

RUTE 23

SKOVVEJEN

REGSTRUP-KALUNDBORG

**HØRINGSNOTAT VEDRØRENDE DEN OFFENTLIGE HØRING AF VVM-REDEGØRELSEN
I PERIODEN 27. JUNI TIL 31. AUGUST 2012**

November 2012

INDHOLDSFORTEGNELSE

INDHOLDSFORTEGNELSE	1
1. SAMMENFATNING	6
2. HØRINGSSVAR FRA KOMMUNALE, REGIONALE OG STATSLIGE MYNDIGHEDER	10
2.1. Holbæk Kommune	10
Motorvejsanlæg.....	10
Vejdirektoratets bemærkninger til Holbæk Kommunes høringssvar om motorvejsanlægget.....	10
Naturhensyn.....	11
Vejdirektoratets bemærkninger til Holbæk Kommunes høringssvar om naturhensyn.....	11
Miljøforhold.....	11
Vejdirektoratets bemærkninger til Holbæk Kommunes høringssvar om miljøforhold.....	12
Kommunale veje.....	12
Vejdirektoratets bemærkninger til Holbæk Kommunes høringssvar om kommunale veje	12
Andre anlæg.....	13
Vejdirektoratets bemærkninger til Holbæk Kommunes høringssvar om andre anlæg	13
2.2. Kalundborg Kommune	13
Vejdirektoratets bemærkninger til Kalundborg Kommunes Høringssvar	15
2.3. Region sjælland	16
Vejdirektoratets bemærkninger til Region Sjællands høringssvar	17
2.4 Naturstyrelsen	17
Principgodkendelse	18
Vejdirektoratets bemærkninger til Naturstyrelsens høringssvar om principgodkendelse	19
Øvrige bemærkninger fra Naturstyrelsen	19
Vejdirektoratets bemærkninger til naturstyrelsens øvrige bemærkninger	19
Natura 2000.....	19
Vejdirektoratets bemærkninger til Naturstyrelsens høringssvar om Natura 2000	20
Arter på habitatdirektivets bilag IV	20
Vejdirektoratets bemærkninger til Naturstyrelsens høringssvar om arter på habitatdirektivets bilag IV	20
Afværgeforanstaltninger	20
Vejdirektoratets bemærkninger til Naturstyrelsens høringssvar om afværgeforanstaltninger	21
Faunapassager for kronvildt.....	21
Vejdirektoratets bemærkninger til Naturstyrelsens høringssvar om passager for Kronvildt	21
Budget	21
Vejdirektoratets bemærkninger til Naturstyrelsens høringssvar om budget	22

Fredskov.....	22
Vejdirektoratets bemærkninger til Naturstyrelsens høringssvar om fredskov	22
Landskab.....	22
Vejdirektoratets bemærkninger til Naturstyrelsens høringssvar om landskaber	22
Overfladevand (Vandrammedirektivet/vandplaner)	22
Vejdirektoratets bemærkninger til Naturstyrelsens høringssvar om overfladevand	22
Områder med særlige drikkevandsinteresser, OSD	23
Vejdirektoratets bemærkninger til Naturstyrelsens høringssvar om områder med særlige drikkevandsinteresser.	23
Klima	23
Vejdirektoratets bemærkninger til Naturstyrelsens høringssvar om klima.....	23
2.5 Fredningsnævnet for Vestsjælland	23
Vejdirektoratets bemærkninger til fredningsnævnets høringssvar.....	24
2.6 Forsvarets Bygnings- og Etablissementstjeneste.....	24
Vejdirektoratets bemærkninger til FBEs høringssvar.....	24
2.7 Roskilde stift.....	24
Vejdirektoratets bemærkninger til Roskilde Stifts høringssvar	24
3. HØRINGSSVAR FRA INTERESSEORGANISATIONER, VIRKSOMHEDER OG FORENINGER	
M.V.	25
3.1. Dansk Industri	25
Betydning for erhvervslivet.....	25
Samfundsøkonomisk afkast.....	25
Øget arbejdsudbud.....	25
Produktivitetstab ved uforudsigelige rejsetider	26
Minimer gener i anlægsfasen.....	26
Vurdering af OPP-egnethed.....	26
Vejdirektoratets bemærkninger til Dansk Industris høringssvar	26
3.2 Danmarks naturfredningsforening Kalundborg.....	27
Generelle bemærkninger	27
Konkrete bemærkninger.....	27
Vejdirektoratets bemærkninger til Danmarks naturfredningsforening Kalundborgs høringssvar ..	28
3.3 Cyklistforbundet i Kalundborg.....	28
Forværring af en i forvejen dårlig situation for cyklister i og omkring Kalundborg by	28
Fremkommelighed for bløde trafikanter på tværs af og langs med linjeføringen Regstrup-Kalundborg.....	29
Øget CO2 udslip som følge af øget trafik.....	29
Vejdirektoratets bemærkninger til Cyklistforbundet i Kalundborgs høringssvar	29

3.4 Ubberup Højskole	30
1. Berøre nye landskaber	30
2. Udsætte skrøbelig fauna for trafikpåvirkning	30
3. Føre tung trafik samt al nabotrafik i forbindelse med områdets 3 øvrige husstande ind i midten af det område hvor højskoleeleverne går og færdes	30
4. Ødelægge planlagt rekreativt offentligt tilgængeligt område	31
Vejdirektoratets bemærkninger til Ubberup Højskoles høringssvar	31
3.5. Smakkerup Kro	31
Vejdirektoratets bemærkninger til Smakkerup Kros høringssvar	31
3.6 Bjergsted Skov	32
Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvar fra Bjergsted Skov	32
4. HØRINGSSVAR FRA BORGERE OG GRUPPER AF BORGERE (GRUNDEJERFORENINGER M.V.)	34
4.1 Jyderup infrastrukturgruppe	34
Aflastning af Jyderups bymidte og Holbækvej i forhold til trafikken til og fra Kalundborgsiden	34
Aflastning af Jyderups bymidte og Holbækvej i forhold til trafikken til og fra Københavnssiden	34
Aflastning af Jyderups bymidte og Slagelsevej/Sølystvej/Kalundborgvej i forhold til den nord/syd gående trafik	35
Udbygning af Cementvejen	35
Jyderupstien fra Kongskilde til Hjembæk	35
Pendlerplads	35
Flytning af rasteplads	35
Bennebo-området	35
Vejdirektoratets bemærkninger til Jyderup infrastrukturgruppens høringssvar	36
4.2 Erik Just Pedersen	36
Vejdirektoratets bemærkninger til Erik Just Pedersens høringssvar	37
4.3 Janet Stenberg	37
Vejdirektoratets bemærkninger til Janet Stenbergs høringssvar	38
4.4 Jens Andersen	38
Vejdirektoratets bemærkninger til Jens Andersens høringssvar	38
4.5 Helle Kristensen	38
Vejdirektoratets bemærkninger til Helle Kristensens høringssvar	38
4.6 Gitte Sommer	39
Vejdirektoratets bemærkninger til Gitte Sommers høringssvar	39
4.7 Yvonne Pedersen og Viggo Mortensen	39
Vejdirektoratets bemærkninger til Yvonne Pedersens høringssvar og Viggo Mortensen	39
4.8 Leif og Pia Petersen	40

Vejdirektoratets bemærkninger til Leif og Pia Petersens høringssvar	40
4.9 Lokalforum for Mørkøv, Skamstrup og Stigs Bjergby	41
Vejdirektoratets bemærkninger til Lokalforum for Mørkøv, Skamstrup og Stigs Bjergbys høringssvar.....	42
4.10 Rasmus Petersen	42
Vejdirektoratets bemærkninger til Rasmus Petersens høringssvar.....	42
4.11 Jørgen Faye.....	42
Vejdirektoratets bemærkninger til Jørgen Fayes høringssvar	43
4.12 Jens Erik Nielsen mfl	43
Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvaret fra Jens Erik Nielsen mfl.	43
4.13 Jens Erik Nielsen	43
Vejdirektoratets bemærkninger til Jens Erik Nielsens høringssvar.....	43
4.14 Vejlaugget Mindegårdsvej.....	44
Vejdirektoratets bemærkninger til Vejlaugget Mindegårdsvejs høringssvar.	44
4.15 Hans og Thomas Bønlykke.....	44
Vejdirektoratets bemærkninger til Hans og Thomas Bønlykkes høringssvar	44
4.16 Martin Hoffmann	44
Vejdirektoratets bemærkninger til Martin Hoffmanns høringssvar.....	45
4.17 Torbenfeldt Gods	45
Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvaret fra Torbenfeldt Gods	45
4.18 A/S Silvagra.	46
Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvaret fra A/S Silvagra	46
4.19 Knabstrup Gods	47
Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvaret fra Knabstrup Gods.	48
4.20 Kærby Landsbylaug	48
Vejdirektoratets bemærkninger til Kærby Landsbylaugs høringssvar	48
4.21 Otto Bro Jørgensen.....	48
Vejdirektoratets bemærkninger til Otto Bro Jørgensens høringssvar	48
4.22 Anne Wolfenberg og Peter W. Olsen.....	48
Vedr. forsinkelsesbassin på matr. 3t og afledningen af vand	49
Genetablering af eksisterende dræn m.v.....	49
Mindre afklemt jordlod.....	50
Fald i ejedomsværdi.....	50
Vejdirektoratets bemærkninger til Anne Wolfenberg og Peter W. Olsens høringssvar	50
4.23 Anne Wolfenberg og Peter W. Olsen, samt Michael Johansen.....	51
Vejdirektoratets bemærkninger til Anne Wolfenberg og Peter W. Olsen, samt Michael Johansens høringssvar.....	51

4.24 Kurt og Birgit Andersen.....	51
Vejdirektoratets bemærkninger til Kurt og Birgit Andersens høringssvar.	52
4.25 Kærby Vandværk	52
Vejdirektoratets bemærkninger til Kærby Vandværks høringssvar	53
4.26 Lokalforum Knabstrup.....	53
Vejdirektoratets bemærkninger til Lokalforum Knabstrups høringssvar.	54
4.27 Trafikgruppen Bjergsted.....	54
Motivation	55
Vejdirektoratets bemærkninger til Trafikgruppen Bjergsteds høringssvar.	57
4.28 Bjørn L Pedersen	57
Vejdirektoratets bemærkninger til Bjørn L. Pedersens høringssvar.	58
4.29 Ole Larsen	58
Vejdirektoratets bemærkninger til Ole Larsens høringssvar	59

1. SAMMENFATNING

Vejdirektoratet, Holbæk og Kalundborg Kommuner gennemførte i 2008 en såkaldt forundersøgelse og en erhvervsanalyse for Skovvejen. Undersøgelsen belyste mulighederne for en fremtidig motortrafikvej eller motorvej på strækningen mellem Holbæk og Kalundborg.

I Januar 2009 indgik daværende VK-regering en aftale med Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance om "En grøn transportpolitik". Af aftalen fremgår det, at Skovvejen på sigt skal opgraderes til motorvej på strækningen mellem Holbæk Motorvejen og Kalundborg.

Der blev afsat 10 mio. kr. til gennemførelse af en VVM-undersøgelse vedrørende etablering af en 3 km ny motorvejsstrækning syd om Regstrup, hvor der i dag er 2-sporet landevej. Undersøgelsen blev afsluttet i 2011.

Der blev endvidere med aftalen af 29. januar 2009 afsat 15 mio. kr. til gennemførelse af en fuld VVM-undersøgelse for den resterende del af strækningen helt frem til Kalundborg.

Aftalen om "En grøn transportpolitik" blev fulgt op i marts 2009 med en bevilling på i alt 200 mio.kr. til målrettede opgraderinger for forbedring af fremkommeligheden på strækningen mellem Elverdams (Holbækmotorvejen) og Regstrup.

I forbindelse med aftalen "Bedre mobilitet" i november 2010 blev parterne enige om, at VVM-undersøgelsen af udbygningen af Skovvejen fra Regstrup frem til Kalundborg fremrykkes således, at den afsluttes i 2012.

VVM-undersøgelsen er gennemført i 2011-2012 og Vejdirektoratet har på den baggrund sammensat et hovedforslag og et alternativ til en motorvej på den ca. 30 km lange strækning mellem Regstrup og Kalundborg. Hovedforslaget og alternativet er sammenfaldende på de første 20 km mellem Regstrup og Svebølle (udbygningsstrækningen), hvor den eksisterende motortrafikvej udbygges til motorvej. På de sidste 10 km mellem Svebølle og Kalundborg (nybygningsstrækningen) har motorvejsløsningen i de to forslag forskellig linjeføring

VVM-undersøgelsen er afrapporteret i VVM-redegørelsen for en motorvej på rute 23 mellem Regstrup og Kalundborg, bestående af 3 rapporter:

- Rapport 413: Sammenfattende rapport, 2012
- Rapport 414: Miljøvurdering, 2012
- Rapport 415: Arealanvendelsesanalyse, 2012

VVM-redegørelsen har været i offentlig høring fra den 27. juni til den 31. august 2012. Rapporterne har kunnet downloades fra Vejdirektoratets hjemmeside. Trykte eksemplarer af rapport 413 har kunnet afhentes hos borgerservice og biblioteker i Holbæk Kommune og Kalundborg Kommune. Borgerne har også gratis kunnet rekvirere rapport 413 hos Schultz Distribution.

VVM-redegørelsen er sendt til en række myndigheder, institutioner, interesseorganisationer og foreninger m.v., jf. oversigten i bilag 2.

Omkring 500 husstande langs Skovvejen har modtaget et orienteringsbrev fra Vejdirektoratet om den offentlige høring, der desuden har været annonceret i række lokale blade.

I forbindelse med høringen har der været afholdt et borgermøde i Svebølle den 21. august 2012 med deltagelse af ca. 400 borgere. Bilag 1 indeholder et referat af borgermødet samt de overheads, der blev præsenteret på mødet.

Vejdirektoratet har modtaget i alt 42 høringssvar. Heraf er de 7 fra kommunale, regionale og statslige myndigheder og 6 fra interesseorganisationer, foreninger og virksomheder. De resterende 29 høringssvar er fra borgere og grupper af borgere (grundejerforeninger m.v.).

Holbæk og Kalundborg kommuner ønsker begge, at hovedforslaget gennemføres og, at nybygningsstrækningen etableres som det første. Kommunerne og Naturstyrelsen har oplyst, at Vejdirektoratet kan forvente at opnå de nødvendige tilladelser og dispensationer til hovedforslagets gennemførelse. Naturstyrelsens § 20 dispensation gives på betingelse af, at der etableres en ekstra passage for kronstyr.

Holbæk Kommune har i deres høringssvar indarbejdet en række ønsker fra lokale borgergrupper. Holbæk Kommune ønsker, at projektet suppleres med:

- Tilslutningsanlæg ved Knabstrup Møllebakke
- Ændret forløb for ny lokalvej og Knabstrup Møllebakke.
- Rasteplassen flyttes fra Mørkøv til tilslutningsanlægget ved Jyderup Øst.
- En ny parallelvej syd for motorvejen i Jyderup
- Bennebovej føres over motorvejen som vejforbindelse.

Det har været diskuteret både i teknikerudvalget og på et møde med lokalforum Knabstrup hvorvidt der ses et lokalt behov for en egentlig tilslutning ved Knabstrup. På baggrund af disse diskussioner og på baggrund af trafikmodellens beregninger er det vurderet, at der ikke er et behov for en tilslutning på dette sted. En tilslutning vil i øvrigt medføre et væsentligt indgreb i herregårdsskabet omkring Knabstrup Hovedgård og Dorthealyst.

I forbindelse med de løbende diskussioner i teknikerudvalget har Holbæk Kommune udtrykt ønske om at få justeret på linjeføringen for både lokalvej og Knabstrup Møllebakke. Vejdirektoratet har i den forbindelse meddelt kommunen, at der i forbindelse med detailprojekteringen vil ske nærmere undersøgelse af mulighederne for at justere de to vejes forløb men, at der er geometriske og trafikikkerhedsmæssige udfordringer forbundet med en sådan justering.

Lokalforum Jyderup har i forbindelse med Vejdirektoratets løbende diskussioner med dem udtrykt ønske om en ny parallelvej syd for motorvejen i Jyderup. Det er dog ud fra en vurdering af trafikstrømme og trafikmodelberegningerne, at en sådan lokalvej ikke vil have væsentlig effekt på trafikafviklingen i Jyderup. Vejdirektoratet vil dog være indstillet på, at kommunen selv kan etablere en sådan lokalvej i forbindelse med en udbygning af rute 23.

Kommunen udtrykker ønske om at flytte rastepladsanlægget og udforme det således, at anlægget kan fungere som adgang til en lokal betonfabrik. Rastepladsanlæg på statsvejnettet udføres ud fra en trafikikkerhedsmæssig betragtning således, at der ikke er adgang til disse andet end fra motorvejen. Det vil derfor ikke være muligt at flytte rasteanlægget og give adgang til motorvejen for enkelte virksomheder via rastepladserne, sådan som kommunen ønsker det. Vejdirektoratet har dog noteret sig ønsket og muligheden for at placere anlægget ved Jyderup kan undersøges yderligere, i forbindelse med detailprojekteringen.

For så vidt angår en udvidelse af Bennebovej til kørende trafik, skal Vejdirektoratet bemærke, at en sådan løsning vil indebære en omlægning af Holbækvej på nordsiden af motorvejen for at skabe forbindelse mellem Bennebovej og Holbækvej. Vejdirektoratet har i forbindelse med VVM-undersøgelserne vurderet, at trafikmængderne ikke tilskriver en sådan omlægning, og at bilister fra Bennebo mod Jyderup eller Mørkøv vil have andre muligheder. Vejdirektoratet skal bemærke, at en vejbro ved Bennebovej vil forøge anlægsomkostningerne med ca. 19 millioner i samlet bevilling.

Kalundborg Kommune ønsker, at projektet suppleres med en ny aflastningsvej gennem råstofområderne nord for Bjergsted for at friholde Bregninge for tung trafik. Vejdirektoratet skal i den forbindelse bemærke, at Bregninge allerede i dag er friholdt for tung trafik og, at der findes en mulighed for at komme på tværs af Skovvejen ved Nylandsvej. Vejdirektoratet vurderer derfor ikke, at en udbygning af rute 23 til motorvej vil få konsekvenser for den tunge trafik gennem Bregninge.

De lokale borgeres bemærkninger til projektet ligger i tråd med kommunernes, og der udtrykkes bl.a. ønske om at etablere en ny parallelvej syd for motorvejen mellem Holbækvej og Amtsvejen i Jyderup og om, at rasteplassen ved Mørkøv flyttes til Jyderup.

Ejerne af Bjergsted Skov foreslår, at der etableres tilslutningsanlæg ved Bjergsted for at begrænse trafikken på den eksisterende vej gennem skoven mellem Bjergsted og Jyderup. Samtidigt udtrykkes ønske om, at indgrebet i skoven minimeres. Et tilslutningsanlæg ved Bjergsted er undersøgt i forbindelse med VVM-undersøgelserne og løsningen medfører, at der skal etableres en ny parallelvej gennem skoven. Vejdirektoratet vurderer derfor, at et tilslutningsanlæg ved Bjergsted vil medføre et mindst lige så stort indgreb i Bjergsted Skov. Samtidigt vil et tilslutningsanlæg ved Bjergsted medføre et væsentligt større indgreb i de fredede Bjergsted Bakker, end hovedforslaget.

Der er samtidigt rejst ønsker om mindre ændringer i vejforløbet for nye lokalveje, og for ændringer i krydsningsmulighederne mellem Viskinge og Kalundborg. Ubberup Højskole, Bregningegård m.fl. har bl.a. foreslået, at den planlagte stiforbindelse over motorvejen på Højskolevej i hovedforslaget foreslås erstattet af en vejforbindelse. Vejdirektoratet foreslår, at ønsket efterkommes og, at den planlagte adgangsvej mellem Tingvejen og Højskolevej tages ud af hovedforslaget, hvorved ændringen kan gennemføres uden at påvirke anlægsoverslaget.

Beboerne på Mindegårdsvej foreslår, at den planlagte forlægning af Mindegårdsvej mod øst erstattes af en vejforbindelse mod vest langs motorvejen frem til vejen Dønneland. Beboerne anfører, at det vil give en kortere afstand til Kalundborg. Vejdirektoratet foreslår, at ønsket efterkommes, da det ikke vurderes, at ændringen vil påvirke anlægsoverslaget.

Fredningsnævnet for Vestsjælland, Danmarks Naturfredningsforening, Trafikgruppen Bjergsted m.fl. anfører, at det er vigtigt, at vejprojektet ikke berører de fredede arealer ved Bjergsted Bakker. Det vurderes, at en ændring, hvor overføringen erstattes med en underføring, vil forøge anlægsoverslaget med 28,7 mio. kr. Sammenholdt med at hovedforslaget medfører et meget lille indgreb i den samlede fredning, herunder et indgreb, der vurderes ikke medfører at fredningens formål forhindres, vurderer Vejdirektoratet, at overføringen ved Bjergsted ikke erstattes af en underføring. Vejdirektoratet vil dog i forbindelse med detailprojekteringen, indenfor projektets økonomiske rammer, se nærmere på mulighederne for at justere projektets forløb forbi Bjergsted Bakker på en sådan måde, at de fredede områder friholdes mest muligt.

Ejeren af Orekrog skov har meddelt, at han ikke ønsker, at den foreslåede stioverføring etableres. Vejdirektoratet har diskuteret placeringen af stioverføringerne med Holbæk Kommune, og i henhold til kommunens stiplan er der behov for en stioverførsel på denne delstrækning af rute 23. Holbæk Kommunes stiplan peger på en lidt østligere placering af stikrydsningen, i kanten af Orekrog Skov. For at undgå større indgreb i arealer nord for motorvejen, herunder en flytning af Holbækvej, der på dette

sted ligger endog meget tæt på den fremtidige motorvej, er der behov for at flytte stikrydsningen længere mod øst ind i Orekrog Skov. Vejdirektoratet er derfor af den opfattelse, at placeringen af stioverføringen på dette sted er rigtig.

Derudover har Vejdirektoratet talt med og besøgt en række borgerne langs Skovvejen, hvor emnerne har været ændring af linjeføring for omlagte veje, placering af regnvandsbassiner, mulighed for forlodsekspropriation, opklarende spørgsmål til VVM-redegørelsen

Kapitel 2 i dette høringsnotat indeholder høringssvarene fra kommunale og statslige myndigheder. Kapitel 3 indeholder høringssvarene fra interesseorganisationer og foreninger. Kapitel 4 indeholder høringssvar fra borgere Høringssvarene er gengivet enkeltvis med Vejdirektoratets eventuelle bemærkninger hertil.

2. HØRINGSSVAR FRA KOMMUNALE, REGIONALE OG STATSLIGE MYNDIGHEDER

2.1. HOLBÆK KOMMUNE

Holbæk Kommune pointerer, at der har været et positivt samarbejde med Vejdirektoratet og peger desuden på, at inddragelsen af lokalfora i Knabstrup, Mørkøv og Jyderup som et positivt punkt.

Holbæk Kommune anfører desuden, at de har indarbejdet de to lokalforas bemærkninger i kommunens høringssvar.

Nedenfor er Holbæk Kommunes høringssvar for så vidt angår de forskellige dele af VVM-rapporterne listet op og Vejdirektoratets bemærkninger hertil er anført.

Motorvejsanlæg

Holbæk Kommune støtter fortsat hovedforslaget på 2. etape syd om Regstrup. Det vurderes, at alternativet i 2. etape vil medføre for megen trafik omkring Nr. Jernløse Skole.

Med hensyn til rækkefølgen af anlægsarbejderne, så lægger Holbæk Kommune vægt på, at etape 2 mellem Nr. Jernløse og Knabstrup laves først. Hvis der kommer til at ske en etapeopdeling af strækning 3, støtter Holbæk Kommune forslaget fra Kalundborg Kommune om, at anlægsarbejderne påbegyndes fra Kalundborg.

Det er Holbæk Kommunes vurdering, at det fortsat vil være ønskeligt med tilkørselsmulighed til motorvejen ved Knabstrup.

Til erstatning for den rastepads som nedlægges ved Knabstrup, foreslår Holbæk Kommune, at den i stedet for en placering ved Mørkøv placeres ved tilslutningsanlæg Jyderup Øst. Det anbefales, at denne rastepads kombineres med pendlerparkeringsplads og eventuelt tankanlæg og lastvognsrastepads. Der bør generelt udlægges pendlerparkeringspladser ved alle motorvejens tilslutningsanlæg.

Hvis der etableres en rastepads ved Mørkøv, så anbefaler Holbæk Kommune, at der skabes forbindelse mellem den sydlige rastepads og Wevers Betonvarefabrik, så de kan benytte den som adgang til motorvejen i stedet for at køre forbi skolen. Tilsvarende vurderes det, at der bør anlægges støjvolde mellem rastepadsen og byen på grund af støjgener og, at der ved de huse, som kommer til at ligge tæt ved motorvejen sker den nødvendige afskærmning af hensyn til kommende støjgener.

Holbæk Kommune lægger stor vægt på, at nye vejanlæg udføres med udgangspunkt i god projekteringsskik. Bl.a. lægges der vægt på hensynet til tilgængelighed og trafikikkerhed. Derfor finder Holbæk Kommune, at det er glædeligt, at der kommer nødspor på denne strækning.

Vejdirektoratets bemærkninger til Holbæk Kommunes høringssvar om motorvejsanlægget

Vejdirektoratet har noteret kommunens bemærkninger om, at man fortsat ønsker hovedforslaget valgt på 2. etape af strækningen og, at man ønsker, at 2. etape anlægges før 3. etape.

Det har været diskuteret både i teknikerudvalget og på et møde med lokalforum Knabstrup, hvorvidt der ses et lokalt behov for en egentlig tilslutning ved Knabstrup. Vejdirektoratet lægger vægt på, at hverken på møder med lokalforum Knabstrup eller i teknikerudvalget har været rejst et ønske om, at tilslutningen ved Knabstrup Møllebakke opretholdes. Ligeledes skal det påpeges, at det på baggrund af trafikmodellens beregninger er vurderet, at der ikke er et trafikalt betinget behov for en tilslutning på

dette sted. Det er i den forbindelse vigtigt at bemærke at et tilslutningsanlæg ved Knabstrup Møllebakke vil medføre et væsentligt indgreb i herregårdslandskaberne omkring Knabstrup Hovedgård, og Dorthealyst.

I forbindelse med de løbende diskussioner i teknikerudvalget har Holbæk Kommune udtrykt ønske om at få justeret på linjeføringen for både lokalvej og Knabstrup Møllebakke. Vejdirektoratet har i den forbindelse meddelt kommunen, at der i forbindelse med detailprojekteringen vil ske nærmere undersøgelse af mulighederne for at justere de to vejes forløb men, at der er geometriske og trafikikkerhedsmæssige udfordringer forbundet med en sådan justering.

Rastepladsanlæg på statsvejnettet udføres ud fra en trafikikkerhedsmæssig betragtning således, at der ikke er adgang til disse andet end fra motorvejen. Det vil derfor ikke være muligt at flytte rasteanlægget og give adgang til motorvejen for enkelte virksomheder via rastepladserne, sådan som kommunen ønsker det. Vejdirektoratet har dog noteret sig ønsket og muligheden for at placere anlægget ved Jyderup kan undersøges yderligere, i forbindelse med detailprojekteringen.

Med hensyn til at erstatte rastepladsen med et transportcenter ved Tornved, skal Vejdirektoratet anføre, at et sådant transportcenter ikke er en del af et motorvejsprojekt, men i stedet placeret efter ønske fra kommune eller lokalt erhvervsliv. Vejdirektoratet kan derfor ikke tage stilling til, om der skal etableres et transportcenter ved Tornved i stedet for en rasteplads. Såfremt Holbæk Kommune eller andre skulle være indstillet på at etablere et transportcenter ved Tornved, vil Vejdirektoratet gerne indgå i en dialog om nødvendigheden af et rasteanlæg på strækningen.

Vejdirektoratet har desuden noteret sig, at Holbæk Kommune finder det glædeligt, at der er forudsat nødspor på 3. etape af motorvejen.

Naturhensyn

Det skal bemærkes, at Holbæk Kommune finder det positivt, at krydsninger af vandløb bliver udført som faunapassager. Med hensyn til udledning af regnvand til vandløb i Holbæk Kommune, så vil det i overvejende grad ske til vandløbsspidser, hvor de er mest følsomme.

Der kan derfor komme yderligere krav til udledningen. Holbæk Kommune indgår gerne i en dialog for at finde den bedst anvendelige teknologi. Regnvandsbassinerne skal udformes og placeres, så de indgår bedst muligt i landskabet.

Vejdirektoratets bemærkninger til Holbæk Kommunes høringssvar om naturhensyn

Vejdirektoratet kan oplyse, at der ved dimensionering er regnet med særlig lav udledning til følsomme vandløbsspidser og generelt med lille udledningshastighed.

I forbindelse med en eventuel senere detailprojektering indgår Vejdirektoratet naturligvis gerne i dialog med Holbæk Kommune omkring udformning og funktionalitet af regnvandsbassiner.

Det skal desuden pointeres, at regnvandsbassiner mv. vil blive forsøgt indpasset i det omgivende landskab og, at der i forbindelse med detailprojekteringen vil ske en nærmere projektering og udformning af bl.a. regnvandsbassiner i samarbejde med landskabsarkitekter.

Miljøforhold

Det skal præciseres, at jord forurenede med kulbrinter skal fjernes og afleveres til godkendt modtager, samt, at oplag af forurenede jord i klasse 1-3 jord (tungmetaller og PAH) udenfor vejmatrix skal godkendes i henhold til Miljølovens § 19.

Vejdirektoratets bemærkninger til Holbæk Kommunes hørings svar om miljøforhold

Vejdirektoratet overholder naturligvis de til enhver tid gældende regler og vilkår for håndtering af forurenede jord.

Kommunale veje

Holbæk Kommune ser frem til et positivt samarbejde omkring linjeføring og udformning af de kommunale veje, der skal etableres og ombygges i forbindelse med motorvejsprojektet.

Konkret skal der gøres opmærksom på de snævre geometriske forhold omkring udformningen ved tilslutningen til Industriparken i Jyderup. Vejforbindelse fra Bødkervej bør ydermere skabe forbindelse til den del af byen, som ligger syd for jernbanen ved en ny stikvej til Søbæksparken.

Der skal anmodes om, at der i forbindelse med, at ramperne nedlægges ved Holbækvej i Jyderup gives mulighed for, at dele af disse kan indgå i en ny vej i forlængelse af Industriparken, jfr. lokalplanforslag 11.14 Plejeboliger i Jyderup.

Tilsvarende vil nedlæggelsen af ramperne ved Holbækvej medføre yderligere trafik ad Skarresøgade forbi stationen. Der vurderes derfor at være behov for en ny vej mellem Holbækvej og tilslutningsanlægget ved Slagelsevej og Amtsvejen. Denne vej kan tilsvarende udnytte en af de nuværende ramper ved Holbækvej.

Udformningen af lokalvejen ved Knabstrup Møllebakke tager ikke tilstrækkelig hensyn til den primære trafik. Knabstrup Møllebakke bør derfor gøres gennemgående til den nye lokalvej mod Nr. Jernløse.

I Mørkøv er det positivt, at der ses på cykeltrafikken på Ringstedvej. Den øgede trafik gennem Mørkøv i forbindelse med kørsel fra Knabstrup til tilkørsel i Mørkøv vil betyde øget risiko i f.eks. krydset ved Ringstedvej og Holbækvej. Fra lokal side er man meget opmærksom på, at der skabes trafiksikre forhold for skolebørn. Ved udførelsen ønskes lokalområdet og skolebestyrelse inddraget.

Kommunen har modtaget henvendelse vedrørende behov for, at man i bil kan komme fra Bennebovej til Holbækvej og videre mod Jyderup. Det vil kunne klares ved at udvide forbindelsen over motorvejen en smule til at kunne klare biltrafik i én kørebanes bredde.

Vejdirektoratets bemærkninger til Holbæk Kommunes hørings svar om kommunale veje

Vejdirektoratet er klar over de snævre forhold og har derfor i VVM undersøgelsen lagt op til, at den detaljerede udformning afklares i forbindelse med detailprojekteringen. I forhold til en forbindelse til Søbæksparken er det Vejdirektoratets vurdering, at en sådan forbindelse ligger uden for VVM undersøgelsens regi, i det motorvejsanlægget og de deraf afledte omlægninger af lokalvejene, ikke forringer den adgang, der i dag er til området.

For så vidt angår muligheden for, at de nedlagte ramper i Jyderup kan indgå i en eventuel fremtidig forbindelsesvej langs motorvejen mellem Holbækvej og Industriparken, skal Vejdirektoratet påpege, at en sådan vej ikke er en del af VVM-undersøgelsen. Såfremt Holbæk Kommune selv ønsker at anlægge vejen er Vejdirektoratet indstillet på, at rampeanlæggene kan indgå i et fremtidigt vejanlæg, såfremt det kan udformes på en trafiksikker måde.

For så vidt angår behovet for en ny vej mellem Holbækvej og tilslutningsanlægget ved Slagelsevej og Amtsvejen, skal det anføres, at det er Vejdirektoratets vurdering, at de øgede trafikmængder på Skarresøgade ikke medfører et behov for en ny parallelvej syd for motorvejen. Såfremt Holbæk Kommune selv ønsker at anlægge vejen er Vejdirektoratet indstillet på, at rampeanlæggene kan indgå i et fremtidigt vejanlæg, såfremt det kan udformes på en trafiksikker måde.

Hvad angår vejføringen for den forlagte Knabstrup Møllebakke så har problemstillingen været vendt i teknikerudvalget. I den forbindelse har en løsning som beskrevet i kommunens høringsvar været undersøgt. Løsningen er fravalgt, dels fordi en sådan løsning vil medføre et større indgreb i det bevaringsværdige landskab omkring Knabstrup Møllebakke og dels fordi en sådan løsning risikerer at medføre en større omlægning af Knabstrup Møllebakke og en eventuel flytning af FDO's olieberedskabsledning.

For så vidt angår trafiksikkerheden i rampekrydsene i Mørkøv så har det været diskuteret med lokalforum Mørkøv og Vejdirektoratet er opmærksomme på, at der er tale om et kryds hvor mange skolebørn dagligt færdes. Det er derfor forudsat, at der i forbindelse med detailprojekteringen, i samarbejde med Holbæk Kommune, skal ske en opgradering af rampekrydsene således, at trafiksikkerheden sikres.

For så vidt angår en udvidelse af Bennebovej til kørende trafik, skal det bemærkes, at en sådan løsning vil medføre en omlægning af Holbækvej på nordsiden af motorvejen, for at skabe forbindelse mellem Bennebovej og Holbækvej. Det er i forbindelse med VVM-undersøgelserne vurderet, at trafikmængderne ikke tilskriver en sådan omlægning og at bilister fra Bennebo mod Jyderup eller Mørkøv vil have andre muligheder.

Andre anlæg

Behovet for pendlerparkering ses ikke at være vurderet i VVM undersøgelsen. Erfaringsmæssigt skønnes der at være behov for pendlerparkering ved byer og større veje. Holbæk Kommune vil derfor anbefale, at pendlerparkeringspladser indarbejdes i projektet ved Nr. Jernløse, Mørkøv og Jyderup.

I VVM undersøgelsen s. 120 henvises til, at der eksproprieres til arbejdsarealer i indtil 10 meters bredde uden for vejarealet. Det bør overvejes, at lade disse arealer på den ene side af motorvejen overgå til offentlige stier efter afslutningen af anlægsarbejder og benytte de midler, som skulle bruges til at retablere arealerne til i stedet at kompensere de berørte grundejere. Med kommunens fremtidige skolestruktur vil der være behov for skolestier mellem Jyderup og Mørkøv og mellem Knabstrup og Nr. Jernløse. Disse stier vil forbedre forbindelserne mellem skolerne.

Vejdirektoratets bemærkninger til Holbæk Kommunes høringsvar om andre anlæg

For så vidt angår pendlerparkering er der i overslagene for motorvejsanlægget forudsat at der etableres pendlerparkering i form af mindre parker og rejs faciliteter i forbindelse med relevante tilslutninger til motorvejen. Det skal i forbindelse med detailprojekteringen fastlægges nøjagtigt, hvor disse parker og rejs anlæg skal placeres.

Det er ikke muligt for Vejdirektoratet at overtage midlertidige arbejdsarealer til brug for etablering af kommunale skolestier.

2.2. KALUNDBORG KOMMUNE

Kalundborg Kommune anbefaler at hovedforslaget gennemføres. Hovedforslaget medfører en større samfundsøkonomiske gevinst og de sidste ca. 10 km placeres motorvejen langs den eksisterende vejstrækning, hvilket er med til at reducere motorvejens påvirkning på lokalområdet.

Kalundborg Kommune er enig i, at det vil være mest hensigtsmæssigt at starte med nybygningsstrækningen mellem Kalundborg og Svebølle. Det er hensigtsmæssigt i forhold til trafikale og sikkerhedsmæssige forhold, da det i dag er den 2-sporede landevej, som giver de største problemer. Den øgede mobilitet vil være med til at understøtte den positive erhvervsudvikling i Kalundborg Kommune.

Til VVM redegørelsen har Kalundborg Kommune følgende kommentarer/bemærkninger (tallene henviser til VVM-rapportens afsnit.):

4. Hovedforslaget og alternativet: S. 37: Vejdirektoratet er gjort opmærksom på ved mail af 23. november 2011, at Kalundborg kommune meget gerne ser, at der eksproprieres til og anlægges en aflastningsvej nogenlunde som vist på vedhæftede kort "Forslag til råstofkørevej". Dette skyldes, at tilkørslen ved Bjergsted lukkes (som vist på figur 4.11) og, at den potentielle trafik fra det ny råstofgraveområde nordøst for Bregningevej derfor vil komme til at køre i gennem byområdet Stenrand.

6.2 Kommuneplaner: Når det endelige beslutningsgrundlag for Rute 23 foreligger, vil det indgå i kommunens planlægning frem mod Kommuneplan 2013-2024, der forventes fremlagt som forslag medio 2013.

Det fremgår af afsnittet mht. udlagt areal, at "For Kalundborg Kommune gælder det specielt alternativet, der er optaget i kommuneplanen og er her angivet som en korridor til en fremtidig vej." Jf. ovenstående er dette ikke korrekt - i Kommuneplan 2009 er der ikke foretaget en prioritering af hovedforslag og alternativ.

6.4 Lokalplaner: Det fremgår, at "Gældende for hovedforslaget og alternativet i Kalundborg Kommune er der en lokalplan vedrørende råstofindvinding". Dette er ikke korrekt, der er ingen lokalplaner for råstofindvinding i området. Både hovedforslag og alternativ berører dog råstofinteresseområder og på den første del af nybygningsstrækningen krydses et råstofgraveområde. Region Sjælland varetager som myndighed den overordnede planlægning af råstofindvinding i Kalundborg Kommune.

Det fremgår ligeledes, at: "For alternativet i Kalundborg Kommune er der udarbejdet en lokalplan med foreningsmæssige og rekreative formål." Denne oplysning kan præciseres som følger: Ved den første del af nybygningsstrækningen for det alternative trace er der lokalplanlagt for et fritidsområde ved Vørslev (Lokalplan nr. 518).

8. 3 Forurenede jord: Der findes en række matrikler nord og syd for motorvejsudvidelsen (vest for Bjergsted) i grusgrave-området, som er kortlagt på vidensniveau 1. Det vil kræve en gravetilladelse jf. § 8 i Jordforureningsloven at grave og udvide motorvejen inden for det kortlagte areal. Der vil også være krav om tilladelser (§§ 19 eller 33 i miljøbeskyttelsesloven) hvis man ønsker at etablere materielplads(er) til håndtering af vejjord/forurenede jord i forbindelse med anlægsfasen.

Kalundborg Kommune forventer at kunne behandle de ansøgninger om tilladelse efter § 8 i Jordforureningsloven og §§ 19 samt 33 i Miljøbeskyttelsesloven, der er nødvendige for etableringen af motorvejsudbygningen.

8.4 Grundvand: Kalundborg Kommune ser ikke umiddelbart behov for tilladelser, godkendelser eller dispensationer i forhold til vandforsyningslovens område. Hvis det bliver nødvendigt at lukkes og flytte boringer kræver dette dog tilladelser fra Kalundborg Kommune, ligesom større grundvandssænkninger (>100.000 m³ pr. år) vil kræve tilladelser fra kommunen.

Kalundborg Kommune vil for fuldstændighedens skyld, gøre opmærksom på, at der netop er lavet nye og større udpegninger af nitratindsatsområder, siden miljøvurderingen af rute 23 er lavet.

8.5 Overfladevand: Der foreligger ikke målinger af den kemiske tilstand i vandløb i Kalundborg Kommune. Der er i vandplansammenhæng således ikke tilstrækkelig videns grundlag til at kunne fremskrive den kemiske tilstand i 2015. Den nuværende tilstand og målet som skal nås i 2015 er

således ikke fastlagt. Som udgangspunkt skønnes den kemiske tilstand at være uændret i 2015 ift. i dag.

Miljømålet for den kemiske tilstand for vandløb vurderes alene ud fra de såkaldte prioriterede stoffer (33 stoffer) samt de tidligere Liste 1-stoffer (yderligere 8 stoffer). Stoffer som ikke figurerer på disse lister vurderes ift. Miljømålet vedr. økologisk tilstand.

Det er altså i forhold til udledning af vejvand i de vandløb som krydser rute 23 vigtigt, at grænseværdier for prioriterede stoffer og liste 1-stoffer overholdes og i øvrigt vurderes ikke at have negativ effekt på den økologiske tilstand (målt ved smådyrsfaunaen). Er der andre stoffer i vejvandet, skal disse tilsvarende vurderes ift. økologisk tilstand.

Side 86: Det potentielle vådområde ved Kærby, det fremgår af vandplanen, at der skal etableres et vådområde i.1. planperiode. En gennemført forundersøgelse viser, at der er positive tilkendegivelser fra lodsejerne. så projektet gennemføres sandsynligvis inden for de nærmeste 5 år.

8.6 Natura 2000 + 8. 7 Plante - og dyreliv: Side 89-90: Det fremgår ikke tydeligt hvor og hvordan Bregninge Å skal forlægges. Dette er væsentligt i forhold til at sikre hydrologien i de prioriterede naturtyper. Det er desuden svært at se hvor genslyngningen skal kunne foretages.

På side 91 og 95 er der modstridende oplysninger om stor vandsalamander. Den findes også i habitatområdet.

Side 98: Der er ynglende havørn i Skarresø, ligesom Rød Glente også yngler i området.

Vejdirektoratets bemærkninger til Kalundborg Kommunes Høringssvar

I forhold til Kalundborg Kommunes bemærkninger om forurenede vand, skal det pointeres, at det som udgangspunkt er således, at alle stoffer med kendt forekomst i vejvand og eksisterende miljøkvalitetskrav er indgået i vurdering af eventuelle effekter i recipienter.

Der er generelt for alle vandløb, der skal aftage vejvand fra motorvejen regnet med lave afledninger svarende til afledningen fra drænedele arealer (1 liter/sekund/hektar), der forventes derfor ikke øget vandstand i vandløbene. Vandløbenes status afgøres af vandløbsmyndigheden, der er kommunen.

Der er ved planlægning af afvandingssystemet desuden sikret, at miljøkvalitetskrav kan overholdes i alle Natura 2000-områder.

For så vidt angår kommunens kommentarer omkring ændringen af Bregninge Å's forløb skal Vejdirektoratet henvise til Miljøvurderingsrapporten hvoraf det fremgår, at:

En del af Bregninge Å, en strækning på ca. 100 meter løber parallelt med den eksisterende vej, nord for denne, umiddelbart efter åen har krydset vejen. Det vil være nødvendigt at forlægge denne del af Bregninge Å, idet den forløber på en strækning, hvor der skal laves ny vejdæmning.

Åens forløb vil blive omlagt således at åen føres under vejen omtrent ved den eksisterende passage og herefter forløber mod vest parallelt med den nye vejdæmning. Åen er på denne strækning tydeligt reguleret og langsomt flydende.

I forbindelse med en eventuel detailprojektering vil Kalundborg Kommune og Naturstyrelsen blive inddraget i arbejdet med den nøjagtige udformning af åens forløb på dette sted.

Det er Vejdirektoratets udgangspunkt, at det nye forløb af åen vil blive anlagt med et naturligt svingende forløb, med et substat bestående af sand iblandet grus og med mere naturlige brink og anlægsforhold.

Det er desuden af hensyn til pignering vigtigt, at arbejdet med forlægning af åen foretages således, at såvel midlertidige som længerevarende forringelser af vandkvaliteten hindres effektivt. En hensigtsmæssig fremgangsmåde er først at udgrave og anlægge det nye åløb og derefter med mindst muligt gravearbejde – optagning af midlertidigt stem - danne forbindelse med åen.

Vejdirektoratet kan med hensyn til kommunens bemærkninger om stor vandsalamander fremføre, at der er foretaget eftersøgning af stor vandsalamander inden for en buffer på mindst 200 meter omkring den eksisterende vej dog således, at undersøgelseskorridoren er udvidet betragteligt gennem habitatområdet. Det skal i den forbindelse bemærkes, at der ikke blev registreret stor vandsalamander inden for habitatområdet.

Vejdirektoratet er, som det også fremgår af miljøkortlægningsrapporten, opmærksom på, at rød glente yngler i Regstrup Skov og, at havørn er registreret ynglende ved Skarresø. Det er således også i miljøvurderingsrapporten beskrevet, at eventuelle redetræer for ørne og rød glente ikke må fældes.

Der står desuden anført i VVM-rapportens miljøvurderingsdel, at når den endelige linjeføring og projektering er fastlagt, vil det være nødvendigt, at foretage en konkret undersøgelse af, om der vil blive ødelagt ynglelokaliteter i form af f.eks. spættehuller og rovfuglereder.

Kalundborg Kommune ønsker, at projektet suppleres med, en ny aflastningsvej gennem råstofområderne nord for Bjergsted for at friholde Bregninge for tung trafik. Det skal i den forbindelse bemærkes, at Bregninge allerede i dag er friholdt for tung trafik og, at der findes en mulighed for at komme på tværs af Skovvejen ved cementvejen. Det vurderes derfor ikke, at en udbygning af rute 23 til motorvej vil få konsekvenser for den tunge trafik gennem Bregninge.

Vejdirektoratet har derudover noteret sig Kalundborg Kommunes bemærkninger vedrørende kommune og lokalplaner.

2.3. REGION SJÆLLAND

Rute 23 er en del af transportkorridoren fra Kalundborg mod hovedstadsområdet og København. Den er en vigtig forudsætning for at kunne skabe vækst og udvikling i hele Danmark. Ruten har både stor national betydning og stor betydning for den regionale udvikling i Nordvestsjælland.

Vækstforum Sjælland har i sin erhvervsudviklingsstrategi 2011-2014 udpeget bl.a. farma/medico og cleantech, energi og miljø som erhvervslivets styrkepositioner i Region Sjælland. Regionens erhvervsliv inden for disse styrkepositioner er i høj grad lokaliseret i Kalundborg sammen med en række andre store virksomheder og den meget vigtige havn. Det er vigtigt for at udvikle erhvervslivet, at der er gode infrastrukturelle forhold, der sikrer hurtig og effektiv transport af varer mv.

Region Sjælland og de 17 kommuner i regionen har sammen prioriteret opgraderingen af rute 23 til motorvej meget højt i de fælles trafikudspil "Sjælland baner vejen".

Betydningen af rute 23 fremgår af Infrastrukturkommissionens rapport og anbefalinger. Ruten indgår som forbindelse til "en af Danmarks porte til udlandet", nemlig Kalundborg havn og skal som sådan styrkes. Ruten er ligeledes meget vigtig for arbejds- og uddannelsespendling fra Region Sjælland mod hovedstadsområdet.

Opgraderingen af rute 23 er et vigtigt element i at virkeliggøre visionen i trafikudspillene om maksimalt "en times rejsetid mellem regionen og hovedstaden". Opgraderingen af rute 23 vil også på sigt kunne indgå som et element i etableringen af en fast forbindelse over Kattegat.

Opgraderingen af rute 23 får først maksimal betydning, når hele strækningen fra Kalundborg til Holbækmotorvejen er etableret som motorvej. Regionen vil derfor gerne opfordre til, at etableringen af etape 3 og dermed hele forbindelsen til Kalundborg fremskyndes.

Regionen har ikke taget stilling til de konkrete forslag til linjeføring.

Region Sjælland har i øvrigt noteret, at investeringen har en positiv forrentning på over 6,8 %, der således overstiger den af Finansministeriet anbefalede mindste forrentning på 5 %. Dette understøtter rutens betydning.

Vejdirektoratets bemærkninger til Region Sjællands høringssvar

Vejdirektorat har noteret synspunkterne.

2.4 NATURSTYRELSEN

Vejdirektoratet har som udmøntning af den politiske aftale "En grøn transportpolitik" af 29. januar 2009 gennemført VVM-undersøgelse for motorvej på Rute 23 Skovvejen Regstrup-Kalundborg.

Vejdirektoratet har med henvendelse af 29. juni 2012 ansøgt Naturstyrelsen om principgodkendelse efter naturbeskyttelseslovens § 20 til etablering af vejanlægget.

Vejanlægget omfatter en udbygningsstrækning og en nybygningsstrækning. Udbygningsstrækningen omfatter den eksisterende Rute 23 mellem Regstrup og Svebølle, der i dag på størstedelen af strækningen er en 4-sporet motortrafikvej; strækningen udbygges fortrinsvist ved, at der opsættes autoværn og etableres nødspor. For strækningen mellem Svebølle og Kalundborg beskrives et hovedforslag og et alternativ til en ny linjeføring, nybygningsstrækningen.

VVM-redegørelsen for vejstrækningen har været i offentlig høring i perioden 29. juni 2012 – 31. august 2012. Vejdirektoratet sendte den 27. august 2012 supplerende notat med Natura 2000 konsekvensvurdering: VVM Rute 23 – Natura 2000. Konsekvensvurdering – opsamling ifm. andre berørte arealer i Natura 2000-området.

Naturstyrelsen har den 31. august 2012 sendt bemærkninger til Vejdirektoratet med udgangspunkt i vurdering af VVM-redegørelsen i forhold til de overordnede naturbeskyttelsesinteresser, der blandt andet indgår som Naturstyrelsens grundlag for at kunne give en tilladelse efter naturbeskyttelseslovens § 20 og Miljøministeriets bek. nr. 782 af 24. juni 2010 (Bekendtgørelse om godkendelse af offentlige vejanlæg og af ledningsanlæg m.v. i det åbne land).

I henhold til bek. nr. 782 skal der ved placering af offentlige vejanlæg blandt andet tages hensyn til landskabelige værdier. Af VVM-materialet fremgår, at ud fra en landskabelig vurdering anses alternativet ikke som optimalt, idet det i væsentlig grad berører nye landskaber og stedvis vil medføre markante afgravninger og påfyldninger, der vil være synlige i landskabet. Hovedforslaget vurderes ikke at have samme landskabelige påvirkning som alternativet, da det placerer sig langs eksisterende vejanlæg og udelukkende medfører få ændringer og påvirkninger af de landskabelige omgivelser og kvaliteter. Dette forhold bør Vejdirektoratet inddrage i forbindelse med valg af linjeføring.

Ved Naturstyrelsens administration af § 20-bestemmelsen må godkendelse af et projekt, som vil skade et Natura 2000 område, ikke meddeles, jf. §§ 7 og 8 i habitatbekendtgørelsen (bek. 408 af 1. maj 2007). Styrelsen er tillige forpligtet til at sikre, at yngle- eller rasteområder for arter på

habitatdirektivets bilag IV ikke beskadiges, jf. § 11 i habitatbekendtgørelsen. Forbuddet betragtes som overholdt, hvis den vedvarende økologiske funktionalitet af lokale bestande af de tilstedeværende arter opretholdes. Desuden må arterne ikke forstyrres forsætligt, jf. naturbeskyttelseslovens § 29 a.

Principgodkendelse

Med baggrund i ovenstående og i Naturstyrelsens bemærkninger af 31. august 2012 meddeler Naturstyrelsen principgodkendelse i henhold til naturbeskyttelseslovens § 20 og Miljøministeriets bek. nr. 782 af 24. juni 2010 (Bekendtgørelse om godkendelse af offentlige vejanlæg og af ledningsanlæg m.v. i det åbne land) til etablering af motorvej på Rute 23 Skovvejen Regstrup-Kalundborg.

Principgodkendelsen gives på følgende vilkår:

- Naturstyrelsen forudsætter, at vejprojektet kan gennemføres uden at der sker skade på Natura 2000-områder.
- I vejprojektet bør der arbejdes på at imødegå, at de øgede emissioner af kvælstofilter (NO_x), som er en konsekvens af den fremtidige øgning af trafikmængderne, bidrager til en øget atmosfærisk deposition af kvælstof på habitatnaturtyperne i Natura 2000-område nr. 156, idet naturtypernes nedre tålegrænse for kvælstof allerede er overskredet eller tæt på at være nået.
- Af VVM-materialet fremgår, at der for såvel udbygningsstrækningen som nybygningsstrækningen vil være behov for iværksættelse af afværge-foranstaltninger i forhold til arter og naturtyper. Vejdirektoratet har i VVM-materialet generelt anført, at afværgetiltag skal endeligt fastlægges i forbindelse med detailprojekteringen. Naturstyrelsen lægger derfor til grund, at Vejdirektoratet i forbindelse med detailprojekteringen i samarbejde med Naturstyrelsen samt Holbæk og Kalundborg kommuner udarbejder en detaljeret plan for placering og gennemførelse af afværgetiltag, herunder for beliggenhed, etablering og efterfølgende pleje af erstatningsarealer (natur og fredsskov) samt for placering og udformning af faunapassager og hegn.
- Naturstyrelsen forudsætter, at der gennemføres afværgeforanstaltninger, der sikrer, at den vedvarende økologiske funktionalitet af lokale bestande af de tilstedeværende arter på habitatdirektivets bilag IV opretholdes.
- Naturstyrelsen forventer, at der i forbindelse med detailprojekteringen og i samarbejde med Naturstyrelsen og Kalundborg og Holbæk kommuner sker en endelig fastlæggelse og placering af 2 faunapassager med passagemulighed for krondyr.
- Landskabelig behandling og beplantning forudsættes gennemført som beskrevet i VVM-materialet, herunder Bilag L1 til rapporten "Landskabsvurdering og visuelle forhold".
- Naturstyrelsen forudsætter, at det i projektet sikres, at vejvandet håndteres på en sådan måde, at tillidning af miljøfremmede stoffer og kvælstof ikke bidrager til forringelse af vandkvaliteten i overfladevande, herunder besværliggør eller
- Vandrammedirektivet/ miljømålsloven/ vandplanerne. Det forudsættes ligeledes, at vejvandet ikke fører til forringelse af levesteder for strengt beskyttede arter på habitatdirektivets bilag IV.
- For driftfasen bør der i områder med særlige drikkevandsinteresser, OSD, iværksættes afværgeforanstaltninger til sikring mod forurening af grundvandet.
- Indbygning af forurenede jord og mellemdeponering af forurenede jord bør ikke foretages i OSD.
- Naturstyrelsen forudsætter, at regnvandsbassinerne dimensioneres til at kunne håndtere fremtidige nedbørsforekomster, herunder ekstremregn.
- Der bør i budgettet for vejanlægget sikres afsat midler til etablering af 2 passagemuligheder for krondyr. Tillige bør der sikres tilstrækkeligt med midler til finansiering af de afværgeforanstaltninger, der fastlægges i forbindelse med detailprojekteringen.

Det skal bemærkes, at der ved det kommende anlægsarbejde kan fremkomme ikke hidtil registrerede fortidsminder m.v. omfattet af museumsloven, der administreres af Kulturstyrelsen.

Der gøres desuden opmærksom på, at der med principgodkendelsen ikke er taget stilling til projektets forhold til anden lovgivning og godkendelsen fritager ikke Vejdirektoratet fra at søge øvrige tilladelser, der er nødvendige i henhold til anden lovgivning.

Afgørelsen om principgodkendelse kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

Vejdirektoratets bemærkninger til Naturstyrelsens høringssvar om principgodkendelse

Vejdirektoratet tager Naturstyrelsens principgodkendelse med tilhørende vilkår til efterretning. På baggrund af Naturstyrelsens høringssvar er i forhold til VVM-undersøgelsen medtaget udgifter til en ekstra faunapassage svarende til 24 mio. kr.

Øvrige bemærkninger fra Naturstyrelsen

Vejdirektoratet har efterfølgende fremsendt notat med Natura 2000 konsekvensvurdering: VVM Rute 23 – Natura 2000. Konsekvensvurdering – opsamling ifm. andre berørte arealer i Natura 2000-området. 27. august 2012.

Naturstyrelsen Roskilde har gennemgået VVM-redegørelsen, som sammen med notat med Natura 2000 konsekvensvurdering udgør et kvalificeret grundlag for en vurdering af projektet. VVM-redegørelsen opfylder således de krav til indhold, der fremgår af VVM-direktivet. Det ville dog være hensigtsmæssigt med en beskrivelse af 0-alternativet og dets konsekvenser i afsnittet om hovedforslag og alternativer.

Naturstyrelsen har vurderet VVM-redegørelsen i forhold til de overordnede naturbeskyttelsesinteresser, der blandt andet vil indgå som Naturstyrelsens grundlag for at kunne give en tilladelse efter naturbeskyttelseslovens § 20 og Miljøministeriets bek. nr. 782 af 24. juni 2010 (Bekendtgørelse om godkendelse af offentlige vejanlæg og af ledningsanlæg m.v. i det åbne land).

Rute 23 etape 3 omfatter en udbygningsstrækning og en nybygningsstrækning.

Udbygningsstrækningen omfatter den eksisterende rute 23 mellem Regstrup og Svebølle, der i dag på størstedelen af strækningen er en 4-sporet motortrafikvej; strækningen udbygges fortrinsvist ved, at der opsættes autoværn og etableres nødspor. For nybygningsstrækningen mellem Svebølle og Kalundborg beskrives et hovedforslag og et alternativ til en ny motorvej.

Vejdirektoratets bemærkninger til naturstyrelsens øvrige bemærkninger

Vejdirektoratet noterer sig at Naturstyrelsen finder at VVM-undersøgelsen og notat om Natura 2000 notatet fyldestgørende ift. VVM-direktivet. Det er vigtigt at påpege at Vejdirektoratet har fået til opgave at gennemføre en VVM-undersøgelse for 3. etape af en ny motorvej mellem Holbækmotorvejen og Kalundborg, det har derfor ikke været en del af undersøgelserne at fastlægge konsekvenserne af et 0-alternativ i detaljer. 0-alternativet har derfor alene været anvendt som sammenligningsgrundlag for de to forslag til motorvej.

Natura 2000

Den eksisterende rute 23 passerer med en ca. 500 meter lang strækning gennem Natura 2000-område nr. 156 (habitatområde H137). Det er i henhold til habitatbekendtgørelsen (bek. nr. 408 af 1. maj 2007) et krav, at myndigheden på grundlag af en konsekvensvurdering kan afvise, at projektet vil skade Natura 2000-området.

Naturstyrelsen forudsætter, at vejprojektet kan gennemføres uden at der sker skade på Natura 2000-området.

Strækningen gennem Natura 2000-området er i dag 2-sporet og skal udvides til 4 spor. Idet den eksisterende vejstrækning grænser op til kortlagte prioriterede habitatnaturtyper, som er på udpegningsgrundlaget for området er motorvejen på denne strækning forudsat udført med reduceret bredde og spunsstøttevæg for at undgå at beslaglægge arealer af prioriterede naturtyper. Endvidere vil det være nødvendigt at forlægge en 100 meter lang strækning af Bregninge Å, som aktuelt er reguleret og langsomtflydende. I VVM-materialet redegøres for, at en omlægning af vandløbet med et naturligt slynget forløb og mere naturlige brinker og anlægsforhold samt en større faunapassage med passagemulighed for blandt andet padder, odder og rådyr, vil medføre en markant forbedring af de fysiske og biologiske forhold i Bregninge Å (forbedret tilstand af habitatnaturtypen vandløb med vandplanter) samt en større biologisk sammenhæng på tværs af vejen.

Naturstyrelsen anbefaler, at der i vejprojektet arbejdes på via afværgeforanstaltninger at imødegå, at de øgede emissioner af kvælstofilter (NOx), som er en konsekvens af den fremtidige øgning af trafikmængderne, bidrager til en øget atmosfærisk deposition af kvælstof på habitatnaturtyperne i Natura 2000-området, idet naturtypernes nedre tålegrænse for kvælstof allerede er overskredet eller tæt på at være nået.

Vejdirektoratets bemærkninger til Naturstyrelsens høringssvar om Natura 2000

Det er vurderet i VVM-redegørelsen, at vejprojektet kan gennemføres uden at berøre de prioriterede naturtyper. Vejdirektoratet stiller sig dog undrende overfor at der er udpeget prioriterede naturtyper indenfor vejarealet.

Sammenlignes 0-alternativet med hovedforslaget ses det, at en ny motorvej medfører en øget kvælstofbelastning, specielt på arealer tæt på motorvejen.

Det er i forbindelse med VVM-undersøgelserne beregnet, at hovedforslaget medfører en stigning i kvælstofudledning på 1 % i forholdt til den eksisterende situation. Det er Vejdirektoratets vurdering, at stigningen er indenfor beregningsusikkerheden på modellen og at stigningen derfor vurderes at være minimal.

Arter på habitatdirektivets bilag IV

Yngle- eller rasteområder for arter på habitatdirektivets bilag IV må ikke beskadiges, jf. habitatbekendtgørelsen. Forbuddet betragtes som overholdt, hvis den vedvarende økologiske funktionalitet af lokale bestande af de tilstedeværende arter opretholdes.

Naturstyrelsen forudsætter, at der gennemføres afværgeforanstaltninger, der sikrer, at den vedvarende økologiske funktionalitet af lokale bestande af de tilstedeværende arter på habitatdirektivets bilag IV opretholdes.

Vejdirektoratets bemærkninger til Naturstyrelsens høringssvar om arter på habitatdirektivets bilag IV

Som beskrevet i VVM-rapporterne vil Vejdirektoratet gennemføre afværgeforanstaltninger til sikring af den økologiske funktionalitet.

Afværgeforanstaltninger

Som det fremgår af VVM-materialet vil der for såvel udbygningsstrækningen som nybygningsstrækningen være behov for iværksættelse af afværgeforanstaltninger i forhold til arter og naturtyper.

Udbygningsstrækningens opgradering til motorvej med etablering af nødspor og autoværn vil for en række dyrearter medføre øget barriereeffekt og øget sandsynlighed for drab som følge af øget trafik og hastighed.

Naturstyrelsen har noteret sig, at Vejdirektoratet i forhold til afværgeforanstaltninger generelt anfører, at afværgetiltag skal endeligt fastlægges i forbindelse med detailprojekteringen. Naturstyrelsen lægger derfor til grund, at der i forbindelse med detailprojekteringen i samarbejde med Naturstyrelsen samt Holbæk og Kalundborg kommuner udarbejdes en detaljeret plan for placering og gennemførelse af afværgeforanstaltningstiltag, herunder for beliggenhed, etablering og efterfølgende pleje af erstatningsarealer (natur og skov) samt for placering og udformning af faunapassager og hegn.

Vejdirektoratets bemærkninger til Naturstyrelsens høringssvar om afværgeforanstaltninger

I forbindelse med detailprojektering og indhentning af endelig godkendelse efter Naturbeskyttelseslovens §20 vil Vejdirektoratet indgå i en dialog med såvel Naturstyrelsen, som Holbæk og Kalundborg Kommuner om den endelige udformning og placering af afværgeforanstaltningerne.

Faunapassager for kronvildt

Naturstyrelsens vurdering er, som fremlagt på et møde mellem Vejdirektoratet og Naturstyrelsen 12. april 2012, at varetagelse af krondyrenes mulighed for spredning forudsætter 2 faunapassager med passagemulighed for krondyr. I VVM-materialet er der udelukkende skitseret 1 passagemulighed. Naturstyrelsen forventer, at der i forbindelse med detailprojekteringen og i samarbejde med Naturstyrelsen og Kalundborg og Holbæk kommuner sker en endelig fastlæggelse og placering af 2 faunapassager med passagemulighed for krondyr. Kommunerne bør blandt andet inddrages af hensyn til behovet for koordinering i forhold til rekreativ anvendelse, idet fred og ro omkring faunapassagerne er afgørende for, om dyrene benytter dem.

Vejdirektoratets bemærkninger til Naturstyrelsens høringssvar om passager for Kronvildt.

Det er Vejdirektoratets opfattelse, at det kan være vigtigt for lokale bestande af krondyr at kunne krydse vejen for at bevæge sig mellem forskellige arealer der benyttes til f.eks. fouragering på forskellige tidspunkter af året.

Vejdirektoratet har derfor besluttet at indstille til transportministeren, at vejprojektet suppleres med en yderligere faunapassage for kronvildt. Faunapassagens nærmere placering fastlægges, som de øvrige afværgeforanstaltninger, i samråd med Naturstyrelsen og Holbæk og Kalundborg Kommuner.

De lokale bestande af krondyr vurderes, efter etableringen af motorvejen med de planlagte afværgeforanstaltninger, hurtigt at kunne tilpasse deres daglige og sæsonbetonede bevægelser rundt i lokalområdet efter de nye forhold således at bestandene kan opretholdes og videreføres på trods af de mere begrænsede passagemuligheder på tværs af rute 23.

På langt sigt er det vigtigt, for sundheden og tilpasningsevnen af de lokale bestande af krondyr, at de ikke isoleres genetisk fra andre lokale bestande af arten. Det vurderes, at projektet med de to foreslåede passager for kronvildt vil tilbyde tilstrækkelig mulighed for spredning af genetisk materiale, mellem de forskellige lokale bestande af krondyr.

Det skal i den forbindelse pointeres, at alle faunapassager udformes således, at der bliver tale om rene faunapassager, idet der skabes mulighed for passage af Skovvejen for fodgængere, cyklister og erhvervstrafik på anden vis.

Budget

Der bør i budgettet for vejanlægget sikres afsat midler til etablering af 2 passagemuligheder for krondyr.

I budgettet bør der ligeledes sikres tilstrækkeligt med midler til finansiering af de afværgeforanstaltninger, der fastlægges i forbindelse med detailprojekteringen.

Vejdirektoratets bemærkninger til Naturstyrelsens høringssvar om budget

Vejdirektoratet skal bemærke, at der, som nævnt ovenfor er afsat midler til en ekstra faunabro for kronvildt.

I forbindelse med udarbejdelse af overslag til brug for VVM-undersøgelser, afsættes der i øvrigt midler til finansiering af det forventede antal afværgeforanstaltninger.

Fredskov

Af VVM-redegørelsen fremgår, at der i projektet inddrages arealer med fredskov og at omfang og placering af erstatningsarealer for fredsskov fastlægges i samarbejde med Naturstyrelsen i forbindelse med detailprojekteringen.

Vejdirektoratets bemærkninger til Naturstyrelsens høringssvar om fredskov

Vejdirektoratet tager høringssvaret om fredsskov til efterretning og Naturstyrelsen vil blive inddraget i fastlæggelse af placering og omfang af erstatningsskov.

Landskab

Af VVM-materialet fremgår, at det vurderes, at alternativet ud fra en landskabelig vurdering ikke anses som optimalt, idet det i væsentlig grad berører nye landskaber og stedvis vil medføre markante afgravninger og påfyldninger, der vil være synlige i landskabet. Hovedforslaget vurderes ikke at have samme landskabelige påvirkning som alternativet, da det placerer sig langs eksisterende vejanlæg og udelukkende medfører få ændringer og påvirkninger af de landskabelige omgivelser og kvaliteter.

Landskabelig behandling og beplantning forudsættes gennemført som beskrevet i Bilag L1 til rapporten "Landskabsvurdering og visuelle forhold".

Vejdirektoratets bemærkninger til Naturstyrelsens høringssvar om landskaber

VVM-undersøgelserne er foretaget ud fra et skitseprojekt. Det skal derfor pointeres, at der kan ske ændringer i den landskabelige behandling og beplantning i forbindelse med en eventuel senere detailprojektering. Sådanne ændringer vil naturligvis blive drøftet med Holbæk og Kalundborg Kommuner samt Naturstyrelsen såfremt det vurderes, at disse afviger væsentligt fra VVM-rapporternes beskrivelser.

Overfladevand (Vandrammedirektivet/vandplaner)

Ved etablering af etape 3 mellem Regstrup og Kalundborg øges det befæstede vejareal og dermed også mængden af vejvand. Udledte vandmængder er oplyst at blive øget med op til en faktor 2,6.

Naturstyrelsen forudsætter, at det i projektet sikres, at vejvandet håndteres på en sådan måde, at tilledning af miljøfremmede stoffer og kvælstof ikke bidrager til forringelse af vandkvaliteten i overfladevande, herunder besværliggør eller hindrer opfyldelse af målet om god økologisk tilstand i henhold til Vandrammedirektivet/ miljømålsloven/ vandplanerne. Det forudsættes ligeledes, at vejvandet ikke fører til forringelse af levesteder for strengt beskyttede arter på habitatdirektivets bilag IV.

Vejdirektoratets bemærkninger til Naturstyrelsens høringssvar om overfladevand

Se Vejdirektoratets svar til Holbæk Kommunes høringssvar angående naturhensyn.

Områder med særlige drikkevandsinteresser, OSD

Etape 3 passerer med en strækning på 24 km gennem områder med særlige drikkevandsinteresser og indvindingsoplande til almene vandforsyninger. Naturstyrelsen forudsætter, at der i projektet træffes foranstaltninger, der sikrer grundvandet mod forurening, herunder mod tilledning af forurenede vejvand.

For driftsfasen bør der i OSD iværksættes afværgeforanstaltninger til sikring mod forurening af grundvandet. Eksempelvis bør der i materialet omtalte etablering af tætte afvandingsgrøfter inden for 300 meter fra vandforsyningsboringer iværksættes som afværgeforanstaltning i OSD, ligesom der i OSD udelukkende bør benyttes tætte løsninger i forbindelse med opsamling og bortledning af vejvand.

Indbygning af forurenede jord og mellemdeponering af forurenede jord bør ikke foretages i områder med særlige drikkevandsinteresser.

Vejdirektoratets bemærkninger til Naturstyrelsens høringssvar om områder med særlige drikkevandsinteresser.

Vejdirektoratet skal bekræfte, at der i forbindelse med VVM-undersøgelserne er forudsat at der træffes foranstaltninger til sikring af grundvandet mod forurening både i anlægs og driftsfasen.

Det skal dog ligeledes bemærkes, at selv om vejprojektet er beliggende i områder med særlige drikkevandsinteresser, så er grundvandet godt beskyttet på hele strækningen.

Klima

Det fremgår af VVM-materialet, at det i forbindelse med detailprojekteringen skal vurderes, om der er behov for at udføre regnvandsbassinerne, så der tages højde for klimaforandringer.

Naturstyrelsen forudsætter, at regnvandsbassinerne dimensioneres til at kunne håndtere fremtidige nedbørsforekomster, herunder ekstremregn.

Vejdirektoratets bemærkninger til Naturstyrelsens høringssvar om klima.

Regnvandsbassinerne er i VVM-undersøgelsen forudsat udført efter de gældende regler. Det betyder, at bassinerne er skitse-mæssigt dimensioneret ud fra Spildevandskomiteens skrift 28. Der er i denne dimensionering indregnet en sikkerhedsfaktor på 1,5, hvori klimafaktoren indgår.

Bassinerne er afhængig af placering mv. dimensioneret for en gentagelsesperiode for overløb på hvert 5 eller 10 år. Bassinerne placeres så vidt muligt på nedstrømsiden af motorvejen således, at overbelastning ved ekstremregn så vidt muligt kun medfører afstrømning væk fra vejen, ud over tilstødende ikke bebyggede arealer. Hvor dette ikke kan opfyldes etableres der nødoverløb fra bassinerne. Bassiner med afløb til recipient forsynes ligeledes normalt med nødoverløb fra udløbsbygværket.

2.5 FREDNINGSNÆVNET FOR VESTSJÆLLAND

Fredningsnævnet for Vestsjælland peger på, at Vejdirektoratets forslag til motorvej vil medføre, at en mindre del af det fredede areal af Bjergsted Bakker, kaldet "Gedehullet", berøres af vejanlægget.

Aralet er fredet ved Naturklagenævnets afgørelse af 1. marts 2001 og Fredningsnævnet har netop besøgt de fredede arealer i anledning af, at Kalundborg Kommune har fremlagt forslag til en plejeplan for området.

Fredningsnævnet fremsætter denne indsigelse mod Vejdirektoratets planer for at gøre opmærksom på, at vejføringen og vejanlæggene bør planlægges således, at ingen af de fredede arealer bliver berørt.

Vejdirektoratets bemærkninger til fredningsnævnets høringssvar

Hovedforslaget medfører et meget lille indgreb i den samlede fredning, herunder et indgreb, der ikke medfører at fredningens formål forhindres, Vejdirektoratet vurderer derfor at overføringen ved Bjergsted ikke skal erstattes af en underføring, og en nordligere forlægning af motorvejen på dette sted. Vejdirektoratet vil dog i forbindelse med detailprojekteringen, indenfor projektets økonomiske rammer, se nærmere på mulighederne for at justere projektets forløb forbi Bjergsted bakker på en sådan måde så de fredede områder friholdes.

2.6 FORSVARETS BYGNINGS- OG ETABLISSEMENTSTJENESTE

Forsvarets Bygnings- og Etablissementstjeneste (FBE) har modtaget høring vedr. VVM-undersøgelse for en motorvej på rute 23 Skovvejen mellem Regstrup og Kalundborg.

Efter høring i forsvaret kan FBE herved meddele, at FBE ikke har bemærkninger til VVM-undersøgelsen for en motorvej på rute 23 Skovvejen mellem Regstrup og Kalundborg.

Vejdirektoratets bemærkninger til FBEs høringssvar

Vejdirektoratet takker for tilbagemeldingen og noterer sig, at Forsvarets Bygnings- og Etablissementstjeneste ikke har bemærkninger til VVM-redegørelsen.

2.7 ROSKILDE STIFT

Tømmerup Menighedsråd har til VVM-undersøgelsen udtalt, at rådet finder, at vejføringen af motorvejen meget tæt på kirken er meget problematisk.

Når en ny fast forbindelse over Kattegat bliver en realitet eller en udvidelse af Kalundborg Havn effektueres bliver motorvejen særdeles trafikeret, hvilket vil virke forstyrrende for de kirkelige handlinger og især forstyrre freden på kirkegården.

Vejdirektoratets bemærkninger til Roskilde Stifts høringssvar

Vejdirektoratet skal bemærke, at både hovedforslag og alternativ er beliggende i større afstand fra Tømmerup Kirke end den eksisterende rute 23, samtidigt er motorvejen på en del af strækningen beliggende i afgravning.

Det skal desuden bemærkes, at Tømmerup Kirke er beliggende på den afsluttende del af motorvejen og det må derfor forventes, at hastigheden på denne delstrækning ikke er væsentligt højere end i dagens situation.

Det er derfor Vejdirektoratets vurdering, at der ikke sker en væsentlig ændring i forholdene for Tømmerup Kirke.

Vejdirektoratet skal derudover konstatere, at der ikke for nuværende ligger en beslutning om en fremtidig Kattegatforbindelse og således heller ikke om dennes placering eller udformning.

3. HØRINGSSVAR FRA INTERESSEORGANISATIONER, VIRKSOMHEDER OG FORENINGER M.V.

3.1. DANSK INDUSTRI

Betydning for erhvervslivet

I VVM-redegørelsen er der en ganske kortfattet beskrivelse af, hvilke konsekvenser en udbygning af rute 23 vil have for erhvervslivet. DI ser gerne, at konsekvenserne for erhvervslivet beskrives og analyseres mere indgående.

Rute 23 er en vigtig rute for erhvervslivet i hele landet, idet den er en af de to hovedakser for trafik mellem Jylland og Sjælland, via Kalundborg Havn.

Samfundsøkonomisk afkast

DI er enig i Infrastrukturkommissionens anbefaling om, at projekter med det største samfundsøkonomiske afkast skal realiseres først.

Den foreliggende VVM-redegørelse viser, at en udbygning af rute 23 har en intern rente på 5,5 % for hovedforslaget og 3,6 % for alternativforslaget.

Beregningerne indikerer, at der for hovedforslagets vedkommende er tale om en rimelig investering samfundsøkonomisk set – særligt når man tager højde for, at den foreliggende samfundsøkonomiske vurdering ikke fuldt ud afspejler gevinsterne ved udbygning af strækningen.

Øget arbejdsudbud

I den samfundsøkonomiske analyse har man taget udgangspunkt i Transportministeriets "Manual for samfundsøkonomisk analyse" samt de transportøkonomiske enhedspriser fra 2010. I de transportøkonomiske enhedspriser fra 2010 er tidsværdien for pendlings- og fritidstrafik sat til det samme.

DI har tidligere påpeget, at gevinsten ved en reduktion af spildtid for pendlingstrafikken er højere end angivet i de transportøkonomiske enhedspriser, idet transporttid har indflydelse på, hvor mange timer pendlerne lægger på deres arbejdsplads.

En analyse, Copenhagen Economics (2011) har gennemført for Transportministeriet, bekræfter, at pendlerne arbejder mere, når de skal bruge mindre tid på transport. Konkret viser rapporten, at en times sparet rejsetid medfører en stigning i arbejdstiden i omegnen af 10-15 minutter, dvs. 17-25 procent. Konsekvensen af at indarbejde disse resultater i samfundsøkonomiske analyser vil være, at tidsværdierne for rejsetidsbesparelser for pendlere skal sættes op med ca. 60 procent.

En mindre transporttid til/fra arbejde kan også få nogle til at vælge et fuldtidsjob frem for deltidsbeskæftigelse og desuden udvides pendlingsoplandet, hvilket giver adgang til en større pulje af kvalificeret arbejdskraft for virksomhederne. Sådanne dynamiske effekter, bør også indgå i vurderingen af projektet.

DI mener på baggrund af ovenstående, at de samfundsøkonomiske gevinster ved udbygning af rute 23 er højere end opgjort i VVM-redegørelsen.

Produktivitetstab ved uforudsigelige rejsetider

På rute 23 giver manglende overhalingsmuligheder, et stort antal rundkørsler, etc. mere uforudsigelige rejsetider end ved en motorvejsløsning. Det indebærer, at både pendlings- og erhvervstrafikanter må indsætte tidsmæssige buffere ind i transport-planlægningen, hvilket øger den tid, som afsættes til transport. Forøgelsen af den planlagte transporttid er med til at svække erhvervslivets produktivitet.

DI mener, VVM-redegørelsen bør omtale eller anslå værdien af erhvervslivets produktivitetstab ved uforudsigelige rejsetider.

Minimer gener i anlægsfasen

Når en eksisterende vej udbygges, vil der som regel være gener i anlægsfasen. Det gælder også rute 23, selvom de i den samfundsøkonomiske analyse er sat til 0.

Der er brug for nøje at overveje, hvordan man minimerer gener i anlægsfasen. Det gælder ikke mindst i forbindelse med den detaljerede projektering af projektet. Anlægsarbejderne bør således tilrettelægges, så udgangspunktet er de mindst mulige gener for trafikken, herunder ved, at mest muligt arbejde gennemføres som natten og på andre tidspunkter, hvor den trafikale belastning er mindst.

DI mener, generne i anlægsperioden bør minimeres mest muligt.

Vurdering af OPP-egnethed

DI mener, at VVM-redegørelsen bør kortlægge, hvordan OPP-samarbejde kan ind-tænkes i både anlægs- og driftsfasen ved udbygning af rute 23. Det fremgår af regeringsgrundlaget, at det skal afdækkes, hvornår det er økonomisk fordelagtigt at anvende offentlig-privat partnerskab (OPP) til løsning af offentlige infrastrukturprojekter. Trafikaftalen af 7. februar 2012 gentager dette, idet parterne er enige om, at det skal afdækkes, hvornår det er økonomisk fordelagtigt at anvende OPP til vej- og baneprojekter.

DI savner en vurdering af, hvorvidt det vil være hensigtsmæssigt at gøre brug af en OPP-model til anlæg og drift af en udbygning af rute 23.

Vejdirektoratets bemærkninger til Dansk Industris høringssvar

Som DI anfører, er der i forbindelse med udarbejdelse af den samfundsøkonomiske analyse udført beregninger i overensstemmelse med Transportministeriets "Manual for samfundsøkonomisk analyse" samt de transportøkonomiske enhedspriser fra 2010. Modellen anvendes i forbindelse med alle Vejdirektoratets samfundsøkonomiske analyser, for således at sikre en ensartet og sammenlignelig kvalitet på tværs af projekter.

Det er Vejdirektoratets opfattelse, at det ikke vil være muligt på et rimeligt oplyst grundlag at opgøre værdien af erhvervslivets produktivitetstab ved uforudsigelige rejsetider. Vejdirektoratet har dog noteret, at DI mener, at de samfundsøkonomiske effekter er undervurderede i VVM-redegørelsen.

Vejdirektoratet forsøger som udgangspunkt altid at minimere generne for trafikken i forbindelse med anlægsarbejder mest muligt. Det er dog således, at en udvidelse af en eksisterende vej altid vil give gener for trafikken på vejen.

Det er ikke en del af den egentlige VVM-redegørelse at udarbejde en vurdering af OPP-egnetheden for et givent projekt. Det er dog således, at Vejdirektoratet i forbindelse med, at der er gennemført ekstern kvalitetssikring af projektet har udarbejdet et notat med overordnet vurdering af OPP-egnetheden.

3.2 DANMARKS NATURFREDNINGSFORENING KALUNDBORG

Generelle bemærkninger

Vel vidende, at Vejdirektoratets udarbejdelse af VVM-undersøgelsen mm. er bestilt arbejde, som er udmøntet af den grønne transportaftale noterer Danmarks Naturfredningsforening sig, at rapporten har afdækket, at der ikke i dag er egentlige fremkommelighedsproblemer på strækningen. Danmarks Naturfredningsforening har koncentreret sig om strækningen beliggende i Kalundborg kommune, ligesom foreningen kun har forholdt sig til hovedforslaget, som de antager, vil blive det politisk vedtagne forslag.

Trafikudviklingen side 25 viser, at stigningen i belastningen er foregået i perioden 2001-2008, hvorefter belastningen igen er faldet. VVM'en fastslår, at "der er generelt ikke kapacitetsproblemer på rute 23, heller ikke i spidstimerne om morgenen og eftermiddagen er der egentlige kapacitetsproblemer".

Konkrete bemærkninger

Side 36 i VVM står: ved Bregningevej / Bjergsted Byvej nedlægges den eksisterende rundkørsel og der etableres i stedet en ny vejoverføring. Den ny overføring (bro) ved Bregningevej fremgår af figur 4.11 samt kort 120 i Arealreservationen.

Ved udarbejdelse af en så stor og omfangsrig undersøgelse, vil der uundgåeligt kunne forekomme uheldige dispositioner, som med få ændringer kan gøres mere hensigtsmæssige. Naturfredningsforeningen mener, at der skal disponeres anderledes omkring projekteringen af både den permanente og midlertidige arealreservation / vej- og vejoverføring ved Bregningevej / Bjergsted Byvej. Foreningen mener, at både selve motorvejsføringen og vejoverføringen skal anlægges nordligere end projekteret, idet det projekterede griber negativt ind i Fredningen: Bjergsted Bakker, 2001

Arealreservationen omfatter det nordligste stykke af fredningen inkl. "Gedehullet". Gedehullet er et kuperet overdrev med en gammel grusgrav i den sydlige ende. Gedehullet er et fint botanisk område, som bør bevares upåvirket, jf. notatet Floraafdækning af Gedehullet, maj 2011.

Danmarks Naturfredningsforening Kalundborg mener ikke, at der er noget til hinder for at anlægge en del af motorvejen på stykket nordligere (mod Bregninge) således

- at det undgås, at arealreservationer sker i området omfattet af Fredningen
- at entreprenør arbejde i det fredede område undgås
- at indblikket til Bjergsted Bakker bevares uforstyrret permanent (et af Fredningens formål)
- at en bro/vejoverføring ikke ødelægger gletcherporten, Bjergsted Bakker - Bjergsted Mark, der blev skabt i Weichel istiden og som er enestående i Europa.
- at sjældne og rødlistede arter af sommerfugle ikke påvirkes negativt. Disse f.eks. Guldhale (rødlistet i 1997) er konstateret netop i det område, der skal graves i for at anlægge bro og ny tilslutning til Bjergsted Byvej fra Gl. Skovvej.
- At det landskabelige omkring Bjergsted Bakker set fra Skovvejen / Bjergsted Byvej / Bregningevej ikke forringes (yderligere)
- At parkeringspladsen til publikum i bakkerne på Bjergsted Byvej holdes fri af vejarbejdet.

Ved anlæggelse af den nuværende rundkørsel blev der bortgravet et stykke af "foden af Bjergsted Bakker". Området tåler ikke flere skamferinger.

Det er med tilfredshed, at foreningen noterer sig, at der i videst muligt omfang tages hensyn til Natura2000 området ved, at projektere en vejføring på en del af strækningen uden redningsveje.

Det er ligeledes med tilfredshed, at foreningen noterer sig, at der er taget hensyn til dyrevildtet og projekteret vildtpassager på relevante strækninger.

Danmarks Naturfredningsforening finder forslaget gennemarbejdet og har ikke yderligere bemærkninger til den øvrige projektering i hovedforslaget.

Afslutning

Danmarks Naturfredningsforening mener ikke, at en opgradering af rute 23 bør nedprioritere/stoppe udbygningen af den offentlige kollektive trafik. Det ene bør ikke udelukke det andet, især mht. den formentlig kommende faste forbindelse mellem Jylland og Sjælland.

Foreningen vil hermed kraftigt opfordre Vejdirektoratet til at gennemgå det nordligste område vest for Bjergsted Byvej / syd for Skovvejen med henblik på, at "flytte" motorvejsprojektet længere nordpå. Foreningen mener, at VVM'en har overset både "Fredningen Bjergsted Bakker" og floraen/dyrelivet på arealet.

Vejdirektoratets bemærkninger til Danmarks naturfredningsforening Kalunborgs høringssvar

Vejdirektoratet har noteret sig fredningsnævnets kommentarer og bemærkninger. Og har i den forbindelse alene nedenstående kommentar.

Det vurderes, at en ændring hvor overføringen erstattes med en underføring, for derved at kunne flytte motorvejen længere mod nord vil forøge anlægsoverslaget med 28,7 mio. kr. Sammenholdt med, at hovedforslaget medfører et meget lille indgreb i den samlede fredning, herunder et indgreb, der vurderes ikke at medføre at fredningens formål forhindres, vurderer Vejdirektoratet at overføringen ved Bjergsted ikke bør erstattes af en underføring. Vejdirektoratet vil dog i forbindelse med detailprojekteringen, indenfor projektets økonomiske rammer, se nærmere på mulighederne for at justere projektets forløb forbi Bjergsted bakker på en sådan måde at de fredede områder friholdes mest muligt.

3.3 CYKLISTFORBUNDET I KALUNDBORG

Forværring af en i forvejen dårlig situation for cyklister i og omkring Kalunborg by

På Vejdirektoratets hjemmeside, anføres som baggrund for motorvejsprojektet følgende:

"VVM-undersøgelsen er gennemført på baggrund af "En grøn transportpolitik" fra 29. januar 2009, hvor en række partier i Folketinget indgik en aftale om investeringer på transportområdet. Begrundelsen for at gennemføre en VVM-undersøgelse for etablering af en ny motorvejsstrækning er ifølge "En grøn transportaftale" at styrke dansk erhvervslivs transport og at skabe bedre forbindelser til Kalunborg Havn."

Det anførte mål om at styrke erhvervslivets transport og skabe bedre forbindelser til Kalunborg Havn, bekymrer mig på vegne af cyklister i Kalunborg, fordi dette må betyde, at der kommer mere trafik i den del af byen der fører ned til havnen.

Cyklistforbundet i Kalundborg opfordrer til, at Vejdirektoratet medtager hensynet til de bløde trafikanters fremkommelighed i trafikken, herunder cyklisters fremkommelighed, når Vejdirektoratet udfører projekter for Staten. Specifikt i dette projekt opfordres Vejdirektoratet til, under planlægning og gennemførelse af dette motorvejsprojekt, at se på helheden og sikre, at der er taget forsvarligt hånd om de bløde trafikanters fremkommelighed. Denne opfordring gælder hele strækningen også fra det vestligste punkt af motorvejen og helt frem til færgelejet i Kalundborg Havn, som jo er anført som et af målene for hele projektet. Netop i dette område har Vejdirektoratet for få år siden ombygget to rundkørsler på en så uheldig måde, at det har betydet en begrænsning for cyklismen i Kalundborg.

Fremkommelighed for bløde trafikanter på tværs af og langs med linjeføringen Regstrup-Kalundborg

Beboere syd og nord for motorvejen, vil få vanskeligt ved at færdes på tværs af linjeføringen. Dette vil i særlig grad blive mærkbart for cyklende og gående, hvor der vil blive behov for rigelig med krydsningsmuligheder og sikre cykelveje langs med motorvejen således, at man lettest muligt kan komme hen til krydsningsmuligheder.

Samtidig har den National Cykelrute 4 et meget snørklet forløb på det meste af strækningen hvilket betyder en væsentlig omvej for cyklister i øst/vestlig retning. Dette er uhensigtsmæssigt for især pendlere der vælger at cykle til og fra arbejde og uddannelsesinstitutioner.

I begge tilfælde vil etablering af cykelsti langs med motorvejen, samt etablering af rigeligt med sti krydsninger for bløde trafikanter, begrænse genen for mennesker i de berørte lokalsamfund

Øget CO2 udslip som følge af øget trafik

En ny Motorvej på rute 23 vil give mere trafik på tværs af Vestsjælland og øge CO2 udslip og dermed give en yderligere belastning af miljøet. Cyklistforbundet fremfører at "Det er en kedelig tendens i en tid, hvor vi alle sammen bliver mere opmærksomme på klimaforandringer og hvor rigtig mange gerne vil medvirke til at nedbringe CO2 udslippet". Forbundet fremfører at det kan ske ved at gøre det muligt også at cykle langs med motorvejen, idet cyklister i mange tilfælde er bilister der har valgt en CO2 neutral transportform. Cyklistforbundet anfører at det er deres erfaring, at en del pendlere gerne cykler både 15 og 20 km til arbejde, hvis forholdene er til det. Det vil derfor være en fordel i det samlede miljøregnskab for motorvejsprojektet, hvis der blev anlagt cykelsti langs med motorvejen således, at det blev muligt for beboere at pendle på cykel i stedet for at køre i bil. Det vil i det hele taget være en oplagt miljømæssig kompensation, at anlægge cykelsti langs motorvejen, når gravemaskinerne alligevel er i gang.

Cyklistforbundet vil som afslutning på deres høringssvar gøre opmærksom på, at Kalundborg Kommune har en cykelandel på 9,8 % - dvs. andelen af det samlede antal ture målt 2007-2009 (DTU's Transportvaneundersøgelse). Cyklistforbundet fremfører at de ikke kender tallet for alle berørte kommuner, men at de antager, at det ligger på nogenlunde samme niveau som i Kalundborg, men det viser dog, at cyklen er et betydeligt transportmiddel. Forholdene for cyklister i Kalundborg og en stor del af det berørte område er dog ikke ideelle i dag, set i forhold til forholdene for bilister. Nu er der en chance for at rette op på dette misforhold. Da cyklen anvendes som et transportmiddel og som alternativ til bilen, bør det sikres, at der bliver tilgodeset stor fremkommelighed for cyklister, i forbindelse med et stort motorvejsprojekt som dette.

Vejdirektoratets bemærkninger til Cyklistforbundet i Kalundborgs høringssvar

Vejdirektoratet har noteret sig Cyklistforbundets bemærkninger til vejprojektet, og har nedenstående kommentarer hertil.

I den forbindelse skal det påpeges, at der i forbindelse med skitseprojekteringen er forudsat at alle nye broer og tunneller på motorvejen udføres med enten separat cykelsti eller cykelbaner for derved at øge sikkerhed og tryghed for de bløde trafikanter.

Der er i øvrigt forudsat etableret stikrydsninger alle steder, hvor Kalundborg og Holbæk Kommunes stiplaner indikerer et behov. Det skal i den forbindelse i øvrigt fremhæves, at det ikke er muligt for Vejdirektoratet at etablere cykelstier på kommunale veje som følge af et motorvejsprojekt.

Der ændres ikke med projektet for national cykelrute 4's forløb i forbindelse med projektet. Det har derfor ikke været Vejdirektoratets fokus at opgradere eller ændre ruten.

3.4 UBBERUP HØJSKOLE

Ubberup Højskole er glade for at kunne se, at Vejdirektoratet har behandlet Højskolens bekymringer som skitseret i Højskolens brev af 29. august 2011, med stor seriøsitet. Skolen er desuden glade for at have opnået anerkendelse af behovet for adgang til rute 23, med hvad dertil hører af adgang til offentlig transport, løbe/gå-ruter samt lokalsamfund. Skolen udtrykker også glæde for, at Vejdirektoratet er indstillet på at finde en løsning der sikrer Ubberup Højskoles adgang til tung trafik, herunder busser, renovation, vareleverance etc.

Skolen finder dog at der er store udfordringer ved den viste løsning. Udfordringerne gør forslaget helt uacceptabelt for Højskolen. Skolen redegør for, at den planlagte gangbro fra højskolevej, over motorvejen, til rute 23 bør udvides så den også har kapacitet til personbiler og tung trafik. Og at den nye planlagte vej gennem skolens område, med forbindelse til Tingvej en, droppes.

1. Berøre nye landskaber

Den nye vej, som skal skabe forbindelse til Tingvejen er etableret gennem et landskab der gennem hele historien har været fri for trafikpåvirkning.

2. Udsætte skrøbelig fauna for trafikpåvirkning

Vejen etableres midt imellem skolens boldbane og et §3 beskyttet område, som

Kalundborg Kommunes team for Natur og Vand var ude og inspicere, så sent som september 2011.

Mellem den 48 m høje Bøgebjerg og Ubberup Højskole ligger en stenstrøning, et stykke jord, som aldrig har været opdyrket og hvor store sten ligger spredt som de har ligget siden istiden. Desuden har en privat initieret faglig undersøgelse konstateret 70 sjældne fauna forekomster, herunder Kødfarvet Gø gemt som er optalt med i alt 69 blomstrende forekomster i juli 2010. Dette område vil med den aktuelle plan, blev indkapslet af motorvejen på den ene side – og forbindelsesvejen til Tingvejen på den anden. På Ubberup Højskole finder man det rigeligt, at dette område i fremtiden skal gå fra ingen påvirkning, til påvirkning fra en motorvej.

Desuden vil den skitserede vej krydse et beskyttet jord/stendige jf. Danmarks Arealinformation, Kulturarvsstyrelsen.

3. Føre tung trafik samt al nabotrafik i forbindelse med områdets 3 øvrige husstande ind i midten af det område hvor højskoleeleverne går og færdes

En vigtig del af kvaliteten af Ubberup Højskoles elevers ophold er muligheden for refleksion i et trygt og roligt miljø. Den skitserede forbindelsesvej til Tingvej en, giver ikke mulighed for at lede tung trafik udenom de områder hvor højskolens 80 elever konstant færdes. Da højskoles bygninger ligger spredt, bevæger eleverne sig flere gange i timen fra bygning til bygning, i det område der efter planen påføres al trafik til høj skolevej. Således vil kvaliteten af højskoleelevernes forløb på Ubberup Høj skole kraftigt forringes, med gennemkørsel af personbiler, tung trafik, landbrugsmaskiner mv.

Højskolen fremfører også at selvom naboerne på Højskolevej måtte ønske at tage hensyn til højskoleelevernes færden, vil det ikke længere være muligt, idet eneste mulighed for adgang til offentlig vej, går gennem Ubberup Højskoles gårdsplads.

4. Ødelægge planlagt rekreativt offentligt tilgængeligt område

I forbindelse med en planlagt modernisering af Ubberup Højskole, som både Kalundborg Kommune og Regions Sjællands Kulturmiljøudvalg har udtrykt stor interesse for og som Højskole aktuelt søger fondsmidler til, indgår omdannelse af al Ubberup Højskoles landbrugsjord, til et rekreativt, offentligt tilgængeligt fristed for lokalområdet. Området har til formål at bedre folkesundheden i lokalområdet, ved at inspirere til fysisk aktivitet og friluftliv.

Den skitserede forbindelsesvej umuliggør disse planer.

Der er ingen tvivl om at etablering af motorvej til Kalundborg vil påvirke Ubberup Højskole markant i forhold til f.eks. støj. På trods af dette, har Højskolen ingen indsigelser overfor selve motorvejen. Men skolen har alvorlige indsigelser overfor de gener den skitserede eksekvering af planen afstedkommer.

På baggrund af ovenstående er Ubberup Højskoles fremtidige vækst og trivsel dybt afhængig af, at der findes en anden løsning på trafikken omkring højskolens adgangsforhold. Ubberup Højskole beder indtrængende om, at den planlagte stikvej til Tingvejen droppes og, at den planlagte overføring over motorvejen, udvides så den har kapacitet til tung trafik.

Vejdirektoratets bemærkninger til Ubberup Højskoles høringsvar

Vejdirektoratet skal indledningsvist beklage, at der har indsneget sig en fejl i den skitserede forbindelsesvej således, at trafikken ledes gennem Højskolens gårdsplads. Forbindelsesvejen var tænkt som en forbindelse placeret længere mod nord, og dermed fri af Ubberup Højskole.

I forbindelse med den offentlige høring er der dog indkommet flere høringsvar, der peger på, at man ikke ønsker forbindelsesvejen etableret. Vejdirektoratet er derfor indstillet på at udskifte den foreslåede stibro, hvor Højskolevej krydser den fremtidige motorvej, med en egentlig vejforbindelse og samtidigt udtage forbindelsesvejen af projektet.

3.5. SMAKKERUP KRO

Charlotte & Randi Møller Madsen, Smakkerup Kro anfører, at det umiddelbart er svært at se, om det vil få nogen indvirkning/problemer for kroen. Til- og frakørsel ifølge hovedforslaget er enten via Svebølle eller Tømmerup, eller fra Kalundborgvej (den nuværende rute 23), som formodes opretholdt som vejforbindelse til de små byer.

Smakkerup Kro har tilkørsel fra Eskebjergvej (som går ud på Skovvejen) og fra selve Skovvejen. Kundegrundlaget kommer fra hele lokalområdet, samt opland (herunder Næstved, Sorø, Ringsted, Slagelse, Holbæk, Roskilde m.m.). Endvidere har kroen også levering af mad ud af huset til store dele af lokalområdet m.m.

Charlotte & Randi Møller Madsen, Smakkerup Kro imødeser meget gerne en vurdering af, hvordan kroen bliver stillet, hvis motorvejen etableres.

Vejdirektoratets bemærkninger til Smakkerup Kros høringsvar

Det er Vejdirektoratets vurdering, at der ikke vil ske en større ændring af lokaltrafikken i området ved kroen. Det er derfor heller ikke Vejdirektoratets vurdering, at Smakkerup Kro får væsentligt ændrede forhold ved motorvejens etablering.

3.6 BJERGSTED SKOV

Bjergsted Skov I/S, der ejer skoven N & S for rute 23 på en strækning af ca. 2 km vest for Amtsvejen ved Jyderup, kommer med følgende ændringsforslag og kommentarer til det skitserede projekt:

Bjergsted Skov foreslår, at den planlagte faunapassage km 27 flyttes til den eksisterende skovvej ca. 200 meter mod vest for den foreslåede og ændres til en kombineret menneske/faunapassage med mulighed for overkørsel med tunge lastbiler. Dette vil gøre anlæg af vendepladser på hver side af motorvejen overflødige. Samtidig er Bjergsted Skov temmelig overbevist om, at den foreslåede faunapassage alligevel vil blive brugt som passage af offentligheden – herunder mountainbikere og i praksis derfor vil have karakter af en menneske/faunapassage.

For at forhindre en stærkt øget trafik ad Bjergsted Byvej foreslår Bjergsted Skov, at der ved den nuværende rundkørsel ved Bregningevej laves til og frakørselsramper i østgående retning, kombineret med, at overkørslen, hvor Bjergsted Byvej krydser rute 23 kun bliver for bløde trafikanter. Den nuværende linjeføring af Bjergsted Byvej burde derfor kunne bibeholdes og man ville undgå fældning af det sydvendte skovbryn øst for overkørslen. Under alle omstændigheder mener Bjergsted Skov, Bjergsted Byvejs nuværende linjeføring bør bibeholdes, for at nedsætte hastigheden på vejen.

Bjergsted Skov spørger om det er korrekt opfattet, at der udlægges ca. 10 m på hver side af vejen til arbejdsareal. Dette vil betyde, at skovbrynene på begge sider af vejen skal fældes. Bjergsted Skov opfordrer Vejdirektoratet til at begrænse indgrebet mest muligt for at undgå skader på den bagvedliggende skov. Ved anlæggelsen af rute 23 i sin tid skete der i de efterfølgende år betydelige skader på grund af den øgede eksponering.

Bjergsted Skov spørger om man kan forestille sig, at motorvejstraceet flyttes 2-3 m nordpå øst for Bjergsted Byvejs krydsning så man undgår at berøre skovbrynet syd for vejen, eller at strækningen ikke har nødspor?

Af Miljørapporten fremgår, at motorvejen skal hegnes i hele sin længde gennem skoven med vildthejn. Hvis hegnet placeres nord for Bjergsted Byvej, hvor denne løber parallelt med motorvejen vil det ifølge Bjergsted Skov give ejere og brugere meget ringe muligheder for adgang til skoven. Der udmunder i dag 2 skovveje og 6 skovspor på strækningen.

Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvar fra Bjergsted Skov

Faunabroen i Bjergsted Skov skal tilgodese krondyrs behov for at komme på tværs af motorvejen. Fred og ro omkring faunapassagen er afgørende for, om krondyrene benytter den. Eftersom der kun er dette ene sted hvor krondyr kan passere motorvejen på hele strækningen mellem Kalundborg og Holbæk er det af afgørende vigtighed, at passagen kommer til at fungerer. Rekreativ og erhvervmæssig brug af faunapassagen kan ikke forenes med krondyrenes behov. Vejdirektoratet vil derfor udforme faunapassagen på en sådan måde at den ikke naturligt vil få karakter af en menneskepassage.

Det skal pointeres, at VVM-undersøgelsen er baseret på et såkaldt skitseprojekt og, at der derfor i forbindelse med en egentlig detailprojektering vil ske en nærmere detailprojektering af vejprojektet. I den forbindelse vil det blive forsøgt at minimere indgrebet i Bjergsted Skovs arealer mest muligt. Det skal dog påpeges, at det ikke forventes, at indgrebet helt kan undgås. Vejdirektoratet har noteret sig at der ved anlæg af den nuværende rute 23 skete store skader på skoven som følge af øget eksponering.

Af trafiksikkerhedsmæssige grunde opsættes der vildthejn langs vejprojektet, hvor der er forhøjet risiko for trafikdræbte dyr. Samtidigt fungerer vildthejnene som ledelinjer for de vilde dyr mod faunapassagen i Bjergsted Skov.

Hvor Bjergsted Byvej løber parallelt med motorvejen igennem Bjergsted Skov vil vildtheget blive placeret mellem motorvejen og Bjergsted Byvej. Hegnet vil dermed ikke påvirke ejere og brugeres adgang til den nordlige del af Bjergsted Skov via Bjergsted Byvej.

4. HØRINGSSVAR FRA BORGERE OG GRUPPER AF BORGERE (GRUNDEJERFORENINGER M.V.)

4.1 JYDERUP INFRASTRUKTURGRUPPE

Dette høringssvar afgives af en gruppe borgere i Jyderup. Gruppen blev nedsat i forbindelse med udarbejdelse af en udviklingsplan for Jyderup, hvor byens infrastruktur er et væsentligt emne. For at sikre byen som en attraktiv handelsby tæt på en rig natur er gruppen dybt optaget af, at sikre gode adgangsveje til byen og den bedst mulige fremkommelighed i selve byen. Jyderup er som stationsby udpeget som en mellemstor by i Holbæk kommune med en forventning om en udbygning i de kommende år.

En eventuel omlægning af Skovvejen fra motortrafikvej til motorvej har optaget infrastrukturgruppen meget, idet en sådan omlægning efter deres opfattelse vil ændre adgangsvejene til byen radikalt og bringe byen tilbage til et trafikmønster fra før 1968 med den forskel, at der i dag bor langt flere mennesker i byen og, at trafikken er øget betydeligt.

Infrastrukturgruppen har nærlæst VVM-undersøgelsen og har med tilfredshed konstateret, at de input, der fra deres side er givet tidligere i processen er blevet taget alvorligt og er blevet underlagt en seriøs vurdering, det gælder især vurderingen af antallet af og placeringen af tilslutningsmulighederne til den eventuelt kommende motorvej og særlige forhold omkring et gammelt erhvervsområde.

Infrastrukturgruppen tager vurderingen af, at der kun kan etableres 2 tilslutningsanlæg til efterretning og er i den sammenhæng enige i placeringen af disse. Infrastrukturgruppen har dog nogle forslag, som de håber, vil kunne indgå i den endelige indstilling til Folketinget.

Aflastning af Jyderups bymidte og Holbækvej i forhold til trafikken til og fra Kalundborgsiden

Med etablering af tilslutningsanlægget ved Kalundborgvej/Amtsvejen vil alle borgere, fra den nordlige del af byen, der skal mod Kalundborg (og tilbage igen) vælge at benytte Holbækvej og Skarridsøgade for at komme frem til tilslutningsanlægget. Dette vil betyde en væsentligt øget belastning på disse veje, der i forvejen er stærkt belastet af den lokale trafik. I den centrale del af byen har Bane Danmark to overskæringer i vejniveau, hvilket i sig selv skaber mange tætte og farlige trafiksituationer.

Infrastrukturgruppen foreslår, at etablering af en lokal gennemfartsvej – med trafik i begge retninger - fra Holbækvej ved det nuværende tilslutningsanlæg til det kommende tilslutningsanlæg ved Amtsvejen og parallelt med motorvejen enten nord eller syd for motorvejen.

Aflastning af Jyderups bymidte og Holbækvej i forhold til trafikken til og fra Københavnsiden

Infrastrukturgruppen bifalder, at Bødkervej forlænges og føres under jernbanen og ind i det "gamle" erhvervsområde. Det giver fin adgang til dette område, men vejføringen umuliggør, at vejen også vil kunne benyttes som en sydlig adgangsvej for byens øvrige borgere. Forslaget til linjeføring skaber forbindelse til Lynggaards vej, men forlængelsen af denne vej i Teglværksvej vil ikke kunne lede trafikken ind og ud af byen.

Infrastrukturgruppen foreslår, at linjeføringen af Bødkervejs forlængelse ændres således, at vejen føres ud mod Rådbergvej nr. 11C og derefter lidt længere mod vest for derefter at dreje mod nord og under jernbanen. En løs skitse til en sådan vejføring vedlægges.

Infrastrukturgruppen vil i dialog med Holbæk kommune søge at få ændret lokalplanerne i dette område således, at kommunen kan etablere en forbindelse fra den nye vej til Søbæksparken.

Søbæksparken vil kunne bære en væsentligt øget trafik og dermed sikre, at borgerne fra den sydlige del af byen benytter denne forbindelse ud og ind ad byen i retning mod København.

Aflastning af Jyderups bymidte og Slagelsevej/Sølystvej/Kalundborgvej i forhold til den nord/syd gående trafik.

I Jyderups bymidteplaner indgår en overordnet strategi om, at åbne byens midte mod Skarridsø/Sølyst således, at naturens rum bliver en del af byens rum. Desværre skærer Slagelsevej/Sølystvej sig gennem dette rum og med tilslutningsanlægget ved Amtsvejen, må en øget nord/syd gående trafik forventes.

Infrastrukturgruppen foreslår, at linjeføringen af rute 225 ændres på stykket fra Akselholm til tilslutningsanlægget ved Amtsvejen til i stedet at følge Cementvejen og motorvejen fra Tornved til Amtsvejen. Der forudsættes den nødvendige skiltning og ajourføring af kort således, at GPS'er vil lede trafikken af denne omfartsvej øst om Jyderup.

Udbygning af Cementvejen

Uanset om rute 225 føres via Cementvejen, vil Cementvejen få en hel central funktion med tilkørsel sydfra til motorvejen (og retur). Det er infrastrukturgruppens opfattelse, at Cementvejen ikke har kapacitet til denne trafik. Infrastrukturgruppen bemærker med glæde, at der på den ombyggede del af Cementvejen vil blive taget særlige hensyn til den nationale cykelrute 4 således, at der anlægges 2 meter brede cykelstier i hver side.

Infrastrukturgruppen foreslår, at Cementvejen udbygges på hele strækningen til Akselholm og forsynes med cykelsti i hver side.

Jyderupstien fra Kongskilde til Hjembæk

Det fremgår ikke af VVM-undersøgelsen, at Jyderupstien på en kort strækning forløber ad Kalundborgvej/Amtsvejen og dermed på en eller anden måde skal krydse motorvejen ved det nye tilslutningsanlæg.

Infrastrukturgruppen foreslår, at etablering af cykel og gangsti på Kalundborgvej/Amtsvejens overføring over motorvejen med særlig opmærksomhed på sikring af størst mulig sikkerhed for de bløde trafikanter ved tilslutningsanlæggets ramper. Allerbedst og sikrest vil dog være en underføring af stien i området.

Pendlerplads

Allerede i dag er der etableret en uofficiel pendlerparkering ved krydset Skovvejen/Cementvejen.

Infrastrukturgruppen foreslår, at etablering af en pendlerplads ved det kommende tilslutningsanlæg ved Cementvejen.

Flytning af rasteplass

I VVM-undersøgelsen foreslås etableret rasteplasser såvel nord som syd for motorvejen mellem Jyderup og Mørkøv. Infrastrukturgruppen har ingen mening om behovet for en sådan plads, men foreslår, at det overvejes, at placere et ensidigt anlæg af rasteplasser ved Cementvejen kombineret med pendlerplads og eventuelt et mindre serviceanlæg i samarbejde med Frode Laursen, der i forvejen har natparkering i samme område.

Bennebo-området

Jyderup og Mørkøv udgør i dag et stort skoledistrikt, hvilket betyder, at elever fra f.eks. Bennebo-området vil kunne gå i skole i Jyderup. Der er i forslaget etableret en sti over motorvejen ved Bennebovej. Det er fint for de elever, der cykler, men for forældre, der skal til møder i Jyderup, vil det

være en betydelig omvej at skulle over Mørkøv for at komme til Jyderup. Det kan også tænkes, at der vil være behov for, at en skolebus kører gennem Bennebo-området. Det må også fremhæves, at Bennebovej ofte anvendes til trafik mellem Jyderup og Skamstrup/Skellingsted.

Infrastrukturgruppen foreslår, at den foreslået cykel/gangsti over motorvejen ved Bennebovej udvides til en egentlig vejføring over motorveje.

Infrastrukturgruppen har noteret sig, at Holbæk kommune i sit høringssvar anbefaler, at nogle af de midlertidige arealanvendelser gøres permanente således, at arealerne kan benyttes til etablering af cykelstier. Ikke mindst i tilknytning til ovenstående betragtninger omkring skolestrukturen bakker infrastrukturgruppen varmt op om dette forslag.

Vejdirektoratets bemærkninger til Jyderup infrastrukturgruppes høringssvar

Vejdirektoratet har noteret sig infrastrukturgruppens høringssvar. I den forbindelse har Vejdirektoratet følgende bemærkninger.

Det er korrekt, at trafikmængderne på Holbækvej og Skarridsøgade stiger i forbindelse med projektet. Det er dog således, at det i forbindelse med VVM-undersøgelserne er blevet vurderet, at en parallelvej ikke vil medføre en reduktion i trafikmængder i de centrale dele af Jyderup, der modsvarer udgiften til en sådan parallelvej.

Vejdirektoratets trafikmodelberegninger viser, at der kun sker en forholdsvis beskeden stigning i trafikken på Teglværksvej som følge af projektet, og det er derfor Vejdirektoratets vurdering, at Teglværksvej også i fremtiden vil kunne afvikle trafikken uden væsentligt flere gener end i dagens situation.

Såfremt Holbæk Kommune vælger at anlægge en ny vej mellem Søbæksparken og Rådbjergvej, vil Vejdirektoratet se på muligheden for at justere på Bødkervejs forlængelse således, at Teglværksvej ikke anvendes af gennemkørende trafik fra Tømmerup.

Vejdirektoratet har noteret sig, at trafikgruppen ønsker, at rute 225 forlægges som en del af motorvejsprojektet. I den forbindelse skal Vejdirektoratet anføre, at rute 225 er en kommunalvej og, at en sådan forlægning vil afbryde den nord-sydgående forbindelse af hele Rute 225.

Med hensyn til forslaget om etablering af cykel og gangsti på Kalundborgvej/Amtsvejens overføring over motorvejen skal Vejdirektoratet bemærke, at stiforbindelsen er indarbejdet i skitseprojektet.

For så vidt angår en udvidelse af Bennebovej til kørende trafik, skal det bemærkes, at en sådan løsning vil medføre en omlægning af Holbækvej på nordsiden af motorvejen, for at skabe forbindelse mellem Bennebovej og Holbækvej. Vejdirektoratet har i forbindelse med VVM-undersøgelserne vurderet, at trafikmængderne ikke tilskrives en sådan omlægning og, at bilister fra Bennebo mod Jyderup eller Mørkøv vil have andre muligheder.

4.2 ERIK JUST PEDERSEN

Erik Just Pedersen anfører, at Jyderup Lokalforum tidligere har peget på behovet for en aflastningsvej langs Skovvejen, da der ellers ville blive en u hensigtsmæssig trafik igennem bymidten via Skarridsøgade eller mod nordvest via Stokkebjergvej og Skovvangen når rampeanlægget ved Holbækvej sløjfes og erstattes af 2 nye rampeanlæg hhv. vest og øst for byen. Dette forslag har Vejdirektoratet dog ikke medtaget i VVM-redegørelsen.

Bilisterne i Jyderup by nord for Skovvejen vil, sådan som forslaget nu er fremlagt, køre via Stokkebjerg og Skovvangen ud på Amtsvejen og derfra syd på mod det nye tilslutningsanlæg i skoven for at køre

mod Kalundborg. Dette giver en uforholdsmæssig stor trafik på en meget lille vej, der ikke er egnet til mere trafik end den, der allerede er i dag. Ligesom vejen allerede i dag er trafikfarlig omkring krydset med Ellebjergvej. Alternativt vil bilisterne køre via Holbækvej og igennem bymidten via Skarridsøgade, da dette vil blive den korteste vej mod Kalundborg. Det vil i unødigt grad belaste Skarridsøgade, der allerede i dag er stærkt trafikeret og som også belastes af bomanlæggene i forbindelse med de to jernbaneoverskæringer i bymidten.

Det angives i VVM-redegørelsen, at de to nye rampeanlæg vest og øst for Jyderup vil forbedre de trafikale forhold på Holbækvej, der fører forbi Jyderup Skole. Dette anser Erik Just Pedersen for at være stærkt tvivlsomt, da byens borgere fortsat er nødsaget til at bruge Holbækvej, uanset om de skal mod øst eller vest på Skovvejen. Samtlige borgere i byen, der bor imellem Skovvejen i syd og Jyderup skole mod nord og som skal mod København, dvs. mod øst, tvinges med det nye forslag til at køre forbi skolen og dermed giver det øget trafik netop omkring skolen. Dette i modsætning til i dag, hvor de ikke skal forbi skolen for at komme ud på Skovvejen.

Erik Just Pedersen foreslår, at der anlægges en ny dobbeltrettet aflastningsvej syd for Skovvejen og langs med Skovengen som forbindelsesvej mellem Holbækvej og Kalundborgvej. Erik Just Pedersen foreslår, at tilslutning til Kalundborgvej anlægges som en rundkørsel for at give en bedre trafikafvikling det pågældende sted.

Erik Just Pedersen anfører, at denne vej vil kunne aflaste trafikken især igennem bymidten, ligesom den i nogen grad vil aflaste trafikken på Stokkebjergvej og Skovvængen og den deraf følgende trafik på Holbækvej forbi skolen.

Erik Just Pedersen anfører, at udbygningen af Skovvejen vil inddrage nye arealer langs motorvejen og, at der derudover skal etableres støjfaskærmning langs bebyggelsen ved Skovengen. Derfor vil anlæg af aflastningsvejen ikke i sig selv give byens borgere de store gener. En del af arealet tæt ved Holbækvej bruges i dag som rampe fra Kalundborgsiden. Da denne skal sløjfes kan arealet i stedet bruges til den nye aflastningsvej.

Vejdirektoratets bemærkninger til Erik Just Pedersens høringssvar

For så vidt angår bemærkninger vedrørende en ny parallelvej mellem Holbækvej og Amtsvejen henvises til Vejdirektoratets bemærkninger til Jyderup infrastrukturgruppes høringssvar.

Vejdirektoratets trafikmodelberegninger indikerer ikke umiddelbart, at hovedforslaget har væsentlig betydning for trafikken på vejen forbi Jyderup Skole, og det er Vejdirektoratets vurdering, at en parallelvej mellem Holbækvej og Amtsvejen ingen effekt har på trafikken forbi Jyderup Skole nord for Skovvejen.

Der henvises i øvrigt til Vejdirektoratets bemærkninger til Holbæk Kommunes høringssvar ovenfor.

4.3 JANET STENBERG

Janet Stenberg bor på vejen Skovbakkerne, som afbrydes hvor motorvejen krydser denne. Jane Stenberg anfører, at familien herved bliver lukket inde og efterfølgende skal køre lange og besværlige omveje via Forsingevej eller Aldersrovej for at komme på arbejde, til institutioner, sport, indkøb osv. Jane Stenberg anfører ligeledes, at det vil være umuligt at benytte busforbindelser, da der vil blive flere kilometer til nærmeste busstoppested. På nuværende tidspunkt er der kun 800 m til nærmeste busstoppested på Skovvejen. Jane Stenberg foreslår derfor, at der etableres en vejforbindelse over motorvejen ved Skovbakkerne, så vejens beboere ikke lukket inde og mister mange af de ting, der gør området til et rart sted, at leve og bo.

Janet Stenberg peger på, at motorvejen vil udgøre en barriere for de mange vilde dyr, der i dag benytter overgangen ved toget som forbindelse mellem deres forskellige områder. Og en planlagt faunapassage ligger ikke lige i nærheden.

Vejdirektoratets bemærkninger til Janet Stenbergs høringssvar

Vejdirektoratet kan bemærke, at muligheden for at etablere en bro over hhv. banen og den nye motorvej har været undersøgt. Det er således, at der pga. afstanden mellem banen og Skovvejen ikke kan etableres en bro på stedet. En sådan bro vil blive for stejl.

Vejdirektoratet kan bemærke, at placering af faunapassager er sket på grundlag af de registrerede forekomster af dyrearter og vurderinger, af potentiale for forekomster af dyrearter. Det er på den baggrund ikke vurderet, at der er forekomster af dyr ved overgangen ved toget, der påkræver oprettelse af faunapassage på dette sted.

4.4 JENS ANDERSEN

Jens Andersen anfører, at en udbygning af Skovvejen til 4 spor på hele strækningen til Kalundborg vil være tilstrækkelig. Det vil være langt billigere end en egentlig motorvej. Det vil også spare omgivelserne for betydelige terræn-omkalfatringer, bl.a. ved Jyderup, hvor det nemt kan gå slemt ud over den smukke natur.

Hvis der skal etableres en motorvej foretrækker Jens Andersen den sydlige linjeføring af motorvejen ved Kalundborg primært fordi det vil sikre, at en eventuel kattegatforbindelse føres ud over Asnæs og ikke føres via Røsnæs. Ifølge Jens Andersen er Røsnæs en naturperle, der ikke bør spoles af en kattegatforbindelse. Asnæs er også et smukt område, men ikke i nær samme grad og tillige er Asnæs allerede udstyret med et kraftværk samt et antal store vindmøller.

Vejdirektoratets bemærkninger til Jens Andersens høringssvar

Vejdirektoratet har noteret synspunkterne.

4.5 HELLE KRISTENSEN

Efter høringen sidste år lå det ifølge Helle Kristensen fast, at det var Skovvejen, der skulle være motorvej. Det undrer derfor Helle Kristensen, at der nu er to forslag til en ny motorvej mellem Bjergsted og Kalundborg.

Helle Kristensen håber, at der snarest muligt vælges en løsning, så konsekvenserne for familiens ejendom kan afklares.

Vejdirektoratets bemærkninger til Helle Kristensens høringssvar

Vejdirektoratet skal beklage, at Helle Kristensen har fået en opfattelse af, at der alene skulle undersøges en opgradering af den eksisterende Skovvej til motorvej. Det er dog således, at de to alternativer også optrådte i forbindelse med den indledende høring, ligesom de er angivet i debatoplægget fra den indledende høring.

Det skal i øvrigt understreges, at en del af VVM-undersøgelsers formål er at undersøge forskellige alternative løsningsmuligheder for vejprojektet.

Vejdirektoratet har noteret, at Helle Kristensen ønsker en hurtig afklaring. Vejdirektoratet kan i den forbindelse oplyse, at der udarbejdes en indstilling til transportministeren med henblik på en politisk stillingtagen til projektet.

4.6 GITTE SOMMER

Gitte Sommer bor på Kalundborgvej i Snertinge og familien er meget plaget af den hurtigkørende og tunge trafik mellem Snertinge, Svinninge og Holbæk, som transporterer grus, korn, fødevarer, biler m.v.

Gitte Sommer beder derfor ikke kun Kalundborg Kommune, men også beslutningstagerne på Christiansborg om, at udforme vejnettet, så al gennemgående trafik mellem Holbæk og Kalundborg overflyttes til en eventuel ny motorvej.

Vejdirektoratets bemærkninger til Gitte Sommers hørings svar

Vejdirektorat har noteret synspunktet.

4.7 YVONNE PEDERSEN OG VIGGO MORTENSEN

Yvonne Pedersen og Viggo Mortensen foreslår, at tilslutningsanlægget ved Cementvejen flyttes længere mod øst samt, at det eksisterende tilslutningsanlæg ved Holbækvej bevares og udbygges for at have en central indkørsel til Jyderup, der tilgodeser både det gamle Jyderup og stationsområde (erhverv til begge sider).

Tilslutningsanlægget ved Amtsvejen foreslås derimod udeladt, idet trafik sydpå kan køre fra ved det østlige tilslutningsanlæg, mens der forventeligt stort set ikke vil være trafik mod nord fra motorvejen, fordi denne trafik vil være drejet mod nord på et tidligere tidspunkt. Kalundborgvej/Amtsvejen skal selvfølgelig føres over motorvejen.

Yvonne Pedersen og Viggo Mortensen peger på, at Bødkervejs forlængelse ifølge det foreløbige projekt bliver en lokalvej, der skal betjene al trafik til industriområdet såvel nord som syd for jernbanen. Blandt andet firmaet Frode Laursen med terminaler på begge sider af jernbanen, som må forventes at benytte denne lokalvej til tunge transporter hele døgnet. Vest for Rådbjergvej ligger en del boliger samt et kommende boligområde, som vil få et markant højere støjniveau. Yvonne Pedersen og Viggo Mortensen foreslår derfor at samle den støjende og/eller tunge trafik dvs. motorvej og forlængelse af Bødkervej umiddelbart syd for motorvejen med skæring af jernbanen.

Da Yvonne Pedersen og Viggo Mortensen købte ejendommen på Rådbjergvej skulle en eventuelt kommende Bødkervej kun betjene området syd for jernbanen - og ikke gå ind over familiens ejendom. Med forslaget i VVM-undersøgelsen er perspektivet markant anderledes og uacceptabelt set i forhold til familiens boligbehov, herunder ro og naturomgivelser.

Ejendommen kan næppe sælges og Yvonne Pedersen og Viggo Mortensen ønsker derfor at blive totaleksproprietar med mindre forlængelse af Bødkervej lægges ud ved Skovvejen som beskrevet ovenfor.

Vejdirektoratets bemærkninger til Yvonne Pedersens hørings svar og Viggo Mortensen

Det skal i øvrigt bemærkes, at der i forbindelse med VVM-undersøgelserne detailprojektering har været vurderet, om der er plads til en vej mellem Frode Laursens terminal og motorvejen, som vist på forslaget. Det er Vejdirektoratets vurdering, at strækningen er for smal til at få plads til en ny vej.

Vedrørende forslaget om en alternativ placering af tilslutningsanlægget kan Vejdirektoratet bemærke at der i forbindelse med VVM-undersøgelserne har været undersøgt et lignende forslag. Vejdirektoratets konklusioner ud fra en trafikal vurdering er, at hovedforslaget trafikalt set er bedre.

Ud fra en "Bymæssig betragtning" vil de nævnte strækninger i byen blive aflastet, men ifølge beregningerne vil en alternativ placering af tilslutningsanlægget medføre en del mere trafik til og fra de nordlige dele af Jyderup byen, hvilket medfører stigende trafik på Stokkebjergvej og Ellebjergvej.

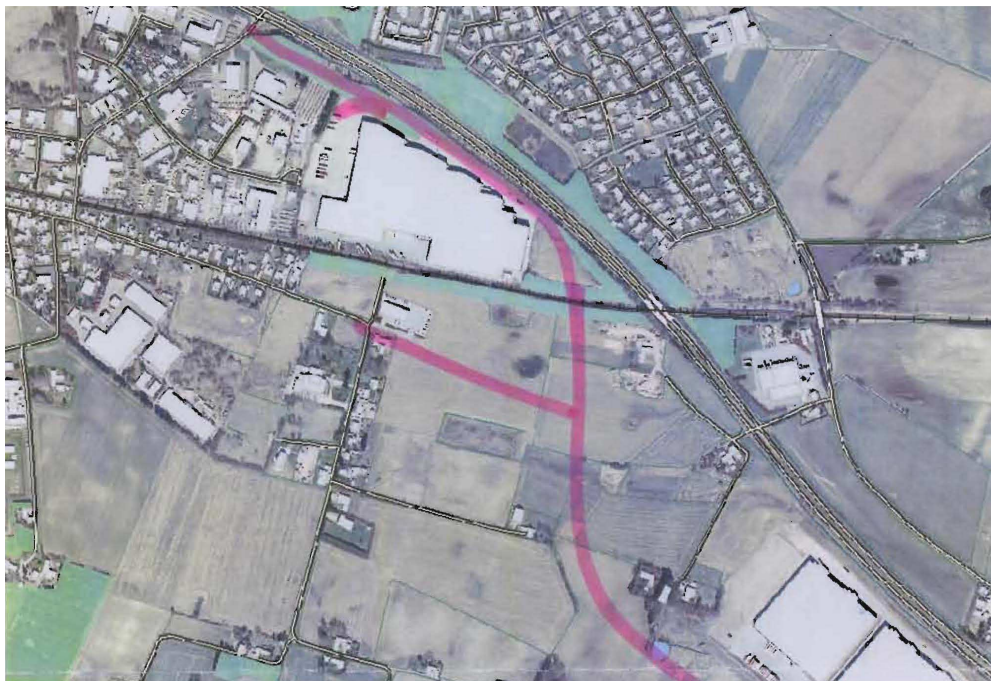
For så vidt angår ønsker om totalekspropriation skal Vejdirektoratet bemærke, at ønsker om totalekspropriation først kan behandles, når en hjemmel til at ekspropriere til vejprojektet.

4.8 LEIF OG PIA PETERSEN

Leif og Pia Petersen anfører, at den skitserede forlængelse af Bødkervej til Industrivej vil gå direkte gennem familiens hus og videre under jernbanen til Stenhuggeren på Industrivej.

Leif og Pia Petersen spørger hvad familien skal stille op med et usælgeligt hus, hvis der ikke er penge til at udbygge Skovvejen til motorvej, eller pengene kun rækker til strækningen fra Bjergsted til Kalundborg. Hvem vil mon købe et hus med så usikker en fremtid og til hvilken pris? Det er jo skitseret, hvor vejen skal gå, når og hvis motorvejen kommer. Leif og Pia Petersen spørger om Vejdirektoratet kan gå ind og forhåndsekspropriere familiens hus?

Leif og Pia Petersen har vedhæftet et alternativt forslag til vejføring for Bødkervejs forlængelse, hvor Bødkervej føres under banen øst for Frode Laursen og går langs Skovvejen til Industrivej. Ud over at give større afstand til boligområder, så undgår man også at skulle bygge vej i et område med flydesand og blød grund.



Vejdirektoratets bemærkninger til Leif og Pia Petersens høringssvar

Vejdirektoratet har forståelse for, at en VVM-undersøgelse medfører, at de lodsejere, der er berørt af projektet kan blive frustrerede over den usikkerhed, det medfører, at der endnu ikke er taget politisk stilling til projektet.

Ønsker om totalekspropriation kan først behandles, når der foreligger en hjemmel til at ekspropriere til vejprojektet.

Det skal i øvrigt bemærkes, at det i forbindelse med VVM-undersøgelserne detailprojektering har været vurderet, om der er plads til en vej mellem Frode Laursens terminal og motorvejen, som vist på forslaget. Det er Vejdirektoratets vurdering, at strækningen er for smal til at få plads til en ny vej.

4.9 LOKALFORUM FOR MØRKØV, SKAMSTRUP OG STIGS BJERGBY

Lokalforum for Mørkøv, Skamstrup og Stigs Bjergby peger på, at det er utrolig vigtigt med etablering af trafiksikre forhold for skolebørn ved tilslutningsanlægget ved Mørkøv. Lokalforum for Mørkøv, Skamstrup og Stigs Bjergby ser frem til, at Vejdirektoratet og Holbæk kommune sammen finder den optimale løsning, gerne med inddragelse af lokalområdet og skolebestyrelsen.

Lokalforummet peger på, at placeringen af rastepladsen mellem Mørkøv og Tornved ikke er optimal. Naboer på Holbækvej vil blive belastet af støj døgnet rundt, da der også skal være natparkering for lastvogne. Lokalforummet peger desuden på, at der ligger et vådområde på den nordlige side af rute 23.

Der peges i høringsvaret fra Lokalforum for Mørkøv, Skamstrup og Stigs Bjergby på en løsning, hvor der etableres et transportcenter i forbindelse med tilslutningsanlægget ved Tornved (Cementvejen). Der peges på et center med parkering for biler og lastbiler (inkl. natparkering), tankanlæg, cafeteria og toiletfaciliteter samt ikke mindst pendlerparkeringspladser.

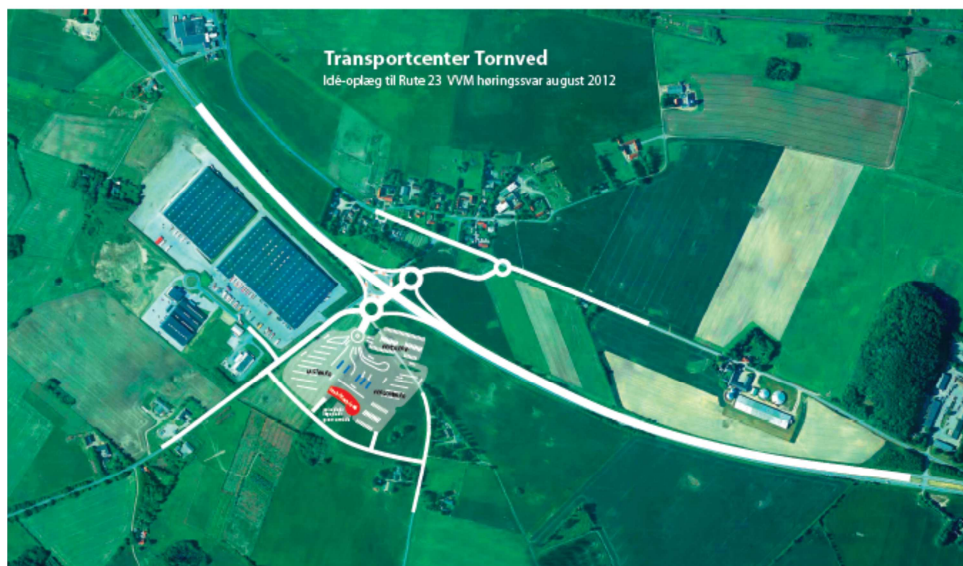
Da tilslutningsanlægget godkendes til modullastvognstog peger Lokalforum for Mørkøv, Skamstrup og Stigs Bjergby på, at det giver god mening med et større fælles anlæg. Privatbiler og modullastvogne kan bedre adskilles og bilister kan holde længere pauser uden, at lastvognschauffører generes i deres hvilepauser. Tankanlæg er nødvendig, da der ikke vil være andre tankanlæg mellem Kalundborg og Roskilde. Placering i Tornved deler strækningen fornuftig på halvvejen.

Lokalforum for Mørkøv, Skamstrup og Stigs Bjergby peger på, at det må være muligt for Vejdirektoratet og Holbæk kommune sammen at løfte opgaven fra to rastepladser til ét perfekt moderne transportcenter, der passer ind i tiden til den ny rute 23 og som er forberedt til at modtage den øgede trafik fra virksomhederne og havnen i Kalundborg. Det kan være et løft til udviklingen af området. Et effektivt tilslutningsanlæg med trafikcenter vil måske trække flere virksomheder til området til glæde for beskæftigelsen lokalt.

Lokalforummet peger på, at det eneste positive ved den valgte placering er, at det giver mulighed for, at den sydligt placerede rasteplads får ind- og udkørsel til Wevers betonvarefabrik. Hvilket medfører, at op til halvdelen af den tunge trafik forbi Kildebjergskolen kunne undgås. Det er dog ikke med i den nuværende planlægning.

Lokalforum for Mørkøv, Skamstrup og Stigs Bjergby foreslår, at der etableres pendlerparkering ved alle tilslutningsanlæg for at gøre det nemt med samkørsel. Det vil være godt for miljøet.

Bilag: Tegningsoplæg til vejføring og placering af Transportcenter



Vejdirektoratets bemærkninger til Lokalforum for Mørkøv, Skamstrup og Stigs Bjergbys høringssvar.

For så vidt angår placering og udformning af rasteanlægget, samt placering af samkørselspladser, skal Vejdirektoratet henvise til bemærkningerne til Holbæk Kommunes høringssvar herom.

4.10 RASMUS PETERSEN

Rasmus Petersen anfører, at den planlagte placering af den nordlige rasteplads vest for Mørkøv er uheldig, da mange boliger vil blive generet af støj fra biler som skal hurtigt op i fart. Dertil kommer, at arealet hvor tilkørselsrampen mod Kalundborg vil komme til at ligge i et meget sumpet område, hvor der løber en å og er et moseområde.

Rasmus Petersen foreslår, at planerne om rastepladser ved Mørkøv droppes og, at de arealer ved Cementvejen, der midlertidigt skal benyttes til jorddepot, omdannes til rasteplads/transportcenter når anlægsarbejdet er afsluttet.

Vejdirektoratets bemærkninger til Rasmus Petersens høringssvar

For så vidt angår placering og udformning af rasteanlægget skal Vejdirektoratet henvise til bemærkningerne til Holbæk Kommunes høringssvar herover.

4.11 JØRGEN FAYE

Jørgen Faye ejer landbrugsareal, som vil blive afskåret mellem motorvejen og jernbanen, hvis der ikke etableres en bro på Højskolevej, så landbrugsmaskiner kan få adgang til arealet. Endvidere vil det være nødvendigt, at anlægge en ny adgangsvej med tilhørende vejret henover naboejendommen, beliggende vest for Birkendegaards hovedgårdsgærde. Dette er for at opretholde den fortsatte landbrugsdrift. Adgangsvejen kan også bruges til vedligeholdelsesarbejder i forbindelse med regnvandsbassinet.

Jørgen Faye foreslår, at hovedforslaget linjeføring flyttes mod syd langs jernbanen på strækningen mellem km 37,3 og 39,3. Dette vil medføre en væsentlig mindre og dermed acceptabel afskæring af landbrugsjord og følger tilmed de naturlige konturer i landskabet. Motorvejen ligger op ad jernbanen, som i forvejen er en betydelig struktur i landskabet. Så er de tekniske strukturer samlet på et sted. Forslaget vil medføre mindre gravearbejde, da der ikke skal graves igennem de tre bakker, som vist i det oprindelige forslag og der vil dermed blive mindre "sår" i landskabet. Mergelgraven, som er beliggende ved km 38, vil samtidig få mere fred.

Til slut vil det være nødvendigt, at etablere en underføring for, at kunne få adgang til de arealer som bliver afskåret, samt for at sikre adgang til regnvandsbassinet. Det er kun nødvendigt, at lave en underføring, som kan bruges af mindre køretøjer.

Har endvidere indsendt 5 kortbilag med forslag til forlægning af motorvej og nye adgangsveje.

Vejdirektoratets bemærkninger til Jørgen Fayes hørings svar

Med hensyn til spørgsmålet om Højskolevejs overføring som egentlig vejforbindelse, skal henvises til hørings svaret til Ubberup Højskole ovenfor.

Med hensyn til bemærkningerne omkring adgang til landbrugsarealer kan Vejdirektoratet bemærke, at det i forbindelse med en eventuel detailprojektering og gennemførelse af projektet vil blive undersøgt om der er mulighed for at gennemføre en jordfordeling. Derved kan bl.a. afskærte landbrugsarealer fordeles mest hensigtsmæssigt i forhold til den eksisterende ejendomsstruktur.

4.12 JENS ERIK NIELSEN MFL

Jens Erik Nielsen m.fl. gør opmærksom på, at vejvandet fra motorvejen skal afledes gennem private vandløb ud til Bregninge Å. Vandløbene løber i et paragraf 3 område, med en særlig bevaringsværdi eng. Det er derfor meget svært at få tilladelse til at vedligeholde disse vandløb.

Jens Erik Nielsen m.fl. ønsker ikke evt. forhøjet vandstand i området. Der mangler beregninger på hvor store vandmængder der kommer og dermed belastning af vandløbene. Disse vandløb bør overgå til offentlige vandløb

VEJDIREKTORATETS BEMÆRKNINGER TIL HØRINGSSVARET FRA JENS ERIK NIELSEN MFL.

Vejdirektoratet henviser for så vidt angår udledningen af overfladevand til åer og vandløb langs motorvejen til Vejdirektoratets bemærkninger til Kalundborg Kommunes hørings svar.

4.13 JENS ERIK NIELSEN

Jens Erik Nielsen anfører, at de af VVM-rapporten kan se, at deres jordvej Dønneland skal omlægges på det sidste stykke op til den gamle Rute 23. Det anføres desuden, at det i rapporten foreslås det, at Dønneland svinger til højre i en bue og ender ved Rute 23 parallel med jordvejen ned til Bjørn Behrendorff (Kalundborgvej nr. 118). Jens Erik Nielsen fremfører at han synes, at det er fjollet, at to jordveje skal gå op til Rute 23 næsten lige ved siden af hinanden.

Det må være langt bedre, at Dønneland og Kalundborgvej 118 bruger samme udkørsel. Jens Erik Nielsen foreslår derfor, at Dønneland bliver ført hen og benytter jordvejen til Kalundborgvej 118 på det sidste stykke.

Dønneland er i dag hævet et godt stykke over niveau med marken. Jens Erik Nielsen peger på at der i årenes løb er kørt store mængder af stabil på, så vejen er hævet. Han ønsker, at den nye omlægning også bliver hævet. Hvis det ender med at blive en hulvej, vil det vil blive meget svært at få ryddet sne om vinteren, så han kan komme ud på Rute 23. At køre op på en trafikeret vej i glat føre fra en skråning om vinteren er meget farligt. Hjulene snurrer rundt og der opstår farlige situationer.

Vejdirektoratets bemærkninger til Jens Erik Nielsens hørings svar

Vejdirektoratet er enig i, at der ikke umiddelbart er trafikalt behov for to parallelle udkørsler til den eksisterende Skovvej. Såfremt Kalundborg Kommune og ejeren af ejendommen Kalundborgvej 118 er indstillet på det vil Vejdirektoratet i forbindelse med detailprojekteringen justere projektet således, at Dønneland føres til adgangsvejen til Kalundborgvej 118 i stedet for til Skovvejen.

Den nærmere udformning af Dønneland vil blive fastlagt i forbindelse med en eventuel detailprojektering. Vejdirektoratet har dog noteret, at Jens Erik Nielsen ønsker, at Dønneland lægges på en mindre dæmning.

4.14 VEJLAUGET MINDEGÅRDSVEJ

Vejlauget Mindegårdsvej peger på, at der i hovedforslaget er foreslået en omlægning af Mindegårdsvej, hvor den eksisterende vej benyttes mod øst til Mindegårdsvej nr. 4, derefter føres vejen mod syd over St. Løgtvedgårds jord, med tilslutning ved Løgtved.

Denne løsning vil kræve en udvidelse af bredden på eksisterende Mindegårdsvej, samt ekspropriation af jord til ny vej over Løgtvedgård. Vejføringen giver beboerne en lang omvej til Kalundborg, der er arbejds- og handelsby. Vejlauget kræver samtidigt, at vejen bliver en kommunal vej uden udgifter til snerydning og vedligeholdelse for Vejlauget.

I stedet for vil Vejlauget foreslå, at Mindegårdsvej omlægges så den følger motorvejen mod vest og tilsluttes Dønneland. Dette giver beboerne en kortere vej til Kalundborg og jorden er i forvejen eksproprieret til anlæg af motorvejen. Den ny vej må være en kommunal vej uden udgifter for Vejlauget.

Vejdirektoratets bemærkninger til Vejlauget Mindegårdsvejs høringssvar.

Vejdirektoratet er indstillet på, at vejen forlægges til Dønneland i stedet for som anført mod Løgtved.

Vejdirektoratet anlægger alle lokalveje mv. der er angivet i VVM-rapporten, herefter nedklassificeres de lokale veje til kommuneveje. Det er herefter kommunen, der tager stilling til om vejen skal nedklassificeres til privat fællesvej.

4.15 HANS OG THOMAS BØNLYKKE

Hans & Thomas Bønlykke Olsen oplyser, at de på Asmindrup 1, Asmindrup 6, Asmindrup 20 og Højskolevej 5a sammenlagt har et jordareal, som er i miljømæssig harmoni med gårdejernes svineproduktion.

Med det areal som Hans & Thomas Bønlykke Olsen efter planen skal afgive til motorvej plus det areal, som bliver afskåret bag motorvejen og højskolen, vil det være nødvendigt med evt. tillægsjord eller erstatning for nedsat svineproduktion.

Vejdirektoratets bemærkninger til Hans og Thomas Bønlykkes høringssvar

Med hensyn til bemærkningerne omkring adgang til landbrugsarealer kan Vejdirektoratet bemærke, at det i forbindelse med en eventuel detailprojektering og gennemførelse af projektet vil blive undersøgt om der er mulighed for at gennemføre en jordfordeling. Derved kan bl.a. afskærne landbrugsarealer fordeles mest hensigtsmæssigt i forhold til den eksisterende ejendomsstruktur.

4.16 MARTIN HOFFMANN

Martin Hoffmann bor i Bjergsted og han frygter, at motorvejen vil give støjgener og ødelæggelse af naturskønne områder. Ligeledes frygter Martin Hoffmann, at motorvejen vil give meget mere tung trafik gennem Bjergsted fra de to nærliggende grusgrave.

Martin Hoffmann spørger, om der ved udformningen af tilslutningsanlægget ved Amtsvejen (Jyderup Vest) er taget hensyn til den kødannelse som togdriften gennem Jyderup medfører, herunder risikoen for kødannelse ned ad frakørselsramperne og ud på motorvejen.

Martin Hoffmann ser dog også motorvejen som et positivt skridt mod fornyelse og vækst i Kalundborg kommune, men tænker om der er taget de helt rigtige beslutninger. Han peger på, at han før har

arbejdet på en skole som lå ved rute 22 mellem Slagelse og Kalundborg, hvor han har holdt øje med trafikken og observeret mere og tungere trafik den vej.

Martin Hoffmann peger på, at det højst sandsynligt skyldes, at vognmænd fra Hovedstadsområdet, Fyn og Jylland, vælger rute 22 for at levere vare og lign. i Kalundborg. Martin Hoffmann tror ikke, at tunge køretøjer, vælger at køre ad rute 22 via Slagelse for at komme til Kalundborg, da det bliver en omvej på en 40 km. Han pointerer desuden, at han ofte kører på rute 23 for at handle i Jyderup og, at den tunge trafik er mindre på rute 23 end på rute 22.

Vejdirektoratets bemærkninger til Martin Hoffmanns høringsvar

Det er væsentligt at påpege at gennemkørende trafik gennem Bjergsted er et vigtigt fokuspunkt for Vejdirektoratet, det vil således løbende gennem resten af processen, i samarbejde med Kalundborg Kommune, blive vurderet om der er behov for kørselsrestriktioner mv. ved Bjergsted. Det er dog også Vejdirektoratets vurdering at risikoen for forøget tung trafik gennem Bjergsted som følge af motorvejsprojektet er minimal.

Vejdirektorat skal yderligere anføre, at det ikke er vurderet, at der er risiko for kødannelser som følge af togdriften gennem Jyderup.

Med hensyn til synspunkterne omkring aflastning af rute 22, skal Vejdirektoratet bemærke, at det ikke er en del af formålet med motorvejsprojektet at aflaste rute 22.

4.17 TORBENFELDT GODS

Torbenfeldt Gods peger på, at boligerne ved Mørkøv by ved til- og frakørsels ramperne, vil blive påvirket af yderligere støjgener og især nattrafikken vil kunne opleves yderst generende. Som følge heraf har man valgt at etablere støjskærme ved de to tilkørselsramper til motorvejen, hvor der ligger boliger langs rampen.

Desværre har Vejdirektoratet overset, at Torbenfeldt Gods har en ejendom med to boliger liggende umiddelbart op af den østlige tilkørselsrampe til Mørkøv og denne bolig har som følge heraf, ikke fået opsat støjskærme.

Torbenfeldt Gods skal derfor anmode om, at projektet tilrettes således, at der også opstilles støjskærm ved den østlige tilkørselsrampe. I modsat fald vil Torbenfeldt Gods' udlejningsejendom opleve en væsentlig værdiforringelse og det vil næppe være muligt fremover at udleje ejendommen til gode og solide lejere som vil være attraktive for lokalområdet.

Vejdirektoratets bemærkninger til høringsvaret fra Torbenfeldt Gods

Det er Vejdirektoratets vurdering, at en støjafskærmning langs den nordvestlige rampe ved Mørkøv, vil have en meget begrænset effekt i forhold til omkostningen til opstillingen af en sådan støjskærm. En støjskærm langs den nordøstlige rampe er derfor blevet udeladt af projektet.

Det kan i øvrigt oplyses, at en støjskærm ved rampen vil medføre, at de to nævnte boliger begge vurderes at blive belastet med støj over 63 dB. I forbindelse med et eventuelt fremtidigt motorvejsprojekt, vil lodsejere, der er belastet med mere end 63 dB blive tilbudt tilskud til støjisolering af boligen efter Vejdirektoratets retningslinjer herfor.

Det kan oplyses, at en støjskærm, til aflastning af de to boliger skal have en længde på ca. 140 m, hvilket erfaringsmæssigt modsvarer en pris på ca. 2.1 million kr.

4.18 A/S SILVAGRA.

A/S Silvagra, der bl.a. er ejer af Orekrog Skov anfører, at de foranstaltninger, der omtales i WM-undersøgelsen efter ejers opfattelse skal være udtryk for kompenserende foranstaltninger, som følge af udbygning af strækningen til motorvej.

A/S Silvagra understreger, at der i dag allerede er en 4-sporet motortrafikvej, hvor en udbygning af denne med 2 nødspor samt nedlæggelse af en tilkørsel, der kun må anvendes af motorkørertøjer, ikke ændrer ved dyrelivets muligheder for passage på tværs af vejen. Dette overflødiggør efter A/S Silvagras opfattelse behovet for etablering af fauna passage, herunder den planlagte faunapassage ved Møllekrog, da der efter teksten kun etableres autoværn og nødspor på denne strækning. Faunapassage, der endvidere formentlig tillige vil blive anvendt ved gåendes og cyklendes passage på tværs af motorvejen.

Der er endvidere ikke i dag adgang for gående og cyklende fra Knabstrupside til Orekrogs nordvestlige hjørne, da det ikke er tilladt for disse at krydse den eksisterende motortrafikvej. Adgang til skoven ved Orekrog sker i dag ved Knabstrup via Knabstrupvej igennem den allerede eksisterende stitunnel under rute 23. Denne adgangsmulighed vil bestå i uændret form også efter gennemførelse af motorvejsprojektet

A/S Silvagra kan derfor ikke støtte, at der som led i projektet planlægges etableret en stikrydsning, der skal give cyklister og gående en ny adgang til Orekrog, idet det kun er bilers tilkørsel fra vest mod øst, der på stedet forhindres i forbindelse med motorvejsanlægget.

Anlæg af en sådan stiforbindelse vil føre til en øget færdsel i skoven, hvilket bl.a. vil forringe områdets jagtværdier. Endvidere skal der anlægges en ny forbindelsesvej inde i skoven igennem et gammelt moseområde, da der ikke med den planlagte stikrydsnings placering har forbindelse med skovens øvrige vejsystem.

Holbæk Kommune udarbejdede i 2008 en meget udskældt stiplan for Holbæk Kommune. Stiplanen blev udarbejdet uden lodsejeropbakning og var bl.a. kendetegnet ved at være helt urealistisk at gennemføre økonomisk, da den samlede anlægsomkostning kunne udgøre op til 300 millioner kroner. Et af ønskerne i Holbæk Kommunes stiplan var netop en passage på Skovvejen ved Tvede.

På baggrund af ovenstående, kan det derfor ikke udelukkes, at Morten Holme blander sine egne private ambitioner om et sammenhængende stinet i Holbæk Kommune ind i planlægningen af en motorvej på rute 23 ved Orekrog.

Umiddelbart må det være i offentlighedens interesse, at stibroer over en kommende motorvej med et anlægsbudget på 4-5. millioner, placeres der hvor beboerne har et behov for at opretholde en allerede eksisterende væsentlig og vigtig færdsel.

A/S Silvagra skal på baggrund af ovenstående anmode om, at forslaget om faunapassage ved Møllekrog og stikrydsning ved Tvede til Orekrog Skov, bliver trukket tilbage.

Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvaret fra A/S Silvagra

Vejdirektoratet kan bemærke, at en faunapassage til vilde dyr i Orekrog er indbygget i projektet fordi en udbygning af den eksisterende vej gennem skoven med midterautoværn, nødspor og vildthevn, vil øge barriereeffekten for de vilde dyr i en grad, så det på sigt kan betyde en nedgang i bestandene på begge sider af motorvejen.

Der vil ikke blive anlagt stier til gående og cyklister til eller igennem faunapassagen da dette ikke er foreneligt med dyrenes behov. Ved at anlægge en faunapassage kun til brug for dyrene opretholdes

skovens jagtværdier. Der opsættes i øvrigt vildthejn, gennem skoven af trafikikkerhedsmæssige grunde.

Vejdirektoratet i kan øvrigt bemærke, at stikrydsningen ganske rigtigt er indarbejdet således, at Holbæk Kommunes stiplan ikke forhindres af motorvejsprojektet-

4.19 KNABSTRUP GODS

Knabstrup Gods anfører nedenstående bemærkninger, der relaterer sig til de arealer, der tilhører Knabstrup Gods og som berøres af planen.

Vejføringen ad dæmning af den omlagte Knabstrupvej nord for Skovvejen betinger, at der ikke længere vil være adgang for landbrugsmaskiner til godsets jorder nord og syd for Skovvejen. Der må sikres adgang til disse marker.

Vejføringen langs Skovvejen betinger, at en del af godsets mark benævnt Kejsersmarken gennemskæres af den nye parallelvej. Der skal være adgang til denne del af marken.

Ud til den eksisterende Knabstrupvej er beliggende to ældre arbejderboliger. Den nordligste er benævnt Set. Thomashuset hvilket skyldes, at boligen er opført i starten af 1700-tallet af den daværende ejer, efter hans hjemkomst fra De Vestindiske Øer. Huset er opført af neger-slaver fra De Vestindiske Øer og byggestilen har fulgt den byggestil, der blev anvendt på øerne på daværende tidspunkt. Huset er ikke fredet eller registreret som bevaringsværdig, men må anses for bevaringsværdig og det findes derfor vigtigt om miljøet omkring huset beskyttes. Husets beliggenhed er markeret med rødt på det medfølgende foto.



Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvaret fra Knabstrup Gods.

Vejdirektoratet skal anføre, at vejprojektet udformes således, at den fremtidige drift af godsets arealer kan opretholdes.

Det er Vejdirektoratets intention at berøre de omtalte arbejderboliger og deres omgivende miljø mindst muligt.

4.20 KÆRBY LANDSBYLAUG

Kærby Landsbylaug peger på, at der i VVM-redegørelsen er fremlagt en løsning, hvor Højskolevej lukkes og Tingvejen bliver gennemfartsvej.

Kærby Landsbylaug ønsker i stedet, at Højskolevej føres over motorvejen som vejbro, mens overføringen af Tingvejen bliver en "cykelbro" så skolebørn kan komme til Tømmerup Friskole. I tilknytning hertil ønskes en forbindelse mellem Tingvejen og Højskolevej.

Landsbylauget peger på, at hvis Tingvejen bliver gennemfartsvej vil det give en øget belastning af trafik mellem "Ubby-området" og "Tømmerup-området" hvilket allerede nu er et problem på broen over jernbanen. Allerede nu kører rigtig mange store lastbiler ad Tingvejen, trods begrænsning på broen. Det viser sig, at de kører efter hvad deres GPS siger og respekterer ikke skiltningen.

Kærby Landsbylaug anfører, at en vejforbindelse over motorvejen ved Højskolevej og en vejforbindelse mellem Højskolevej og Tingvejen vil betyde, at de fleste vil bruge Kærbyvej til forbindelse mellem "Ubby-området" og "Tømmerup-området". Derved opnås der en mere sikker cykelvej via Tingvejen og omvejen ad Højskolevej vurderes ikke at være et problem for beboerne på Tingvejen.

Vejdirektoratets bemærkninger til Kærby Landsbylaugs høringssvar

Vejdirektoratet skal henvise til ovennævnte bemærkninger til Ubberup Højskoles høringssvar.

4.21 OTTO BRO JØRGENSEN

Otto Bro-Jørgensen peger på, at Bane DK stadig har et areal nordvest for deres anlæg omkring Jyderup Station; dette areal blev tidligere benyttet til at rangere damplokomotiver ind på mhp. at udskifte vand.

Området anvendes ikke mere og er sprunget i skov, men det er nærliggende at anvende dette areal til pendler-parkeringsplads for såvel til jernbanen og til motorvejen; Otto Bro-Jørgensen anslår, at der er plads til 150 biler.

Vejdirektoratets bemærkninger til Otto Bro Jørgensens høringssvar

Vejdirektoratet har noteret sig Otto Bro Jørgensens bemærkninger og vil holde arealet i mente i forbindelse med den senere fastlæggelse af placering af parker og rejs anlæg.

4.22 ANNE WOLFENBERG OG PETER W. OLSEN

Anne Wolfenberg og Peter W. Olsen anbefaler Vejdirektoratets alternative forslag, som på den sidste del kommer til at løbe mellem Kærby og Rørby.

Et væsentligt argument for dette er, at motorvejen derved får mere direkte retning mod Kalundborgs havn, hvor man må forvente, at meget af den tunge trafik vil have retning mod. Endvidere vil biltrafik til en eventuelt ny færgeforbindelse, som kunne blive et positivt resultat af motorvejen, blive ledt mere direkte til havneområdet.

I tilfælde af, at man ønsker at lægge sig fast på nybygningsstrækningens hovedforslag, ønsker Anne og Peter at påpege nedenstående fordele og ulemper - alt sammen vedrørende Kærbyvejens overføring over nybygningsstrækningen og tilkoblingen på den nuværende hovedvej 23

Anne Wolfenberg og Peter W. Olsen er tilfredse med intentionerne om at etablere bro på Kærbyvej over motorvejen med tilslutning til hovedvej 23 og Tømmerupvej. Ejendommen er beliggende på Tømmerupvej, mens hovedparten af jordtilliggendet er placeret langs Kærbyvej og uden denne broforbindelse over motorvejen, vil det ikke længere, i henhold til Anne Wolfenberg og Peter W. Olsen, være muligt at dyrke jorden til ejendommen og de fremfører derfor at de vil været nødsaget til at kræve ejendommen totalekspropriet. Anne Wolfenberg og Peter W. Olsen ser derfor med tilfredshed frem til, at forslaget om broforbindelse ad Kærbyvej over motorvejen bibeholdes.

Vedr. forsinkelsesbassin på matr. 3t og afledningen af vand

Anne Wolfenberg og Peter W. Olsen ser med bekymring på Vejdirektoratets intentioner om at etablere forsinkelsesbassin på deres nabos matr.nr. 3t Tømmerup, Kalundborg jorder, med afløb til eksisterende dræn, idet kapaciteten ikke vil være tilstrækkelig i de eksisterende dræn, som blandt andet løber via ejendommens marker. Derfor imødeser de naturligvis Vejdirektoratets bekostning af et nyt dræn med den fornødne øgede kapacitet.

Anne Wolfenberg og Peter W. Olsen ser også med bekymring på, at Vejdirektoratet estimerer oversvømmelse fra forsinkelsesbassinet til de omliggende marker hvert 5-10 år. De fremfører at de mangler at se de bagvedliggende beregninger for estimatet baseret på kendskab til lokale nedbørsmængder m.v. Anne Wolfenberg og Peter W. Olsen sætter derfor spørgsmålstegn ved den estimerede hyppighed af disse oversvømmelser og imødeser vejdirektoratets dokumentation for estimaterne.

Desuden ser Anne Wolfenberg og Peter W. Olsen med bekymring på, at VVM-redegørelsen udelukkende omtaler konsekvenser af oversvømmelser i forhold til vandkvaliteten i nærliggende vandløb, men ikke konsekvenserne for de omliggende, fødevarereproducerende marker. Det er bekymrende. De fremfører at det er bekymrende, hvis forurenet vand kan overrisle de fødevarer, der bliver produceret på disse marker med de negative konsekvenser, det kan have for de mennesker og dyr, der skal indtage disse fødevarer. Endvidere kan oversvømmelserne medføre direkte driftstab på de omkringliggende marker. Anne Wolfenberg og Peter W. Olsen fremfører derfor at en oversvømmelse af de arealer, som grænser op til vandhullet, vil derfor naturligvis blive mødt med et erstatningskrav mod Vejdirektoratet.

Endnu en bekymring for etableringen af det nævnte bassin er, at det på længere sigt kan overgå til beskyttet natur og dermed få betydning for den fremtidige drift af deres nærliggende marker. Det ønsker Anne Wolfenberg og Peter W. Olsen allerede nu taget i betragtning mhp. erstatning for fremtidigt driftstab.

Genetablering af eksisterende dræn m.v.

Ved etablering af motorvejens hovedforslag syd for Tømmerup, kommer ejendommens jord til at ligge både nord og syd for den nye motorvejsstrækning og dermed vil eksisterende dræn komme til at ligge under motorvejen.

Anne Wolfenberg og Peter W. Olsen imødeser, at Vejdirektoratet reetablerer og gentilsletter eksisterende dræn til motorvejens tilstødende arealer, ligesom de imødeser genetablering og vedligehold af grøfter og vejkanter.

Hvis der sker ændringer i niveauet som følge af etablering af motorvejen imødeser Anne Wolfenberg og Peter W. Olsen også Vejdirektoratets genetablering af dræn således, at Vejdirektoratet sikrer, at forpligtigelser om afledning af opstrøms vand overholdes.

Mindre afklemt jordlod

Anne Wolfenberg og Peter W. Olsen fremfører at de fremgår af vejdirektoratets VVM-redegørelse, at man vil ekspropriere noget af den nuværende matr. 4i (Tømmerup) til motorvejsstrækningen, men at ekspropriationen vil efterlade en lille jordlod u-eksproprieret svarende til omkring et par byggegrunde af matr. 4i mellem den nuværende hovedvej 23 og motorvejens hovedforslag. En så lille jordlod vil være landbrugsmæssig uanvendelig. Anne Wolfenberg og Peter W. Olsen imødeser derfor, at Vejdirektoratet med-eksproprierer denne mindre jordlod.

Fald i ejendomsværdi

Som følge af nyetableringen af motorvejen ved Tømmerup, vil jorden syd for motorvejen og vest for kærbyvej blive reduceret fra omkring 5,3 hektar til omkring 3,5 hektar. En så reduceret jordlod klemte inde på tre sider af to veje og jernbanen vil blive mindre økonomisk at dyrke. Det vil reducere ejendommens anvendelighed og ejendommens værdi, hvilket Anne Wolfenberg og Peter W. Olsen imødeser kompenseret økonomisk eller via tildeling af anden tilsvarende jord med en god arondering i forhold til ejendommen.

Også selve gårdens bygninger, inkl. stuehus, beliggende Tømmerupvej 51, vil komme til at ligge tæt på den nye motorvej, hvilket vil medføre støjgener, som vil gøre ejendommen mindre værdifuld. Derfor imødeser Anne Wolfenberg og Peter W. Olsen naturligvis også økonomisk kompensation for den del af ejendommens værdiforringelse.

Vejdirektoratets bemærkninger til Anne Wolfenberg og Peter W. Olsens høringssvar

Vejdirektoratet har noteret sig Anne Wolfenberg og Peter W. Olsens bemærkninger og kommentarer og har i den forbindelse følgende bemærkninger.

For så vidt angår udformning og funktion af regnvandsbassiner, skal det bemærkes, at der ved dimensionering er regnet med særlig lav udledning til følsomme vandløbsspidser og generelt med lille udledningshastighed. Det skal desuden nævnes, at forudsætninger og beregninger af afvandingssystemet er afrapporteret af Vejdirektoratets afvandingstekniske rådgiver, afrapporteringen er tilgængelig på <http://www.vejdirektoratet.dk/skovvejen>

Det skal desuden bemærkes, at regnvandsbassiner mv. vil blive forsøgt indpasset i det omgivende landskab, og at der i forbindelse med detailprojekteringen vil ske en nærmere projektering og udformning i samarbejde med landskabsarkitekter.

Såfremt der i som konsekvens af anlægget af motorvejen skal ske en kapacitetsforøgelse af regnvandsledninger eller dræn afholdes udgifter hertil af vejprojektet.

Vedrørende ekspropriation og erstatning for afskårne landbrudsarealer mv. skal Vejdirektoratet anføre, at en eventuel erstatning fastsættes af ekspropriationskommissionen i forbindelse med et eventuelt anlægsarbejde. På Vejdirektoratets hjemmeside her:

http://www.vejdirektoratet.dk/DA/viden_og_data/statens-veje/en-vej-bliver-til/Ekspropriation/Sider/default.aspx er beskrevet hvordan ekspropriationsforretningen forløber.

Dræn mv., der ødelægges eller overskæres som følge af eventuelle anlægsarbejder vil blive retableret således at deres fremtidige funktion kan opretholdes.

Vejdirektoratet skal desuden bemærke, at der i forbindelse med en eventuel detailprojektering og gennemførelse af projektet vil blive gennemført en undersøgelse af, om der er mulighed for at gennemføre en jordfordeling. Derved kan bl.a. afskårne landbrugsarealer fordeles mest hensigtsmæssigt i forhold til den eksisterende ejendomsstruktur.

4.23 ANNE WOLFENBERG OG PETER W. OLSEN, SAMT MICHAEL JOHANSEN

Anne Wolfenberg og Peter W. Olsen, samt Michael Johansen ser med bekymring på den afledning af vand, der vil komme fra det forsinkelsesbassin, som Vejdirektoratet ønsker placeret på Matr. 3t Tømmerup, Kalundborg Jorder, langs Kærbyvej umiddelbart syd for den nye motorvej.

Afledningen af vandet herfra kan ikke ske via de eksisterende dræn, idet de allerede i dag er fuldt belastede. Derfor vil etablering af et forsinkelsesbassin i dette område kræve Vejdirektoratets bekostning af en ny drænledning med større kapacitet på hele strækningen fra motorvejen, over matr. 4i øst for Kærbyvej, under jernbanen og via matr. nr. 13b m.fl. syd for Kærby Enggård og videre helt ud til Kærby Å.

Uanset om valget falder på nybygningsstrækningens hoved- eller alternative forslag, vil Anne Wolfenberg og Peter W. Olsen desuden gøre opmærksom på, at afledningen fra motorvejen desuden vil kræve øget vandledningsevne af Kærby Å eller etablering af en sideløbende ledning direkte til Kalundborg fjord.

Årsagen er, at Kærby Å allerede i dag er overbelastet som følge af øgede nedbørsmængder, kommunens reducerede oprensning af åen, samt tilførsel af rensevand fra Novo og der er også i dag problemer med lejlighedsvis oversvømmelse af nærliggende engarealer. Derfor må øget tilførsel af vand til Kærby Å fra den nye motorvej nødvendigvis også medføre en udvidelse af å-systemets kapacitet. I modsat fald vil det give stigende problemer med oversvømmelse og forsumpning opstrøms, som ingen naturligvis være tjent med.

En øget vandtilførsel fra motorvejssystemet uden øgning åens vandledningsevne vil derfor betyde, at vej direktoratet vil blive mødt af krav om erstatning for afgrødetab for det agerjord, der vil blive berørt.

Anne Wolfenberg og Peter W. Olsen kan se af WM-rapporten, at Vejdirektoratet estimerer afledningen fra forsinkelsesbassinene til at udgøre 1 liter pr. sek. pr. hektar, som man anslår være lig med den gennemsnitlige naturlige afstrømning af overfladevand fra motorvejen.

De finder det uacceptabelt, at vejdirektoratet ikke estimerer vandmængden mere præcist ud fra specifikke lokalforhold så som typiske nedbørsmængder i lokalområdet, arealet af motorvejen, der skal afvande til de specifikke forsinkelsesbassiner langs motorvejen, osv., osv.

Sådanne specifikke udregninger må Anne Wolfenberg og Peter W. Olsen forlange dokumenteret, for at sikre, at forsinkelsesbassinene samt de videre drænrør og vandløb dimensioneres med en tilstrækkelig kapacitet.

Vejdirektoratets bemærkninger til Anne Wolfenberg og Peter W. Olsen, samt Michael Johansens hørings svar

Vejdirektoratet henviser til bemærkningerne ovenfor til Anne Wolfenberg og Peter W. Olsen hørings svar ovenfor.

4.24 KURT OG BIRGIT ANDERSEN

Kurt og Birgit Andersen fremfører, at der iflg. forslaget vil blive etableret cykelsti på den del af Cementvejen, der omlægges.

Kurt og Birgit Andersens forslag er, at der etableres cykelsti på HELE Cementvejen, da vejen vil blive endnu mere befærdet, end tilfældet er i dag.

I dag er der stærk - og stærkt kørende - trafik, specielt i morgen- og eftermiddagstimerne, da mange benytter vejen, hvis man kommer fra Slagelse-siden og skal mod København og omvendt.

Kurt og Birgit Andersen forventer endnu større trafikmængde, hvis omlægningen af Skovvejen gennemføres. I så fald vil en stor del af den trafik - specielt lastbiltrafikken - som skal fra Slagelse-siden og nordpå mod Nykøbing og omvendt - iflg. forslaget blive ledt ad Cementvejen for at undgå denne trafik på Slagelsevej i Jyderup by. Derfor mener de, en cykelsti må være en nødvendighed.

Kurt og Birgit Andersen foreslår ligeledes, at der også etableres cykelsti på Bødkervej, når/hvis denne forlænges ind til det gamle industrikvarter i Jyderup. Trafikken på Bødkervej vil fortrinsvis være lastbiltrafik, men vejen vil spare cyklister fra Cementvejen til Jyderup nogle kilometer, hvorfor de mener, det vil være hensigtsmæssige med en cykelsti.

Fælles for Kurt og Birgit Andersens forslag om cykelstier er, at de mener, dette vil være en fordel for såvel motortrafikken som for cyklister/gående.

Vejdirektoratets bemærkninger til Kurt og Birgit Andersens høringssvar.

Cementvejen er en kommunal vej, og det er derfor op til Kalundborg Kommune at etablere cykelstier langs denne.

Det kan oplyses, at Bødkervejs forlængelse er forudsat udført med cykelstier i begge retninger.

4.25 KÆRBY VANDVÆRK

Kærby Vandværk ser sig nødsaget til at genfremsende deres indsigelser, der tidligere er indsendt den 28. august 2011. Vandværket kan af det nuværende plan sæt se, at der er indtegnet og taget højde for de kommunale vandværker. Vandværket kan også læse, at Kærby Vandværk er nævnt i planen, men de undrer sig meget over, hvorfor kildepladser, boringer og vandværk ikke er tegnet ind, Ikke mindst når det alternative forslag fører motorvejen lige hen over vandværk og boringer.

Der indgives derfor indsigelse fra Kærby Vandværk mod den alternative linjeføringsplacering jfr. forundersøgelsen fra Vejdirektoratet vedrørende området øst for Kærby, der er beliggende øst for Kalundborg.

- Motorvejen er placeret med forløb lige hen over selve vandværket.
- Ud over vandværket er der 2 boringer, som ligeledes bliver berørt
- Vandværkets forsyningsområde bliver gennemskåret.
- Vandværkets vandindvindingsområde bliver gennemskåret

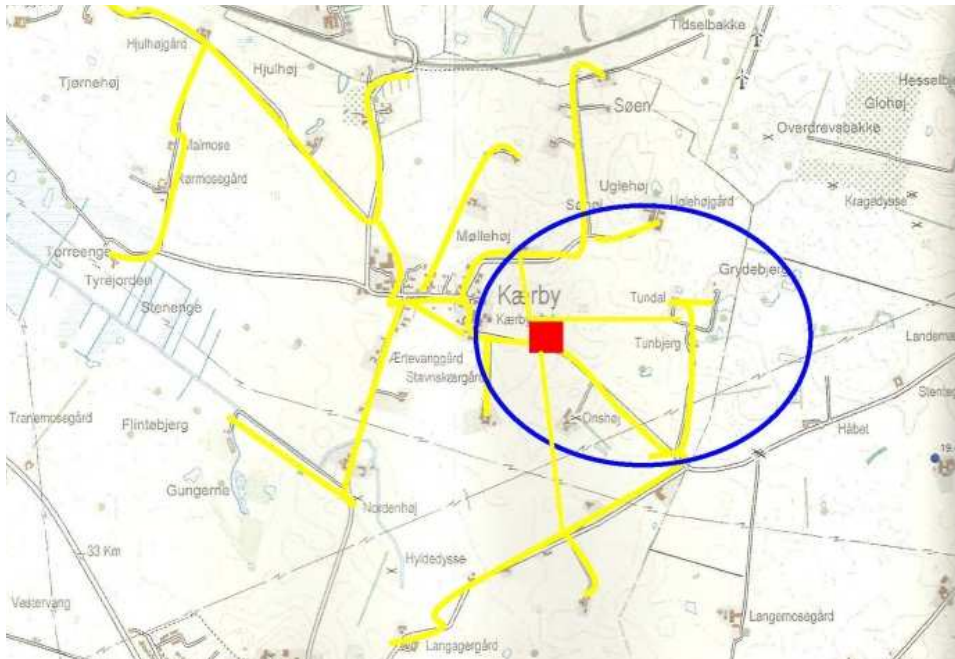
Vandværket har vedlagt kort over vandværkets og brøndes placering (rød markering) samt blå cirkel over området, hvor vandet bliver indvundet fra.

Endvidere gul markering visende ledningsnettet med de større forsyningsledninger

Den alternative rute vil derfor medføre:

- nedlæggelse, eller flytning af vandværket, samt boringer.
- nedlæggelse, eller flytning af mange af distributionsledningerne.
- gennemskæring af vandværkets leveringsområde.
- have kraftig, negativ indvirkning på vandværkets kildepladser.

Vandværket er kraftigt renoveret og ombygget i 2006, med nyt filtersystem og automatiseret, ligesom brønde/pumper er renoveret og nye forsyningsledninger trukket. Størstedelen af hovedledningsnettet er nyomlagt.



Vejdirektoratets bemærkninger til Kærby Vandværks høringsvar

Vejdirektoratet skal bemærke, at VVM-undersøgelsen er foretaget på baggrund af et skitseprojekt. I forbindelse med en eventuel senere detailprojektering vil den adgangsvej, der berører vandværket naturligvis blive justeret således, at vejen føres udenom vandværket. Her vil omfanget af berørte installationer og ledninger, der skal omlægges, ligeledes blive lagt fast.

4.26 LOKALFORUM KNABSTRUP

Lokalforum Knabstrup takker Vejdirektoratet for en indtil videre rigtig god proces, hvor borgere i det berørte lokalområde, har oplevet en høj grad af lydhørhed, et højt vidensniveau, gode møder og godt materiale. Det har været en overraskende positiv oplevelse, trods den noget skræmmende situation med en 'motorvej i baghaven'.

Lokalforum Knabstrup ønsker med deres høringsvar at kommentere området lige omkring Knabstrup og vil belyse områder, hvor lokalforummet fortsat har nogle bekymringer, som de forventer at få belyst.

Knabstrup har i dag to tilkørsler til Skovvejen. Disse forsvinder begge og erstattes af kørsel ad lokale veje til hhv. Regstrup og Mørkøv, hvor det er muligt at køre på motorvejen. Lokalforum har bemærket, at der bliver én overføring af Knabstrup Møllebakke, som sikrer, at lokalområdet ikke opdeles, men Lokalforum føler sig ikke trygge ved, at al trafik fra området omkring Knabstrup skal gennem Mørkøv for at komme på motorvejen i retning vest og dermed yderligere belaste krydset Holbækvej-Ringstedvej i Mørkøv.

I forbindelse med overføringen af Knabstrup Møllebakke over motorvejen er Lokalforum bekymret for trafikken, der kommer fra nord mod syd. Når trafikken kommer over overføringen skal den enten fortsætte ligeud på en noget mindre vej, med efterfølgende sving ved Knabstrup Hovedgård; eller, som sandsynligvis hovedparten af trafikken, dreje til venstre ad tilslutningsvejen. Lokalforum udtrykker derfor bekymring for oversigtsforholdene på vejen ned fra overføringen, samt den hastighed denne foretages i.

Lokalforum Knabstrup er naturligvis også ganske særligt bekymrede for de øgede støjgener, som vil følge af den øgede hastighed og den i øvrigt forventet øgede trafikmængde i forbindelse med motorvejen.

Støjgener forekommer i flere områder i lokalsamfundet og støj fra den nye motorvej frygtes væsentligt øget i det meste af det centrale Knabstrup og i særdeleshed i yderområderne, f.eks. Skovvænget og området omkring Pimfenørre. Knabstrup Lokalforum har en forventning om, at man fra direktoratets side, vil sikre landsbysamfundet bedst muligt mod støjgenerne i forbindelse med dette byggeri. Et støjværn i form af egentligt støjværn eller andet værn vil blive imødeset.

Lokalforum Knabstrup har bemærket, at der i beskrivelsen af anlægget af motorvejen er vejen omkring Knabstrup Møllebakke lagt i deletape 2 og denne etableres før motorvejen syd om Regstrup åbnes. Dette er Lokalforum Knabstrup meget tilfredse med, idet lokalforummet således har en forventning om, at adgangsvejen til og fra Knabstrup Møllebakke vil være væsentlig sikrere.

Vejdirektoratets bemærkninger til Lokalforum Knabstrups høringssvar.

Vejdirektoratet har noteret sig, at lokalforum Knabstrup er tilfredse med, at Knabstrup Møllebakke er anført som en separat deletape.

Der er forudsat opsat støjafskærmning som vist i VVM-rapportens miljødæl. Støjafskærmningen er forudsat etableret hvor det må forventes, at der er en gavnlig effekt og hvor det er økonomisk forsvarligt at placere støjskærmene. Erfaringsmæssigt koster en støjskærm omkring 15.000 kr. pr. m.

I forbindelse med et eventuelt fremtidigt motorvejsprojekt, vil lodsejere, der er belastet med mere end 63 dB, blive tilbudt tilskud til støjisolering af boligen efter Vejdirektoratets retningslinjer herfor.

I forbindelse med VVM undersøgelsen har der været skitseret på flere forskellige løsninger for krydsningen mellem Knabstrup Møllebakke og motorvejen. Formålet hermed har været, at få gjort den nord-/sydgående krydsning til gennemfartsvej.

Vejdirektoratet har dog på nuværende skitseniveau vurderet, at en sådan løsning vil kræve et større anlæg i landskabet, end den viste løsning. Det er her vægtet særligt højt at minimere indgrebet i landskabet, der her betragtes som særligt værdifuldt. I forbindelse med en eventuel detailprojektering vil det blive undersøgt, hvorvidt de alternative udformninger skal vælges i stedet.

4.27 TRAFIKGRUPPEN BJERGSTED.

Trafikgruppen i Bjergsted anfører, at en vejoverføring fra Bjergsted nord mod Bregninge vil medføre følgende:

- Et voldsomt indgreb i landsbyens æstetiske udtryk
- Indgreb i det fredede og rekreative område Bjergsted Bakker
- Markant øget støj- og lyspåvirkning i Bjergsted nord
- Ekspropriation og forringelser af 5-6 ejendomme og forsamlingshus
- Utilsigtet negativ påvirkning på tilstedeværelsen af sjældne sværmere, sommerfugle, fugle mm.

Bjergsted Beboerforening har to alternative forslag for at imødegå disse gener.

Gennem deltagelse i borgermøder og møder med Vejdirektoratet har Trafikgruppen dannet sig et klart indtryk af planerne om at gennemføre et motorvejsprojekt mellem Regstrup og Kalundborg.

Trafikgruppen har valgt at gå konstruktivt ind i projektet og har bl.a. holdt to møder med Vejdirektoratet, for at få et indgående kendskab til tankerne bag.

Trafikgruppen går ikke ind i en polemik omkring behovet for motorvej på strækningen, men gøre opmærksom på nogle u hensigtsmæssige eller måske endda direkte skadelige forhold, omkring det oplæg, der ligger til indstilling til landspolitikkerne. Umiddelbart efter offentliggørelsen af forundersøgelsen fremsatte Bjergsted Beboerforening to alternative forslag til føringen af motorvejen forbi Bjergsted med mulighed for at krydse denne som der var bred tilslutning til fra områdets erhvervsliv, skoler og beboere. Begge forslag er ikke en del af det af Vejdirektoratet fremlagte endelige forslag.

I et ønske om at få en for området acceptabel løsning, fremsætter Trafikgruppen derfor to nye alternativer, som begge vil gøre livet med en motorvej nemmere for dem, der har valgt at bosætte sig i et aktivt landsbymiljø.

Motivation

Trafikgruppen peger på at Bjergsted på rigtig mange måder er en landsby, der tager kampen op mod begrebet "udkants Danmark" og at byen igennem mange år har arbejdet målrettet på at skabe et liv og miljø, der tiltrækker folk i alle aldre og alle sociale lag, så folk aktivt vælger at bosætte sig i området. Ud over områdets generelt unikke landskabelige karakter med et landsbymiljø, der på mange måder i sit udtryk fremstår "idyllisk" og indbydende, med begrænset trafik er der også i landsbyen og området generelt gjort et stort arbejde for at bevare og skabe arbejdspladser samt attraktive muligheder for fx børnefamilier. Bl.a. fik beboerforeningen for en del år siden gennemført en trafiksanering i landsbyen, så de mange børn fra børnehaver og skoler, kan færdes trygt og sikkert.

Der er to børnehaver, to friskoler, to musikskoler, dagligvarebutik (slagter), yogacenter, smed samt en del personer, der skaber liv i området ved at etablere egen virksomhed inden for kunst og kultur mm. Der ud over er der selvfølgelig en del mennesker, der pendler til og fra arbejde i retning mod bl.a. Kalundborg, Nykøbing, Slagelse og København. Landsbyen har i mange år haft en meget aktiv beboerforening, der er med til at sætte sit præg på livet og området samt repræsenteret Danmarks Naturfredningsforening i det omfattende arbejde med bl.a. at frede Bjergsted Bakker. I bakkerne kan man støde på Bakkesøløje, Nikkende Kobjælde og orkidéen Ægbladet Fliglæbe, for at nævne nogle få af de sjældne planter, der trives i bakkelandskabet. De sjældne planter tiltrækker endvidere en række ualmindelige/sjældne sommerfugle og sværmere som Dukatsommerfugl, Det Hvide W, Blåfugl, Kejserkåbe, Pruni samt andre insekter og småkravl som Gul Engmyre, Guldhale, Hvepseedderkop og Pimpernelle Køllesværmer.

Desuden er Trafikgruppen af den overbevisning, at ethvert indgreb i de fredede bakker, vil påvirke tilstedeværelsen af ravne, natugler, tårnfalke, havørne, rød- og sort glente mm.

Det forslag til løsning af de trafikale udfordringer med at krydse skovvejen nord-syd i Bjergsteds nordlige del, som Vejdirektoratet præsenterer, synes trafikgruppen ikke spiller sammen med det arbejde der er gjort og gøres, for at gøre Bjergsted området attraktivt at bo i. Bl.a. bliver der i forundersøgelserne til projektet gjort meget ud af, at fredede områder ikke skal påvirkes af vejføringen, alligevel vælger man en løsning, der skærer ind i de fredede bakker fra to sider. Desuden vælger man at foreslå en løsning, der i den grad vil forandre og ødelægge miljøet i den nordlige del, som i forvejen er æstetisk sårbart med placeringen af en motortrafikvej mellem landsbyen samt området syd for vejen og det rekreative område, der er planlagt i de færdiggravede grusgrave nord for vejen. Løsningen med en bro hen over Skovvejen vil desuden i den grad smadre det indbydende indtryk af byens nordlige del samt føre til massive forringelser og ekspropriationer for 5-6 boliger samt byens forsamlingshus.

Dertil kommer de miljømæssige aspekter som luft-, støj- og lysforurening. Argumentet for at ændre Skovvejen til motorvej er en forventet stigning i trafikken på Rute 23 – specielt lastvogns- og modulvognstrafik. Dette vil generere mere støj- og lysforurening specielt i Bjergsteds nordlige del.

Endelig er Trafikgruppen også urolige for, at en løsning med motorvej, vil generere mere trafik igennem den lidt sårbare landsbyidyl. Det skal der findes løsninger på.

Trafikgruppen fremsætter derfor to forslag, som nedenfor rides op:

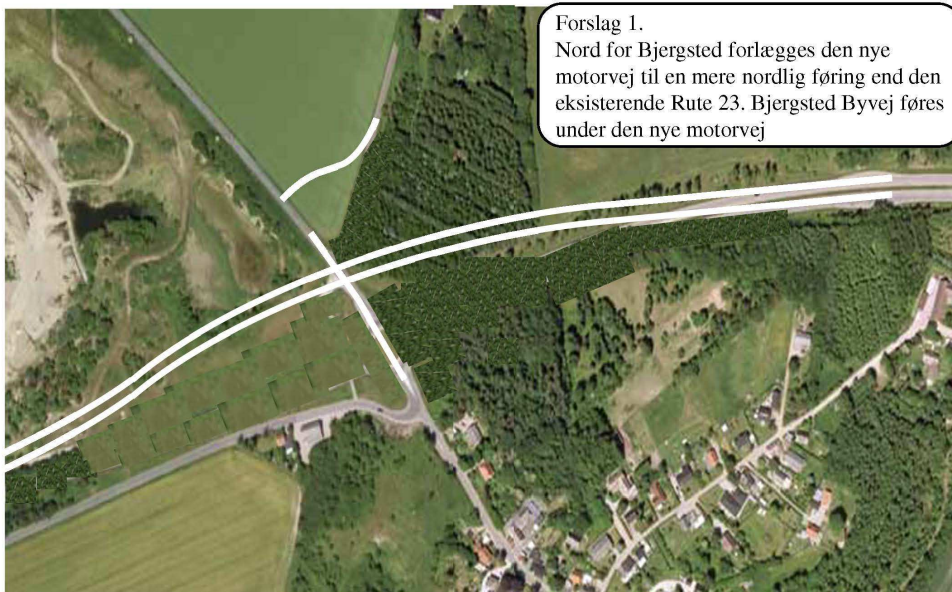
Forslag 1

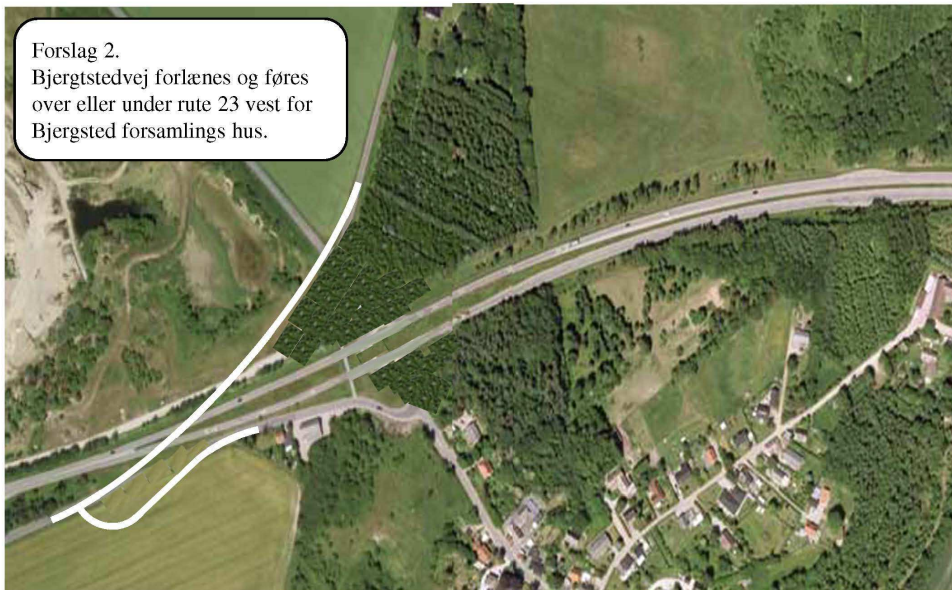
Ved at flytte motorvejen lidt længere nord på giver man plads til at etablere en vejunderføring, hvor man udnytter det naturlige niveauforskel der er fra Bjergsted mod Bregninge jf. kortbilag 1. Dette vil give en mere "blød" løsning ved indkørslen til Bjergsted fra nord og bibeholde det udsyn, der er fra byen ud over de nuværende grusgravsområder – senere rekreative områder. Det vil desuden ikke påvirke de førnævnte huse og forsamlingshuset samt det fredede område Bjergsted Bakker.

Forslag 2

Den planlagte vejoverføring ved Bjergsted By flyttes mod vest og etableres som en forlængelse af Bjergstedvej jf. kortbilag 2. Herved vil der ikke være behov for ekspropriering af forsamlingshuset og det fredede område Bjergsted Bakker kan henligge uberørt.

Hvis disse forslag mod forventning ikke kan bruges, vil trafikgruppen bede om, at der udarbejdes endnu et alternativt forslag, som ikke griber så drastisk ind i by og bakker som det nuværende.





Vejdirektoratets bemærkninger til Trafikgruppen Bjergsteds høringsvar.

Vejdirektoratet vil gerne benytte lejligheden til at takke Trafikgruppen for et godt og konstruktivt arbejde.

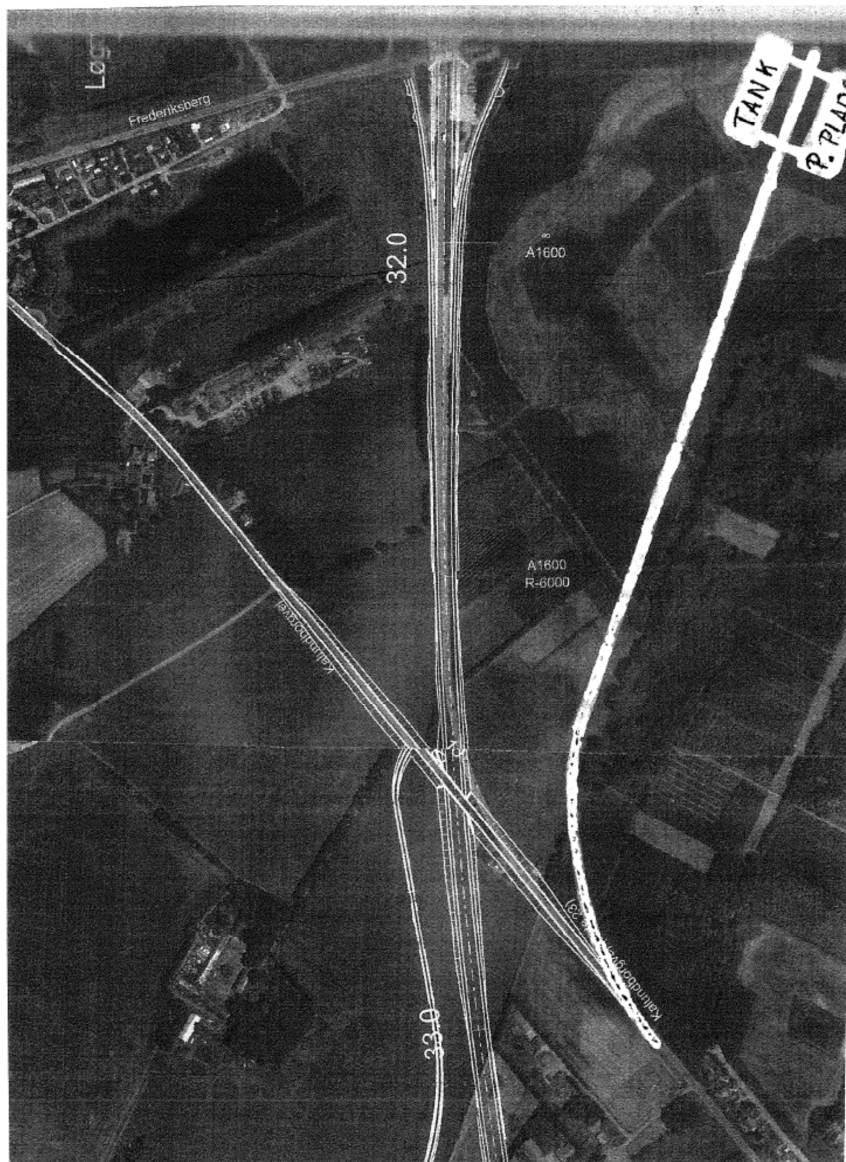
Vejdirektoratet er enig i, at en stigning i gennemkørende trafik gennem Bjergsted ikke er ønskeligt og skal i den forbindelse pointeres, at netop gennemkørende trafik gennem Bjergsted er et fokuspunkt for projektet også fremadrettet.

Vejdirektoratet vurderer, at en ændring hvor overføringen erstattes med en underføring vil forøge anlægsoverslaget med 28,7 mio. kr. Sammenholdt med at hovedforslaget medfører et meget lille indgreb i den samlede fredning, herunder et indgreb, der vurderes ikke at medføre, at fredningens formål forhindres, vurderer Vejdirektoratet at overføringen ved Bjergsted ikke bør erstattes af en underføring. Vejdirektoratet vil dog i forbindelse med detailprojekteringen, indenfor projektets økonomiske rammer, se nærmere på mulighederne for at justere projektets forløb forbi Bjergsted bakker på en sådan måde så de fredede områder friholdes mest muligt.

4.28 BJØRN L PEDERSEN

Bjørn L. Pedersen foreslår den viste ændring i motorvejsprojektet ved Viskinge. Bjørn L. Pedersen peger på, at ændringen har følgende fordele og ulemper.

- 1) Slippe for at bygge en dyr bro med stor spændvidde samt to lange ramper, plus to tilkørsler på den ene rampe, med dertil dårligt oversigt
- 2) Beboerne i Løgtved vil ikke få nogen forøget trafik, da trafikken vil blive ledt ad den skitserede vej.
- 3) Man kan lave p-plads for pendler og et tankanlæg ved Frederiksberg
- 4) Det skitserede kræver en bid af Hjortsø Planteskole
- 5) Anlæg af motorvejen/ starten fra broen Løgtved/ Frederiksberg er relativt let da trafikken kan ledes ad den skitseret vej til man er færdig.



Vejdirektoratet s bemærkninger til Bjørn L. Pedersens hørings svar.

Vejdirektoratet har noteret sig forslaget. Vejdirektoratet skal bemærke, at der i forbindelse med VVM-undersøgelsens trafikberegninger og vurderinger af trafikstrømme er vurderet, at der er et behov for tilslutning ved Frederiksberg. Samtidigt medfører Bjørn L. Pedersens forslag, at der skal etableres et nyt tilslutningsanlæg ved Mindegårdsvej, hvor der ikke er et naturligt opland til et sådant anlæg.

4.29 OLE LARSEN

Ole Larsen stiller følgende spørgsmål til VVM-processen og det videre forløb.

- Hvor lang tid, efter klagefristens udløb, går der før der vides noget?
- Er der sat navne / numre på de huse der skal eksproprieres og hvornår får lodsejerne besked?
- Eksproprieringsnævnet – hvad uddannelse har de til at vurdere huse eller er det bare kontorfolk?
- Vedr. ekspropriering – hvornår og hvordan betaler Vejdirektoratet er det på overtagelsesdagen eller er det når det engang passer dem?
- Er der søgt om penge på finansloven eller er det noget trafikministeren og Ole Sohn gør / har gjort (de var jo begge enige om, at motorvejen skulle etableres nu)?

- Hvornår er der opstart på byggeriet af motorvejen?
- Kommer der støjdæmpende asfalt på den nye vej? Ja det gør der, sagde i til mødet.

Vejdirektoratets bemærkninger til Ole Larsens hørings svar

Vejdirektoratet vurderer de indkomne høringsforslag . Dernæst udarbejdes en egentlig indstilling til Transportministeren med henblik på en politisk stillingtagen Det er ikke muligt på nuværende tidspunkt at sige noget konkret om, hvornår der tages stilling til projektet.

Det skal påpeges, at det først er i forbindelse med den senere detailprojektering af projektet, Vejdirektoratet med sikkerhed kan sige hvilke ejendomme, der bliver berørt og i hvilket omfang. De pågældende lodsejere vil blive holdt orienteret løbende, så snart projektet er vedtaget og den videre projektering er påbegyndt.

For så vidt angår spørgsmålet om ekspropriationskommissionen sammensætning er det således, at ekspropriationskommissionen består af 5 medlemmer: Formanden er tjenestemand og jurist (kommisarius). Formanden udtager de øvrige 4 medlemmer. 2 medlemmer udtages fra en liste udfærdiget af transportministeren. 2 medlemmer udtages fra en fælleskommunal liste for Øernes område. Desuden deltager uden stemmeret en person, der er valgt af kommunalbestyrelsen.

Man kan læse mere om kommissionen og dens arbejde på hjemmesiden www.komoe.dk.

Det er i øvrigt således, at når ekspropriationskommissionen har tilkendt erstatning til en lodsejer vil beløbet blive udbetalt gennem samme kommission. Typisk vil beløbet efter få hverdage blive indsat på en konto i lodsejers bank indtil forholdt til eventuelle panthavere er afklaret.

Der er ikke afsat penge på finansloven til anlæg af 3 etape af Skovvejens udbygning til motorvej. I forbindelse med eventuelle politiske forhandlinger vil der blive taget stilling til finansiering og tidsplan for et eventuelt anlægsarbejde.

Det er i VVM-rapporten forudsat, at motorvejen anlægges med støjdæmpende asfalt.