det skal sikres at der ikke forekommer lysforurening. Ønsker nedadrettet belysning.</p> <p>7) Der ses frem til at områderne også vil indeholde en hel del biodiversitet herunder regnvandshåndtering med forsinkelsesbassiner.</p> <p>8) Det forventes ikke at de i oplægget planlagte varmepumper giver lugtforurening, men det skal sikres at lydafsikring har stor bevågenhed.</p> <p>9) Det er meget positivt, at der satses på at bygge med genbrugsmaterialer og solceller på tagene.</p>	<p>benet signalreguleret kryds, med højre- og venstresvingsbaner på Omfartsvejen til den nye vejadgang til Energiby.</p> <p>For- dialogen med FORS har afdækket at genbrugspladsen vil være det anlæg der forventes at generere langt størstedelen af trafikken til det nye område. FORS har oplyst at det vurderes at 1660 køretøjer i døgnet i gennemsnit vil skulle have adgang til genbrugspladsen pr. dag.</p> <p>Trafiktællinger viser at Omfartsvejen i dag har et årsdøgns trafik på 7805 (gennemsnitligt antal af køretøjer pr. døgn) med en belastning i myldretiden på 900 køretøjer i spidstimen.</p> <p>Omfartsvejens udformning betyder at den vil kunne håndtere et ÅDT på 1700 pe/time/retning (hvor pe står for personbil-enheder) jf. Vejdirektoratets grundlæggende kapacitet for 2-sporet vej.</p> <p>Vejens kapacitet i myldretiden er i dag således omtrent 27 procent opbrugt i forhold til vejens maks. kapacitet. Det, der kan være udfordringen i myldretiden på Omfartsvejen, er krydsningspunkterne / krydsene. Et nyt lysreguleret kryds ved Sports alle / Omfartsvejen kan afhjælpe den opstuvning af trafik, der kan forekomme i dag ved Sportsbyen.</p> <p>Realiseringen af lokalplan 2.105 vurderes således ikke at afstedkomme trafikale udfordringer på selve Omfartsvejen.</p> <p>Ad 2) De eksisterende kryds, ved henholdsvis Stenhusvej/Søstrupvej og Ringstedvej/Valdemar Sejrsvej, der er beliggende øst og vest for den nye vejadgang vil ligeledes blive påvirket af den øgede trafik i forbindelse med planforslagernes realisering. I dag er krydset ved Stenhusvej/Søstrupvej ikke kapacitetsudfordret. Det vurderes fortsat at krydset vil kunne afvikle den øgede mængde trafik der vil forekomme i forbindelse med vedtagelse af lokalplanforslaget.</p>
--	--	---	--

		<p>Harmskrydset mellem Ringstedvej og Valdemar Sejrsvej er i dag kapacitetsudfordret, og i spidstimerne er der kødannelse. Harmskrydset er ejet af Vejdirektoratet, og der forventes i efteråret en beslutning om ombygning af krydset, i samarbejde med Holbæk Kommune. Dette vil bidrage til at udvide kapaciteten i krydset markant. Det forventes, at Vejdirektoratet får bevilling i efteråret 2024, hvorefter ombygningen af krydset kan påbegyndes i 2025.</p> <p>Ad 4) Lokalplanen fastlægger krav til det arkitektoniske udtryk og herunder bl.a. at varmeakkumuleringstankene skal inddækkes i en let konstruktion, der visuelt skærmer de bagvedliggende tanke.</p> <p>Ad 6) Lokalplanen fastlægger krav til, at belysning af veje og stier skal ske i form af nedadrettet belysning, og med en maks. lyspunktshøjde på 6 meter på veje og 4 meter på stier.</p> <p>Ad 7) En omdannelse af området vurderes at øge biodiversiteten, da det overgår fra jordbrugsformål med monokultur til et område der rummer store grønne områder med mulighed for biodiversitet.</p> <p>Der er i planlægningen fastsat krav til beplantningen ved opholdsarealer, jordvolde, afskærmende læhegn, forsinkelsesbassiner, herunder bl.a. krav til variation i artssammensætning og hjemmehørende arter mv.</p> <p>Ad 8) Varmepumpe anlæggenes placering i den sydlige del af planområdet tæt på motorvejen vurderes ikke at give anledning til støjgener for naboer.</p> <p>Ad 9) Lokalplanen fastlægger mulighed for at anvende genbrugsmaterialer og mulighed for at etablere solcelleanlæg på taggflader.</p>
--	--	---

6	Borger	Forslag til inklusion af biogasanlæg i Energibyen pga. bedre til- og frakørselsmuligheder.	Der er ikke mulighed for at planlægge for biogasanlæg indenfor planområdet, da biogasanlæg har en højere miljøklasse og kræver mere afstand til naboer.
7	Borger	<p>Bekymring for trafikforhold, lysgener, støj fra genbrugspladsen, og forslag til en anden placering af genbrugsplads og fjernvarmecentral.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Trafikforhold: Omfartsvejen mellem Megacenter og Harmskryds er overbelastet. Derfor skal det undgås at der kommer mere trafik. 2) Det er ikke en nødvendighed at fjernvarmecentral, vandværk og genbrugsplads placeres samme sted. Man bør vel heller ikke placere en genbrugsplads oven på en drikkevandsboring eller i umiddelbar nærhed? 3) Genbrugsstationen genererer meget trafik. Den bør derfor ligge tæt på byen f.eks på Rørvangsvej. Man kan derved minimere trafik og CO2 belastning. 4) Fjernvarmecentralen ønskes placeres tættere på dem der skal bruge fjernvarmen for at minimere længden af rør og omkostningerne ved at grave dem ned. Forslag til placering på Rørvangsvej. 	<p>Ad 1 og 3) En ændring af anvendelsen og udbygningen af området vil medføre, at trafikbelastningen i området øges, men det vurderes at Omfartsvejen kan bære den øgede trafik.</p> <p>Lokalplanen indeholder en vejadgang fra Omfartsvejen. Der vil skulle etableres ny vej med cykelsti og gangsti fra Omfartsvejen, lige over for Sports Allé, og et nyt lysreguleret kryds.</p> <p>Krydset mellem den nye adgangsvej til Omfartsvejen er beliggende udenfor planområdet, men det skal her sikres at krydset udformes korrekt for en optimal trafikafvikling. Krydset bør udformes som et 4-benet signalreguleret kryds, med højre- og venstresvingbaner på Omfartsvejen til den nye vejadgang til Energiby.</p> <p>For- dialogen med FORS har afdækket at genbrugspladsen vil være det anlæg der forventes at generere langt størstedelen af trafikken til det nye område. FORS har oplyst at det vurderes at 1660 køretøjer i døgnet i gennemsnit vil skulle have adgang til genbrugspladsen pr. dag.</p> <p>Trafiktællinger viser at Omfartsvejen i dag har et årsdøgnstrafik på 7805 (gennemsnitligt antal af køretøjer pr. døgn) med en belastning i myldretiden på 900 køretøjer i spidstimen.</p> <p>Omfartsvejens udformning betyder at den vil kunne håndtere et ÅDT på 1700 pe/time/retning (hvor pe står for personbil-enheder) jf. Vejdirektoratets grundlæggende kapacitet for 2-sporet vej.</p> <p>Vejens kapacitet i myldretiden er i dag således omtrent 27 procent opbrugt i forhold til vejens maks. kapacitet. Det, der kan være</p>

		<p>5) Bekymring for lysgener, herunder ønske om regulering af åbningstider.</p> <p>6) Bekymring for vejadgang fra Langerødvejen til fjernvarmecentralen.</p> <p>7) Bekymring for støj fra genbrugspladsen. Det ønskes at åbningstider og afhentning af containere skal begrænses af hensyn til støj</p>	<p>udfordringen i myldretiden på Omfartsvejen, er krydsningspunkterne / krydsene. Et nyt lysreguleret kryds ved Sports alle / Omfartsvejen kan afhjælpe den opstuvning af trafik, der kan forekomme i dag ved Sportsbyen.</p> <p>Realiseringen af lokalplan 2.105 vurderes således ikke at afstedkomme trafikale udfordringer på selve Omfartsvejen.</p> <p>Ad 2) De eksisterende kryds, ved henholdsvis Stenhusvej/Søstrupvej og Ringstedvej/Valdemar Sejrsvej, der er beliggende øst og vest for den nye vejadgang vil ligeledes blive påvirket af den øgede trafik i forbindelse med planforslagernes realisering. I dag er krydset ved Stenhusvej/Søstrupvej ikke kapacitetsudfordret. Det vurderes fortsat at krydset vil kunne afvikle den øgede mængde trafik der vil forekomme i forbindelse med vedtagelse af lokalplanforslaget.</p> <p>Harmskrydset mellem Ringstedvej og Valdemar Sejrsvej er i dag kapacitetsudfordret, og i spidstimerne er der kødannelse. Harmskrydset er ejet af Vejdirektoratet, og der forventes i efteråret en beslutning om ombygning af krydset, i samarbejde med Holbæk Kommune. Dette vil bidrage til at udvide kapaciteten i krydset markant. Det forventes, at Vejdirektoratet får bevilling i efteråret 2024, hvorefter ombygningen af krydset kan påbegyndes i 2025.</p> <p>Ad 2 og 4) Planlægningen og placeringen af funktionerne i området er sket ud fra en samlet vurdering, herunder bla. tilgængelighed, nærhed til Holbæk by, pladsbehov og miljøklasser. Genbrugspladsen placeres ikke ovenpå en drikkevandsboring eller i umiddelbar nærhed.</p> <p>Ad 5) Lokalplanen fastlægger krav til, at belysning af veje, manøvre-arealer park og stier skal ske i form af nedadrettet belysning, og med en maks. lyspunktshøjde på 6 meter på veje og 4 meter på stier.</p>
--	--	---	---

			<p>Åbningstider for genbrugspladsen vil være reguleret af en fremtidig miljøgodkendelse.</p> <p>Ad 6) Den primære vejadgang til området skal ske via ny adgangsvej fra Omfartsvejen. Lokalplanen sikrer herudover mulighed for en brandvej med adgang fra Langerød.</p> <p>Ad 7) Åbningstider for genbrugspladsen vil være reguleret af en fremtidig miljøgodkendelse.</p>
8	Borger	<p>Ønske om mere vedvarende energi, biogas, PtX og pyrolyse. Trafikforhold skal indtænkes i planlægningen.</p>	<p>Kommuneplanforslag 2024 indeholder retningslinjer med udpegede områder til mulige fremtidige energianlæg, der dog forudsætter efterfølgende konkret rammeudlæg.</p> <p>Der er ikke mulighed for at planlægge for biogasanlæg indenfor planområdet, da biogasanlæg har en højere miljøklasse og kræver mere afstand til naboer.</p> <p>Trafikforhold. En ændring af anvendelsen og udbygningen af området vil medføre, at trafikbelastningen i området øges, men det vurderes at Omfartsvejen kan bære den øgede trafik.</p> <p>Lokalplanen indeholder en vejadgang fra Omfartsvejen. Der vil skulle etableres ny vej med cykelsti og gangsti fra Omfartsvejen, lige over for Sports Allé, og et nyt lysreguleret kryds.</p> <p>Krydset mellem den nye adgangsvej til Omfartsvejen er beliggende udenfor planområdet, men det skal her sikres at krydset udformes korrekt for en optimal trafikafvikling. Krydset bør udformes som et 4-benet signalreguleret kryds, med højre- og venstresvingsbaner på Omfartsvejen til den nye vejadgang til Energibyen.</p>

			<p>For- dialogen med FORS har afdækket at genbrugspladsen vil være det anlæg der forventes at generere langt størstedelen af trafikken til det nye område. FORS har oplyst at det vurderes at 1660 køretøjer i døgnet i gennemsnit vil skulle have adgang til genbrugspladsen pr. dag.</p> <p>Trafiktællinger viser at Omfartsvejen i dag har et årsdøgnstrafik på 7805 (gennemsnitligt antal af køretøjer pr. døgn) med en belastning i myldretiden på 900 køretøjer i spidstimen.</p> <p>Omfartsvejens udformning betyder at den vil kunne håndtere et ÅDT på 1700 pe/time/retning (hvor pe står for personbil-enheder) jf. Vejdirektoratets grundlæggende kapacitet for 2-sporet vej.</p> <p>Vejens kapacitet i myldretiden er i dag således omtrent 27 procent opbrugt i forhold til vejens maks. kapacitet. Det, der kan være udfordringen i myldretiden på Omfartsvejen, er krydsningspunkterne / krydsene. Et nyt lysreguleret kryds ved Sports alle / Omfartsvejen kan afhjælpe den opstuvning af trafik, der kan forekomme i dag ved Sportsbyen.</p> <p>Realiseringen af lokalplan 2.105 vurderes således ikke at afstedkomme trafikale udfordringer på selve Omfartsvejen.</p> <p>Kryds De eksisterende kryds, ved henholdsvis Stenhusvej/Søstrupvej og Ringstedvej/Valdemar Sejrsvej, der er beliggende øst og vest for den nye vejadgang vil ligeledes blive påvirket af den øgede trafik i forbindelse med planforslagernes realisering. I dag er krydset ved Stenhusvej/Søstrupvej ikke kapacitetsudfordret. Det vurderes fortsat at krydset vil kunne afvikle den øgede mængde trafik der vil forekomme i forbindelse med vedtagelse af lokalplanforslaget.</p> <p>Harmskrydset mellem Ringstedvej og Valdemar Sejrsvej er i dag kapacitetsudfordret, og i spidstimerne er der kødannelse.</p>
--	--	--	---

			Harmskrydset er ejet af Vejdirektoratet, og der forventes i efteråret en beslutning om ombygning af krydset, i samarbejde med Holbæk Kommune. Dette vil bidrage til at udvide kapaciteten i krydset markant. Det forventes, at Vejdirektoratet får bevilling i efteråret 2024, hvorefter ombygningen af krydset kan påbegyndes i 2025.
9	Borger	Bekymring over placeringen af adgangsvejen til Energibyen nær afsenders matrikel og ønske om alternativ løsning.	Lokalplanen indeholder et vejudlæg til fremtidig adgangsvej til Energibyen. Ved placeringen af adgangsvejen, er der lagt vægt på en placering, der muliggør en fremtidig udvikling med vejadgang til hele det kommuneplanlagte område – henholdsvis til teknisk område og til erhvervsformål.
10	Museum Vestsjælland	Udtalelse om arkæologiske interesser ved planlægning af Energibyen og forslag til forundersøgelse for at undgå potentiel standsning af jordarbejde.	Taget til efterretning.

Bemærk: Dette er et resume. For fuldstændige oplysninger henvises til de originale høringsvar.