

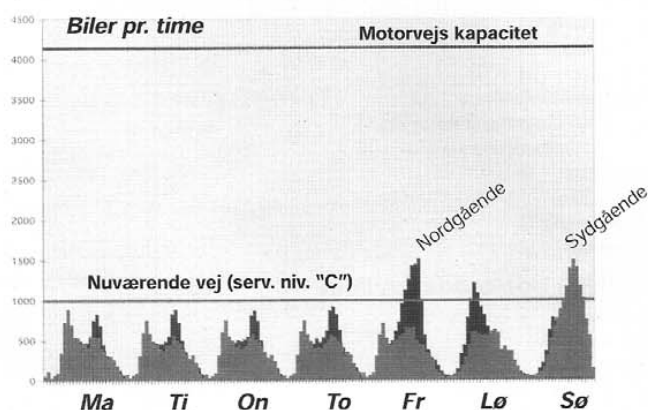
## Skån Det skønne Odsherred

### Sammendrag

Foreningens indsigelse mod Vejdirektoratets rapporter kan sammenfattes i følgende punkter:

- ❑ De faktiske og forventede trafikmængder overstiger kun kapaciteten for den eksisterende vej nogle ganske få timer om året i forbindelse med ud- og hjemrejse til sommerhusområderne, jvf. nedenstående figur. Foreningen mener principielt, at motorveje er transitruer, og at trafik til et sommerhusområde ikke kan begrunde anlæg af en motorvej.

**Højsommertrafik  
år 2010  
(Vejdirektoratets  
tællinger (Før  
Broen) + 27%).**



- ❑ VVM-rapportens 0+ forslag er uambitiøst og utilstrækkeligt og giver på ingen måde et retvisende billede af, hvad der er teknisk muligt og økonomisk forsvarligt som alternativ til hovedforslaget.
- ❑ VVM rapporten giver desuden et stærkt fortegnet billede af serviceniveauet på 0+ løsningen, idet serviceniveauet på 2+1 strækningerne er beregnet som for en 2-sporet vej. Dette begrundes (Rapport 149 s. 32) med utilstrækkeligt datagrundlag, men har den effekt at 0+ løsningen fremtræder som en uanvendelig løsning. Man kan derfor med rette stille spørgsmål ved om Vejdirektoratet overhovedet har levet op til sin forpligtelse om at belyse 0+ løsningen som et reelt alternativ.
- ❑ VVM-rapportens beregninger af trafikikkerheden ved de forskellige alternativer giver følgende et alt for sort billede af sikkerheden på 0+ løsningen. Vejdirektoratet skriver selv: "... de beskrevne løsningsforslag kan målrettes endnu bedre mod de eksisterende ulykker. Indsatsen på den eksisterende vej bør derfor målrettes mod disse steder for at opnå den bedste trafikikkerhedsmæssige løsning." (Rapport 149

## Skån Det skønne Odsherred

---

s. 41). Denne anbefaling undlader Vejdirektoratet selv at følge, på trods af at det i mange andre sammenhænge – af Vejdirektoratet selv og af uafhængige trafikforskere – er sandsynliggjort, at der kan opnås samme trafikikkerhed ved en målrettet indstats på det eksisterende vejnet som der opnås med en motorvej.

- De forskellige alternativens påvirkning af lokaltrafikken er ikke behandlet i VVM-rapporten – bortset fra at der tegnes et unødigt sort billede for 0+ løsningens vedkommende.
- Det er vor opfattelse, at Miljørapportens behandling af støjproblemerne er helt misvisende. Som rapporten fremstår, er formindskelsen af støjbelastningen et væsentligt argument for bygningen af en motorvej. Men den konklusion forudsætter, at støj under 55 dB ikke generer, og man ser i øvrigt bort fra, at bebyggelsen langs den eksisterende vej har tilpasset sig vejen og den støj den udsender.  
I andre forbindelser tillades der ikke et højere støjniveau i boligområder end omkring 40 dB. Et meget stort antal boliger i det åbne land, der i dag ikke er udsat for støj, vil altså blive belastet ud over de tilladte grænseværdier, hvis motorvejsbyggeriet gennemføres. De hårdest ramte områder vil være Tuse, Mårsø, sommerhusområderne både ved Grevinge og Gundestrup, Grevinge, Herrestrup og – ikke mindst – Vig.
- Når det gælder de landskabelige og landskabsøkologiske påvirkninger er VVM-rapporten ufuldstændig som beslutningsgrundlag, idet de to mest sårbare strækninger ikke er behandlet. Det gælder „opkørslen“ til Odsherredsbuen fra Lammefjorden mellem Nordkanalen og Herrestrup, og det gælder „nedkørslen“ ved Prejlerup. Landskabet i Odsherred er blandt de smukkeste og mest varierede i landet. Samtidig er det et meget sårbart landskab; der er kort fra kyst til kyst, og de meget afvekslende og brat skiftende terrænformer gør det umuligt at indpasse en motorvej bare nogenlunde naturligt i landskabet. Af motorvejsløsningerne er Hovedforslaget det mindste onde.
- VVM-rapporten behandler kun meget overfladisk nogle enkelte af de mange problemstillinger, som anlægget af en evt. motorvej vil afstedkomme i det sociale liv i lokalsamfundene omkring vejen. Efter erfaringer fra andre steder kan man med stor sikkerhed fastslå, at en motorvej ingen positiv virkning vil få for erhvervsudviklingen i området. Tvært imod må det vurderes, at der vil blive nedlagt 100-150 arbejdspladser som en følge af en ny vej. En stor del fordi forretninger, som direkte er afhængig af „strøgtrafikken“ på den eksisterende vej, må lukke, og en del fordi den generelle tendens i detailhandlens struktur vil blive forstærket.