



Transport- og Energiministeriet  
1. Kontor  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

**København**  
Niels Juels Gade 13  
Postboks 9018  
1022 København K  
Tlf. 3341 3333  
Fax 3315 6335  
vd@vd.dk  
Vejdirektoratet.dk

**20. oktober 2005**  
Journalnr.  
025-011-A0501-1  
Sagsbehandler  
Niels Korsgaard  
Direkte tlf. 3341 3608  
Direkte fax 3333 8511  
nk1@vd.dk

### **Indstilling vedrørende udbygning af Holbækmotorvejen mellem Fløng og Roskilde Vest**

Vejdirektoratet har i forlængelse af trafikinvesteringsaftalen af 24. januar 2001 mellem en række partier i Folketinget samt trafikaftalen af 5. november 2003 gennemført en VVM-undersøgelse for en udbygning af Holbækmotorvejen mellem Fløng og Roskilde Vest.

Undersøgelsen er afrapporteret i en VVM-redegørelse bestående af følgende 3 rapporter, som er fremsendt til ministeriet den 19. maj 2005:

- Udbygning af Holbækmotorvejen mellem Fløng og Roskilde Vest  
VVM-redegørelse - Sammenfattende rapport  
Rapport 285, Vejdirektoratet 2005
- Udbygning af Holbækmotorvejen mellem Fløng og Roskilde Vest  
VVM-redegørelse - Støj og øvrige miljøforhold  
Rapport 286, Vejdirektoratet 2005
- Udbygning af Holbækmotorvejen mellem Fløng og Roskilde Vest  
VVM-redegørelse – Vurdering af arealbehov  
Rapport 287, Vejdirektoratet 2005

I VVM-redegørelsen er der præsenteret 4 forslag til udbygning af Holbækmotorvejen mellem Fløng og Roskilde Vest:

- **Hovedforslaget**, der er en symmetrisk udbygning fra 4 til 6 spor.
- **Alternativ H1**, der er en symmetrisk udbygning fra 4 til 6 spor mellem Fløng og Ringstedvej, og med et smallere tværprofil og lavere tilladt hastighed på de åbne strækninger end Hovedforslaget. Ingen udbygning mellem Ringstedvej og Roskilde Vest (Lindenborgvej).
- **Alternativ A**, der syd om Roskilde er en asymmetrisk (ensidig) udbygning fra 4 til 6 spor væk fra Roskilde by. På de øvrige strækninger: Som Hovedforslaget.
- **Alternativ B**, der omfatter anlæg af en ny sydlig 4-sporet motorvej mellem Fløng og Svogerslev, ca. 1 km syd for den eksisterende mo-

torvej. Den eksisterende motorvej forudsættes samtidig nedklassificeret til kommunevej mellem Fløng og Svogerslev.

I VVM-redegørelsen er der beskrevet følgende varianter (tilvalgsmuligheder):

#### **Varianter til Hovedforslaget:**

- Et udbygget og permanent trafikledelsessystem
- Udbygning til 8 spor gennem Fløng
- Fuldt tilslutningsanlæg ved Vindingevej/Østre Ringvej (TSA 11)
- B-anlæg ved Vesterled
- Faunapassage under motorvejen vest for Ringstedvej
- Vejforbindelser til et evt. Parkér & Rejs anlæg ved Trekroner Station
- Etablering af et sideanlæg nord for Taastrup

#### **Varianter til Alternativ H1:**

- Som for Hovedforslaget

#### **Varianter til Alternativ A:**

- Som for Hovedforslaget samt
- Nye støjskærme nord for motorvejen igennem Roskilde

#### **Variant til Alternativ B:**

- Udbygning til 4 vestgående spor igennem Fløng

VVM-redegørelsen har i perioden fra den 20. maj til den 1. august 2005 været fremlagt på rådhus og biblioteker i Roskilde og Høje-Taastrup kommuner. VVM-redegørelsen er endvidere sendt til myndigheder, interesseorganisationer og foreninger.

Der er afholdt borgermøder i Roskildehallen og i Hedehushallen, hvor der i alt deltog ca. 750 borgere. Referater af borgermøderne er indeholdt i Vejdirektoratets høringsnotat: "Udbygning af Holbækmotorvejen mellem Fløng og Roskilde Vest - Redegørelse vedrørende den offentlige høring i perioden 20. maj-1. august 2005", oktober 2005.

VVM-undersøgelsen og den efterfølgende høring er nu afsluttet.

Vejdirektoratet har modtaget i alt 45 hørings svar, heraf 11 fra offentlige myndigheder m.v. Nogle af henvendelserne er fra grupper af borgere.

Vejdirektoratet har besvaret alle henvendelser.

En samlet redegørelse vedrørende den offentlige høring, herunder et overblik over samtlige henvendelser, fremgår af ovennævnte høringsnotat.

I det følgende er der givet et kort resumé af de indkomne høringsvar.

## **Resumé af høringsvar**

### **Myndigheder m.v.**

- **Hovedstadens Udviklingsråd (HUR)**

HUR bemærker, at Alternativ B i modsætning til Hovedforslaget er i konflikt med en række regionplanmæssige interesser, herunder særligt værdifuldt landskab syd for Ringstedvej og Lindenborgvej, områder til rekreative formål efter endt råstofindvinding, krydsning af flere råstofindvindingsområder, nærhed til vandindvindingsområder og berøring af en kildepladszone, krydsning af rekreative stier samt krydsning af Darup råstofsø.

HUR bemærker endvidere, at antallet af svært (> 70 dB) støjbelastede helårs- og fritidsboliger er væsentligt lavere i Hovedforslaget end i Alternativ B.

- **Roskilde Amt**

Amtet peger på Hovedforslaget som værende den bedste løsning, både med hensyn til funktionalitet, trafikale forhold og økonomiske konsekvenser.

Amtet ønsker tilvalg af et fuldt tilslutningsanlæg ved Vindingevej/Østre Ringvej, således at den tunge trafik fra grusgravsområderne ikke skal køre igennem dele af Roskilde by, men kan komme direkte på motorvejen.

Tidsplanen for anlægsarbejdet bør afkortes mest muligt, og amtet kan ikke anbefale en etapeopdeling af udbygningen. Strækningen mellem Ringstedvej og Lindenborgvej skal tages med i udbygningen, da fremkommelighedsproblemerne for morgentrafikken ellers ikke vil blive løst.

Amtet ønsker tilvalg af et udbygget og permanent trafikledelsessystem og af en udbygning til 8 spor igennem Fløng.

Amtet gør opmærksom på, at der bør foretages en særlig indsats for at bevare vandhullerne ved haveforeningen Ny Maglehøj, der er levested for padden, der er strengt beskyttet i h.t. EF-habitatsdirektivet.

Amtet har herudover en række tekniske bemærkninger vedrørende opdatering af listen over forurenede arealer, miljøkonflikter og erstatningsbiotoper, udledning af vand fra motorvejsanlægget, vejvands indhold af olie, redegørelse for bedst tilgængelig teknologi

(BAT) m.h.t. forureningskomponenter samt udledning af vejsalt og kaliumferrocyanid.

- **Københavns Amt**

Amtsrådet anser Hovedforslaget som den bedste løsning, og finder at Hovedforslaget bør kombineres med varianterne ”Udbygning til 8 spor igennem Fløng” og ”Etablering af et udbygget og permanent trafikledelsessystem”.

Amtet ønsker ikke, at der etableres et sideanlæg nord for Taastrup.

Amtet har herudover en række tekniske bemærkninger vedrørende miljøkonflikter (2 søer ved Fløng) og erstatningsbiotoper, stiforbindelser ved et evt. sideanlæg nord for Taastrup, opdatering af listen over forurenede grunde, udledning af vand fra motorvejsanlægget, vejvands indhold af olie, redegørelse for bedst tilgængelig teknologi (BAT) m.h.t. forureningskomponenter samt udledning af vejsalt og kaliumferrocyanid.

- **Roskilde Kommune**

Byrådet anbefaler Alternativ A - den asymmetriske løsning - som værende den løsning, der samlet set er den bedste ud fra de fleste hensyn, idet byrådet ved valget af denne løsning anser det for en nødvendig forudsætning at tilvælge varianten til Alternativ A: Udskiftning af eksisterende støjskærme langs nordsiden af motorvejen med nye, højere støjskærme som angivet i Hovedforslaget.

Byrådet lægger vægt på, at støjgenerne begrænses mest muligt ved udskiftning af eksisterende støjskærme og opsætning af nye støjskærme som angivet i hovedforslaget samt supplerende skærme (jf. nedenfor), støjdæmpende asfaltbelægning, hastighedsbegrænsning på 90 km/t på strækningen mellem Vindingevej og Køgebanen samt etablering af et udbygget og permanent trafikledelsessystem.

Byrådet anbefaler derudover, at der etableres en faunapassage med stiforbindelse under motorvejen vest for Ringstedvej, og at en udbygning af motorvejen til 8 spor igennem Fløng overvejes nøjere.

Byrådet vurderer, at fordelene ved at etablere et fuldt tilslutningsanlæg ved Vindingevej/Østre Ringvej ikke kan opveje ulemperne i form af mere lokaltrafik og omvejskørsel for trafikanter på Vindingevej.

Byrådet kan ikke anbefale, at motorvejen udbygges i etaper. Samtidig giver byrådet udtryk for, at man ikke er overbevist om, at de køproblemer, der i dag begynder et stykke vest for TSA 14 (Lindborgvej), vil blive løst ved først at påbegynde udbygningen af motorvejen ved Ringstedvej (Alternativ H1). Det anføres endvidere, at Roskilde Kommune er langt fremme i udbygningen af den vestlige

del af Roskilde, og at anlæg af Vestvejen med tilslutning til Lindenbergvej tæt ved motorvejsramperne er sket i forventning om at få ledt trafikken direkte til motorvejen.

Byrådet kan ikke anbefale den i VVM-redegørelsen viste variant med en ny vejforbindelse til et eventuelt Parkér & Rejs anlæg ved Trekroner Station.

Byrådet har ved behandling af VVM-redegørelsen bekræftet udtalelsen af 28. januar 2004 til Vejdirektoratet om, at byrådet ikke ønsker en ny sydlig motorvej (Alternativ B).

I relation til det i VVM-undersøgelsen undersøgte scenarie K+ med en udbygning af den kollektive trafik bemærker byrådet, at det - uanset den begrænsede effekt for motorvejstrafikken i det beskrevne scenarie - stadig anser det 5. spor som et afgørende element i udbygningen af infrastrukturen i hovedstadsområdet.

Byrådet har herudover følgende bemærkninger til VVM-redegørelsen:

- Byrådet finder, at tværprofilet på den bymæssige strækning indebærer en forringelse af motorvejens udseende, idet den grønne midterrabat erstattes af et betonautoværn i ca. 1 meters højde.
- Nye og ombyggede kryds på Køgevej, Ringstedvej og Lindenbergvej bør udføres som samordnede og fuldt trafikstyrede signalanlæg, og der skal etableres ny vejadgang til Uniconarealet fra Køgevej.
- Støjafskærmningen bør suppleres på følgende strækninger: Ud for Haveforeningen Hvilen ved Hedelandsvej, langs tilkørselsrampen ved Vindingevej, langs den østlige side af Køgevej mellem motorvejen og Motelvej samt langs rampetilslutningen ved Uniconarealet på vestsiden af Køgevej ud for beboelsesejendommene.
- Udbygningen af motorvejen må ikke forhindre en eventuel senere etablering af støjskærm langs nordsiden af motorvejen mellem Marbjergvej og Københavnsvej.
- Udbygningen af motorvejen må ikke forhindre en eventuel senere etablering af stiforbindelser (kommunale projekter) over motorvejen (Kamstrupstien og sti ved havekolonien Maglehøj).
- Faunapassagen vest for Ringstedvej (variant) foreslås justeret, så også gående trafikanter kan passere motorvejen på dette sted.

- **Høje-Taastrup Kommune**

Byrådet anser Hovedforslaget som den bedste løsning. Hovedforslaget bør suppleres med etablering af trafikledelsessystemer, tilslut-

ningsanlægget ved Vesterled bør udformes som et halvt B-anlæg, og et evt. sideanlæg nord for Taastrup bør anlægges som et enkelt-sidede anlæg udelukkende på den nordlige side af motorvejen og øst for Bondehøjvej, eller som et dobbeltsidede sideanlæg mellem Ring 5 og Baldersbrønde.

Byrådet ønsker derudover:

- at der ikke etableres nogen form for anlæg syd for motorvejen ved Hakkemosen.

- at kapacitetsforholdene ved at kombinere Hovedforslaget med en udbygning til 8 spor belyses yderligere.

- at vejbelægningen på motorvejsstrækningen igennem Fløng etableres med en så støjdæmpende asfalt, som det er teknisk muligt at anlægge.

- at der på motorvejsstrækningen igennem Fløng etableres så støj-dæmpende støjskærme som det er teknisk muligt at etablere.

- at mulighederne for en trafikal aflastning af den sydlige del af Fløng/Hedehusene-området, Holbækmotorvejen, Hovedgaden i Hedehusene og Roskildevvej belyses yderligere.

Byrådet tilkendegiver derudover, at motorvejens støjbelastning af Fløng-området og de støjdæmpende effekter af de 10 m høje krumme støjskærme ikke er tilstrækkelig belyst i VVM-redegørelsen.

Byrådet tager forbehold for den i VVM-redegørelsen anførte aftale mellem Vejdirektoratet og Høje-Taastrup Kommune angående kommunens økonomiske bidrag til udbygningsprojektet (etablering af en ny vejforbindelse (Vesterled) henover motorvejen).

- **Kulturarvsstyrelsen**

Kulturarvsstyrelsen gør opmærksom på, at der ved Hovedforslaget og ved Alternativ A kan forekomme arkæologiske levninger ved en tidligere udgravet gravhøj ved Lindenevej, samt at der er en fredet bysten ved krydset mellem Holbækmotorvejen og Ringstedvej.

Det vurderes derudover, at hverken Hovedforslaget eller Alternativ H1 eller A påvirker kulturhistoriske interesser i området i nævneværdig grad.

Ved etablering af et sideanlæg nord for Taastrup vil der eventuelt kunne fremkomme spor af arkæologisk interesse.

Kulturarvsstyrelsen kan ikke anbefale Alternativ B, da dette alternativ vil have en række negative konsekvenser for det kulturhistoriske miljø.

- **Roskilde Museum**

Roskilde Museum gør som Kulturarvsstyrelsen opmærksom på, at der ved Hovedforslaget og ved Alternativ A kan forekomme arkæologiske levn ved en tidligere udgravet gravhøj ved Lindenbergvej.

Der nævnes desuden en række arkæologiske konflikter ved Alternativ B.

- **Direktoratet for FødevarerErhverv**

Hovedforslaget og Alternativ H1 og A berører kun landbrugsmæssige interesser minimalt, hvorimod disse interesser berøres i væsentligt større omfang i Alternativ B.

Der bør ved en udbygning af motorvejen tages hensyn til de landbrugsmæssige interesser, herunder de arronderingsmæssige forhold.

- **Vestegnens Kraftvarmeselskab**

Henvendelsen indeholder en oversigt over nødvendige omlægninger af fjernvarmeledninger i de forskellige forslag.

### **Resumé af høringsvar fra borgere, virksomheder, foreninger og interesseorganisationer**

Høringsvarene fra borgere, virksomheder, foreninger og interesseorganisationer kan overordnet opdeles i følgende hovedgrupper:

- Synspunkter for udbygning af den nuværende motorvej, enten som i Hovedforslaget eller som i Alternativ A.
- Synspunkter for anlæg af en ny sydlig motorvej.
- Forslag om andre linjeføringer end behandlet i VVM-redegørelsen.
- Forslag om justeringer af Hovedforslaget.
- Bemærkninger til varianter til Hovedforslaget.
- Øget omfang af støjbekæmpelse.
- Udbygning af den kollektive trafik i stedet for at udbygge motorvejen.
- Andre emner.

Nedenfor redegøres i hovedtræk for de forskellige typer af høringsvar.

- **Synspunkter for udbygning af den nuværende motorvej, enten som i Hovedforslaget eller som i Alternativ A**

Såvel borgere i Vindinge og Vor Frue som Vindinge Lokalråd og de fleste interesseorganisationer og foreninger anbefaler at udbygge den eksisterende motorvej p.g.a. de betydelige miljømæssige og land-

skabelige konsekvenser af at anlægge en ny motorvej i det åbne landskab.

Alternativ A foretrækkes frem for Hovedforslaget af nogle af naboerne til Holbækmotorvejen.

- **Synspunkter for anlæg af en ny sydlig motorvej**

En række borgere samt Projekt Holbækmotorvejen, der repræsenterer grundejerforeninger og haveforeninger langs Holbækmotorvejen, anbefaler at anlægge en ny sydlig motorvej bl.a. af kapacitetsmæssige årsager, hensyn til trafikafvikling i anlægsperioden og for at reducere miljøbelastningen langs den eksisterende motorvej.

- **Forslag om andre linjeføringer end behandlet i VVM-redegørelsen**

Der er modtaget følgende forslag om andre linjeføringer:

- Anlæg af en sydlig vejforbindelse, udformet som motortrafikvej og med kun få tilslutninger til de skærende veje. Linjeføringen er mod vest omtrent sammenfaldende med Alternativ A. Linjen forløber tæt nord om Lufthavnen ved Tune, og herfra mod øst til motorvejsudfletningen ved Vallensbæk.

- Alternativ B udbygges i etaper. Vest for Ringstedvej ændres linjeføringen til at være sammenfaldende med Lindenborgvej. Ikke motorvejsstandard mellem Køgevej og Lindenborgvej.

- En ny sydlig motorvej, som transitvej uden tilslutninger ved Vindinge og Vor Frue, ført syd om Hedehusene – i princippet som ”Sydvejs forlængelse” – i stedet for at føre den sydlige motorvej op til Fløng.

- Etablering af en ”transit-motorvej” i Alternativ B-linjen, uden tilslutningsanlæg ved Køgevej, Vindingevej og evt. ved Københavnsvej.

- **Forslag om justeringer af Hovedforslaget**

- Borgere langs Akacievej i Fløng har foreslået, at linjeføringen for den nordlige del af kommunevejen Vesterled flyttes mod vest, så eksisterende beplantning kan bevares.

- Det er foreslået at justere placeringen af den nye frakørselsrampe ved Lindenborgvej (Roskilde Vest), så en eksisterende lille mose og en natursti i Hyrdehøjskoven kan bevares.

- Ønske om en mere direkte adgang fra motorvejen til det nordlige tankanlæg ved Køgevej end forudsat i Hovedforslaget og i Alternativ H1 og A.



- Forlængelse af en skitseret støttemur i vejdæmningen ved Ringstedvej, så en virksomhed bedre kan udnytte arealerne uden om værkstedsbygninger.

- **Bemærkninger til varianter til Hovedforslaget**

- Ved etablering af et fuldt tilslutningsanlæg ved TSA 11 (Vindingevej/Østre Ringvej) bør der opretholdes en stiforbindelse henover motorvejen i Vindingevejs nuværende linjeføring.

- Et nyt rampeanlæg ved Vesterled i Fløng bør udformes som et fuldt B-anlæg.

- Et nyt sideanlæg nord for Taastrup bør a.h.t. området ved Hakke-mosen udføres som et enkelt-sidede anlæg nord for motorvejen, uden rampeanlæg syd for motorvejen.

- Påvirkning af lokal vandforsyning ved etablering af et sideanlæg nord for Taastrup.

- **Øget omfang af støjbekæmpelse**

- Ønske om støjafskærmning, der dæmper støjen så meget som teknisk muligt.

- Ønske om at udføre motorvejsbelægningen med asfalt, der reducerer støjen så meget som teknisk muligt.

- Forslag om at reducere hastigheden til 80 km/t på motorvejen igennem Roskilde og til 80 eller 90 km/t igennem Fløng.

- **Udbygning af den kollektive trafik i stedet for at udbygge motorvejen**

- Indsættelse af motorvejsbusser og udbygning af Nordvestbanen.

- Anlæg af flere samkørselspladser og kampagner for at få flere personer i hver bil.

- Indførelse af bompenger eller road pricing samt afskaffelse af befordringsfradraget.

- **Andre emner**

- En lodsejer gør opmærksom på byggeret på en ejendom i det vestlige Fløng.

- Ønske om bibeholdelse af beplantning ved Ringstedvej og fri adgang til biavlerforenings klubfaciliteter i hele anlægsperioden.

## **Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvarene**

Vejdirektoratet har noteret alle indkomne høringssvar, kvitteret med bemærkninger til høringssvarene og udarbejdet et høringsnotat, hvori hver enkelt henvendelse og Vejdirektoratets bemærkninger hertil er anført.

I det følgende er sammenfattet Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvarene.

### **Myndigheder m.v.**

#### **Hovedstadens Udviklingsråd**

Ingen bemærkninger.

#### **Roskilde Amt**

Ved udbygning af motorvejen som i Hovedforslaget eller som i Alternativ A vil der blive etableret nye vandhuller til erstatning for de vandhuller ved haveforeningen Ny Maglehøj, der vil blive fyldt op som følge af anlægsarbejdet, jf. afværgeforanstaltningerne, der er beskrevet i rapport 286.

Amtets tekniske bemærkninger er kommenteret af Vejdirektoratet i brev af 26. september 2005.

#### **Københavns Amt**

Amtets tekniske bemærkninger er kommenteret af Vejdirektoratet i brev af 16. september 2005.

#### **Roskilde Kommune**

Byrådet peger på Alternativ A (den asymmetriske løsning) som værende den mest attraktive løsning. Samtidig anføres, at det herved er forudsat, at de eksisterende støjskærme nord for motorvejen udskiftes med nye og højere skærme.

Hertil skal bemærkes, at en udskiftning af de eksisterende støjskærme er en tilvalgsmulighed med deraf følgende økonomiske konsekvenser, jf. nedenfor under anlægsudgifter.

Der er to væsentlige forskelle i høringssvarene fra Roskilde Amt og Roskilde Kommune:

- Amtet peger på Hovedforslaget som den bedste løsning, samt at variantløsningen "Et fuldt tilslutningsanlæg ved TSA 11 (Vindingevej/Østre Ringvej" bør tilvælges.
- Byrådet peger på Alternativ A som udbygningsløsning, og man ønsker ikke tilvalgt et fuldt tilslutningsanlæg ved Vindingevej.

Vejdirektoratet vil, inden en anlægslov fremsættes, vurdere Byrådets forslag om supplerende støjafskærmning ved specifikke lokaliteter. Yderligere støj-

skærme vil øge anlægsudgifterne. Det anses for værende uden for motorvejsprojektets rammer at opsætte støjafskærmning for lokaltrafik på Køgevej, der ikke er en statsvej.

Det er i VVM-redegørelsen forudsat, at der skal etableres en ny vejadgang fra Køgevej til Uniconarealet.

Vejdirektoratet kan ikke anbefale, at en evt. faunapassage vest for Ringstedvej forsynes med en gangsti, da dyrevildtet skræmmes bort af mennesker, hvorved den tiltænkte funktion af faunapassagen forringes. Spørgsmålet vil blive drøftet med Skov- og Naturstyrelsen.

### Høje-Taastrup Kommune

Foranlediget af kommunens bemærkninger til evt. etablering af et sideanlæg med ramper i området ved Hakkemosen syd for motorvejen har Vejdirektoratet udarbejdet et nyt forslag til et enkelt-sidede sideanlæg nord for motorvejen, som betjener begge trafikretninger. I dette forslag anlægges ramper til sideanlægget for den østkørende trafik som et smalt, halvt ruderanlæg, placeret mellem motorvejen og den syd herfor nyanlagte støjvold. Med en sådan udformning vurderes området omkring Hakkemosen ikke at blive påvirket af et eventuelt sideanlæg nord for motorvejen (option til Hovedforslaget og Alternativ A).

Vejdirektoratet anser det ikke som en mulighed - som foreslået af kommunen - at etablere et sideanlæg mellem Ring 5/Tværvej og Baldersbrønde, da vejreglernes krav om minimumsafstande mellem ramper samt skiltning m.v. ikke kan overholdes ved en sådan placering.

Vejdirektoratet mener ikke, at der kan tilføres relevant ny information til beslutningsgrundlaget ved at foretage yderligere vurderinger af støjudbredelsen i Fløng eller yderligere vurderinger af en 10 m høj støjskærm langs motorvejen i Fløng.

Vejdirektoratet anser det for en kommunal opgave at foretage yderligere analyser af mulighederne for at begrænse trafikbelastningen på lokalvejene i Fløng/Hedehusene.

Vedrørende Byrådets forbehold angående kommunens økonomiske bidrag til udbygningsprojektet henvises til bemærkningerne nedenfor vedrørende anlægsudgifter.

### Kulturarvsstyrelsen, Roskilde Museum, Direktoratet for FødevarerErhverv og Vestegnens Kraftvarmeselskab

De modtagne bemærkninger er noteret.

## **Vejdirektoratets bemærkninger til høringsvar fra borgere, virksomheder, foreninger og interesseorganisationer**

### Synspunkter for udbygning af den eksisterende motorvej

Ingen bemærkninger.

### Synspunkter for anlæg af en ny sydlig motorvej

Vejdirektoratet er enig i, at den samlede vejkapacitet i Alternativ B (en ny sydlig motorvej) vil være større end i Hovedforslaget. Hvor meget kapaciteten er større, vil bl.a. afhænge af den fremtidige udformning af den nedklassificerede eksisterende motorvej. Det er Vejdirektoratets vurdering, at en fremtidssikring i form af merkapacitet syd om Roskilde ved at vælge Alternativ B ikke står mål med merudgifterne (ca. 0,5 mia. kr.) i forhold til Hovedforslaget. Det skal desuden bemærkes, at nettonutidsværdien for Hovedforslaget er 877 mio. kr., medens nettonutidsværdien for Alternativ B er negativ (-120 mio. kr.).

Hvad angår trafikale gener i anlægsperioden skal bemærkes, at Alternativ B vil medføre færre gener for trafikken på den eksisterende motorvej end Hovedforslaget. Til gengæld vil Alternativ B bl.a. medføre en række driftsgener for jernbanetrafikken, da der skal etableres over- eller underføringer samt sporhævning ved fire krydsninger mellem motorvejen og jernbanerne.

### Forslag om andre linjeføringer end behandlet i VVM-redegørelsen

De modtagne forslag om andre linjeføringer end i VVM-redegørelsen vurderes at være såvel trafikalt som økonomisk mindre attraktive end de i VVM-redegørelsen beskrevne forslag.

### Forslag om justeringer af Hovedforslaget

Det vil i forbindelse med den videre projektering af motorvejsudbygningen blive vurderet, om det er muligt at justere såvel linjeføringen af Vesterled (ud for Akacievej) som placering af frakørselsrampen ved Lindemborgvej og omfanget af støttemur i vejdamningen ved Ringstedvej.

Ud for det nordlige tankanlæg ved Køgevej/Motelvej forudsættes i Hovedforslaget og i Alternativ H1 og A opsat en ny støjskærm langs motorvejen øst for Køgevej. Samtidig ændres adgangsforholdene for vestkørende motorvejstrafikanter med ærinde på tankanlægget, så til- og frakørsel til tankanlægget fremover skal ske via de nye motorvejsramper, krydset på Køgevej og Motelvej.

Vejdirektoratet har i forbindelse med behandlingen af høringsvaret fra tankanlæggets ejer vurderet to andre forslag til vejadgang til det nordlige tankanlæg ved Køgevej:

- Forslag 1: Indkørsel til tankanlægget fra motorvejen øst for den nuværende indkørsel. Ingen direkte udkørsel fra tankanlægget til motorvejen, men frakørsel som i Hovedforslaget, dvs. via Motelvej, krydset på Køgevej og den

nye tilkørselsrampe til motorvejen. Østkørende motorvejstrafik kan benytte tankanlægget via Køgevej og Motelvej.

- Forslag 2: Direkte indkørsel til tankanlægget fra motorvejen og direkte udkørsel til motorvejen. En sådan løsning forudsætter bl.a., at der etableres en ca. 1.300 m lang parallelrampe fra øst for tankanlægget til Maglegårdsvej, samt at broen ved Køgevej skal være ca. 6 m længere. Østkørende motorvejstrafik kan benytte tankanlægget via Køgevej og Motelvej.

Forslag 2 er vejteknisk og trafikikkerhedsmæssigt en mindre god løsning end Hovedforslaget og forslag 1. Der er øgede anlægsomkostninger forbundet med forslag 2. Dette forslag egner sig bedst til den asymmetriske løsning, Alternativ A.

Roskilde Kommune har givet udtryk for, at man ønsker trafikken fra tankanlægget til Motelvej, herunder sivetrafik gennem tankanlægget, begrænset mest muligt, og at kommunen derfor ikke anser forslag 1 som en acceptabel løsning for lokalområdet. Roskilde Kommune foretrækker Hovedforslagets løsning eller eventuelt forslag 2.

#### Bemærkning til varianter til Hovedforslaget

Ved en eventuel ombygning af TSA 11 ved Vindingevej til et fuldt tilslutningsanlæg vil den eksisterende stiforbindelse under motorvejen blive opretholdt. Der skønnes derfor ikke at være behov for at etablere en supplerende stiforbindelse i Vindingevej-linjen.

En løsning med et fuldt B-anlæg ved Vesterled er fravalgt i VVM-undersøgelsen dels fordi broen over motorvejen i så fald skal være længere, dels fordi lokalvejene Guldalderens og Stenalderens tilslutninger i så fald vil skulle ombygges f.eks. til en stor rundkørsel med deraf følgende større arealbehov og større anlægsomkostninger.

Hvad angår forslag om, at et enkeltsidet sideanlæg nord for Taastrup bør placeres nord for motorvejen, henvises til ovenstående bemærkninger til Høje-Taastrup Kommunes høringssvar.

Sideanlægget og de tilhørende ramper udformes, så vejvand opsamles i et lukket afvandingsystem og føres til et forsinkelsesbassin, før det ledes til recipient.

#### Øget omfang af støjbekæmpelse

Typen af støjafskærmning og asfaltbelægning forudsættes i alle forslag at være som beskrevet i VVM-redegørelsen. Valg af belægningstype afventer de vejtekniske, støjmæssige og driftsmæssige vurderinger af prøvebelægninger på Køge Bugt Motorvejen ved Solrød.

Ud fra en samfundsøkonomisk afvejning vurderes det ikke at være hensigtsmæssigt at reducere de i Hovedforslaget forudsatte hastigheder på henholdsvis 110 og 90 km/t igennem Fløng og Roskilde. Det skal samtidig be-

mærkes, at støjafskærmningen i Hovedforslaget forudsættes udbygget i forhold til idag, og at der forventes udlagt en mindre støjende belægning på de aktuelle strækninger.

#### Udbygning af den kollektive trafik i stedet for at udbygge motorvejen

Til forslaget om at udbygge den kollektive trafik i stedet for at udbygge motorvejen skal bemærkes, at den trafikale effekt heraf vurderes at være en reduktion af motorvejstrafikken på under 10 %. Forslagene om road pricing, bompenge og afskaffelse af befordringsfradraget ligger uden for VVM-undersøgelsens rammer.

#### Andre emner

Hvad angår byggeret på en ejendom i det vestlige Fløng er henvist til, at det forventede arealindgreb på ejendommen er skitseret i rapport 287.

Ved udbygning af motorvejen vil det formentlig være nødvendigt at fjerne en del af den eksisterende beplantning ved Ringstedvej. Adgangsforhold i byggeperioden til arealer langs motorvejen vil blive planlagt af entreprenøren i samarbejde med Vejdirektoratets tilsyn og de berørte naboer.

#### Sammenfatning

Roskilde og Københavns amter samt Høje-Taastrup Kommune anbefaler at udbygge den eksisterende motorvej som i Hovedforslaget, medens Roskilde Kommune anbefaler Alternativ A (en asymmetrisk udbygning) samt en fornyelse af den eksisterende støjafskærmning nord for motorvejen.

Det er Vejdirektoratets vurdering, at Hovedforslaget og Alternativ A vejteknisk, trafikikkerhedsmæssigt, anlægsteknisk og miljømæssigt er omtrent ligeværdige. Hovedforslaget medfører en lidt mindre støjbelastning end Alternativ A på naboarealerne i Roskilde som følge af, at der opsættes nye støjskærme. Alternativ A medfører et lidt større indgreb i to vandhuller end Hovedforslaget ved havekolonien Ny Maglehøj, og som afværgeforanstaltning forudsættes etableret nye vandhuller (erstatningsbiotoper).

Hverken Roskilde Amt eller Roskilde Kommune kan anbefale en etapeopdeling af anlægsarbejdet. Begge myndigheder gør opmærksom på, at strækningen mellem Ringstedvej og Lindenbergvej bør inkluderes i udbygningen, da fremkommelighedsproblemerne for morgentrafikken ellers ikke vil blive løst. Af samme grund anbefaler begge myndigheder fravalg af Alternativ H1.

Hverken de to amter eller de to kommuner kan anbefale Alternativ B (anlæg af en ny sydlig motorvej).

Begge amter og begge kommuner anbefaler at supplere med et udbygget og permanent trafikledelsessystem samt en udbygning til 8 spor igennem Fløng.

Roskilde Amt anbefaler at etablere et fuldt tilslutningsanlæg ved TSA 11 (Vindingevej/Østre Ringvej), medens Roskilde Kommune anser ulemperne ved en sådan udbygning for større end fordelene herved.

Roskilde Kommune anbefaler etablering af en faunapassage under motorvejen vest for Ringstedvej. Kommunen kan ikke anbefale at etablere vejforbindelser til et eventuelt Parkér & Rejs anlæg ved Trekroner Station som skitseret i VVM-redegørelsen.

Høje-Taastrup Kommune anbefaler at etablere tilslutningsanlægget ved Vesterled som et halvt B-anlæg. Kommunen anbefaler desuden, at et eventuelt sideanlæg nord for Taastrup kun etableres nord for motorvejen.

### **Godkendelser**

Roskilde og Københavns amter og Skov- og Naturstyrelsen har deltaget i undersøgelsesarbejdet.

Vejdirektoratet har i forbindelse med fremsendelse af VVM-redegørelsen til Roskilde og Københavns amter anmodet om en udtalelse om, hvorvidt projektet kan godkendes i forhold til naturbeskyttelsesloven, miljøbeskyttelsesloven og vandløbsloven.

Begge amter har i høringssvarene anført en række omtrent enslydende tekniske bemærkninger til de forskellige udbygningsforslag, bl.a. vedrørende naturinteresser og spildevand. Samtidig anføres, at endelig stillingtagen til afledning og udledning af vejvand først kan tages i forbindelse med et konkret projekt for vejafvandingen.

Roskilde Kommune skal give tilslutningstilladelse til den del af vejafvandingen, der afledes til det kommunale afløbssystem.

Vejdirektoratet vil anmode Skov- og Naturstyrelsen om en principgodkendelse i henhold til naturbeskyttelseslovens § 20, når der foreligger en nærmere afklaring af, hvilket forslag der skal lægges til grund for motorvejsudbygningen.

### **Tidsplan**

Såfremt Folketinget vedtager anlægsloven i foråret 2006, kan detailprojektering, besigtigelse og ekspropriation påbegyndes, når der afsættes de nødvendige midler på Finansloven. Det vurderes, at det i alt vil vare 6 år at gennemføre projektering, besigtigelse, ekspropriation og anlægsarbejder.

Det er Vejdirektoratets vurdering, at de nødvendige myndighedsgodkendelser kan foreligge, inden arealerhvervelserne skal gennemføres.

## **Indstilling**

På baggrund af ovenstående indstiller Vejdirektoratet primært:

- At VVM-redegørelsens Hovedforslag lægges til grund for en udbygning af Holbækmotorvejen mellem Fløng og Roskilde Vest, idet dette forslag anses for at være det bedste ud fra en samlet vurdering af såvel de miljømæssige, vej- og anlægstekniske forhold som de samfundsøkonomiske konsekvenser.

Vejdirektoratet indstiller subsidiært:

- At det i VVM-redegørelsen beskrevne Alternativ A med en asymmetrisk udbygning igennem Roskilde lægges til grund for en udbygning af Holbækmotorvejen mellem Fløng og Roskilde Vest, og at forslaget suppleres med nye, højere støjskærme nord for motorvejen igennem Roskilde.

Vejdirektoratet indstiller derudover, at det overvejes, hvorvidt udbygningen af Holbækmotorvejen skal suppleres med følgende tilvalgsmuligheder (varianter) til Hovedforslaget eller til Alternativ A:

- Anlæg af parallelrampe samt ind- og udkørsel til det nordlige tankanlæg ved Køgevej.
- Et udbygget trafikledelsessystem i anlægsperioden.
- Permanentliggørelse af trafikledelsessystemet.
- Forstærkning af nødspor til kørespor igennem Fløng – som forberedelse til 8 spor
- Fuld udbygning af motorvejen til 8 spor igennem Fløng, enten ved at inddrage nødsporene til kørespor eller ved at udbygge til et 8-sporet standardprofil.
- Tilslutningsanlægget ved Vesterled udformet som et halvt B-anlæg.
- En faunapassage under motorvejen vest for Ringstedvej.
- Et enkelt-sidede sideanlæg nord for Taastrup, med ramper syd for motorvejen udformet som et smalt halvt ruderaanlæg.

## **Anlægsudgifter**

Som beskrevet i VVM-redegørelsen er der foretaget en usikkerhedsanalyse af anlægsoverslagene for de forskellige udbygningsforslag.

Usikkerhedsanalysen har for Hovedforslaget haft som resultat et anlægsbudget, hvis middelværdi er 1.065 mio. kr. (prisniveau medio 2004). Det vurderes, at der er stor sandsynlighed for, at totaludgiften vil falde indenfor intervallet mellem 905 og 1.225 mio. kr.

For Alternativ A er det vurderet, at anlægsbudgettets middelværdi er 1.046 mio. kr., og at der er stor sandsynlighed for, at totaludgiften vil falde indenfor intervallet mellem 890 og 1.203 mio. kr.



I VVM-redegørelsen er det forudsat, at Høje-Taastrup Kommune i henhold til en aftale med Vejdirektoratet fra 1992 yder et anlægstilskud på ca. 15 mio. kr. til etablering af tilslutningsanlægget ved Vesterled, herunder udbygning af kommunevejen Vesterled henover motorvejen. Kommunen har i høringssvaret og senere med brev af 1. september 2005 taget forbehold vedrørende dette anlægstilskud, idet kommunen anfører, at det var under andre forudsætninger om by- og trafikudvikling m.m., man i sin tid tilkendegav at ville medfinansiere det pågældende anlæg.

./.. Kopi af Høje-Taastrup Kommunes brev af 1. september 2005 vedlægges til orientering.

I nedenstående oversigt er anført middelværdier for Hovedforslaget og for Alternativ A. Derudover er anført middelværdier for de ovenfor anførte tilvalgsmuligheder (varianter).

Alle beløb er angivet i mio. kr. i prisniveau medio 2004.

Prisniveau: Medio 2004	<b>Primær indstilling: Hovedforslaget</b> (mio. kr.)	<b>Subsidiær indstilling: Alternativ A</b> (mio. kr.)
Forslagets middelværdi i h.t. VVM-redegørelsen	1.065	1.046
Ny støjskærm nord for motorvejen igennem Roskilde	Er incl.	34
I alt	<u>1.065</u>	<u>1.080</u>
Tilvalgsmuligheder (varianter):		
• Parallelrampe samt ind- og udkørsel til tankanlægget ved Køgevej	35	23
• Et udbygget trafikledelsessystem i anlægsfasen	82	82
• Permanentliggørelse af trafikledelsessystemet	12	12
• Forstærkning af nødspor til kørespor igennem Fløng	3	3
• Fuld udbygning til 8 spor uden nødspor igennem Fløng – m. vognbanesignaler	20	20
• Fuld udbygning til 8 spor plus nødspor igennem Fløng	34	34
• Halvt B-anlæg ved Vesterled	1	1
• Faunapassage under motorvejen vest for Ringstedvej	8	8
• Enkelt-sidede sideanlæg nord for Taastrup	74	74

### **Afsluttende bemærkninger**

Da hverken de to amter eller de to kommuner anbefaler Alternativ B (en ny sydlig motorvej), vil Vejdirektoratet vil samtidig indstille, at Alternativ B snarest udgår af Vejplanen og at pålagte byggelinjer ophæves. Dette er begrundet med, at Alternativ B medfører en række ulemper og konflikter i forhold til lokalplaner, byggeandragender og råstofindvindingsansøgninger. Vejdirektoratet har således i flere tilfælde pålagt byggelinjer i h.t. vejlovens § 35, og senest er et erhvervsareal af lodsejeren begæret overtaget af Vejdirektoratet som følge af at byggeplaner ikke kan realiseres p.g.a. Alternativ B.

Med venlig hilsen

Henning Christiansen  
Vejdirektør