

Bilag 1

Indstilling om Skovvejen, rute 23 syd om Regstrup

Med aftalen om En grøn transportpolitik af 29. januar 2009 blev det besluttet at igangsætte en VVM undersøgelse for en ny motorvej syd om Regstrup. Regstrup ligger mellem Holbæk og Kalundborg på rute 23 kaldet Skovvejen.

Nationalt er rute 23 en del af hovedforbindelsen mellem Sjælland og Jylland via en færgeforbindelse mellem Kalundborg og Århus. Kalundborg Havn betjener i dag 2 færgeruter, dels ruten til Århus, som er den eneste Kattegatrute, der medtager store lastbiler, dels færgeforbindelsen til Samsø, som er den østlige føderute til øen. Kalundborg har stor betydning både som færgeknudepunkt og som industriby.

Regionalt betjener Skovvejen byområderne Kalundborg og Holbæk samt ferie- og fritidstrafik til sommerhusområderne på Røsnæs vest for Kalundborg.

I aftalen om En grøn transportpolitik fra 29. januar 2009 var parterne enige om, at perspektivet på sigt er at etablere motorvej på Skovvejen fra Holbækmotorvejen til Kalundborg. Undersøgelsen blev delt op i 3 etaper.

1. etape, som er en opgradering af den østligste strækning frem til Sdr. Jernløse er under detailprojektering.

2. etape syd om Regstrup er afsluttet med en VVM-redegørelse og en indstilling.

3. etape fra Regstrup og frem til Kalundborg er ved at blive vurderet i en VVM undersøgelse, der forventes færdig i løbet af sommeren 2012.

En udbygning af Skovvejen er af væsentlig betydning for håndteringen af den fremtidige trafikvækst samt erhvervs- og samfundsudviklingen i området.

Sammen med udbygningen af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød vil trafikforholdene i korridoren dermed blive markant forbedret, hvilket vil understøtte væksten i området.

Der har i forlængelse af VVM-undersøgelsen været afholdt en offentlig høring af projektet. Høringen er resumeret i bilag 2, "høringsnotat".

BESKRIVELSE AF UNDERSØGTE FORSLAG

Som led i undersøgelserne er der foretaget vurderinger af en række forskellige forslag til linjeføring for en ny motorvej. På den baggrund er der nærmere blevet undersøgt to forslag til udbygning af motorvejen. Hovedforslaget, der på strækningen fra Holbækvej og til Dramstrup forløber nord for den eksisterende Skovvej, og alternativet, hvor den eksisterende Skovvej udbygges til motorvej på samme strækning.

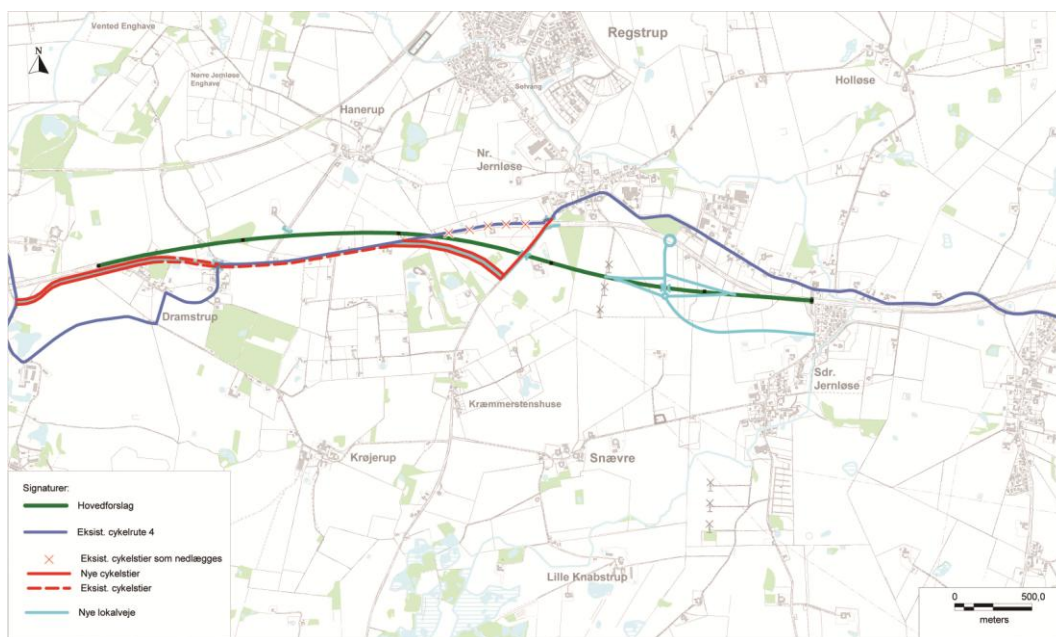
Hovedforslaget tager mest mulig hensyn til de omgivende boliger langs motorvejen. Det sker ved, at motorvejen flytter trafikken i retning "væk" fra boligerne. Derudover tager Hovedforslaget hensyn til eventuelle afstandskrav til et olieberedskabslager på Holbækvej, ligesom forslaget ikke berører en nedlagt losseplads, med udokumenteret fyld. Forslaget bygger videre på tanker og syns-

punkter, der blev fremført ved den forudgående offentlige debat ved indledningen af VVM-undersøgelserne, og på samarbejdet med Holbæk Kommune og en følgegruppe bestående af lokale borgere.

Hovedforslaget omfatter nyanlæg af ca. 5 km motorvej fra Sdr. Jernløsevej i øst til Dramstrup i vest. Det nye tværprofil bliver på 30 m. Der foreslås etableret et enkelt tilslutningsanlæg på strækningen.

Der etableres desuden krydsningsmulighed alle steder, hvor den eksisterende Skovvej i dag kan krydses.

På baggrund af den offentlige høring har Vejdirektoratet udarbejdet et forslag til justering af både hovedforslaget og alternativet. Justeringen medfører, at der etableres en ny parallelvej syd for motorvejen mellem Sdr. Jernløsevej og tilslutningsanlægget i stedet for den oprindelig foreslåede underføring af Sdr. Jernløsevej under motorvejen. Samtidigt foreslås det, at der på baggrund af supplerende støjberegninger etableres ny støjafskærmning på nordsiden af motorvejen ved Sdr. Jernløse.



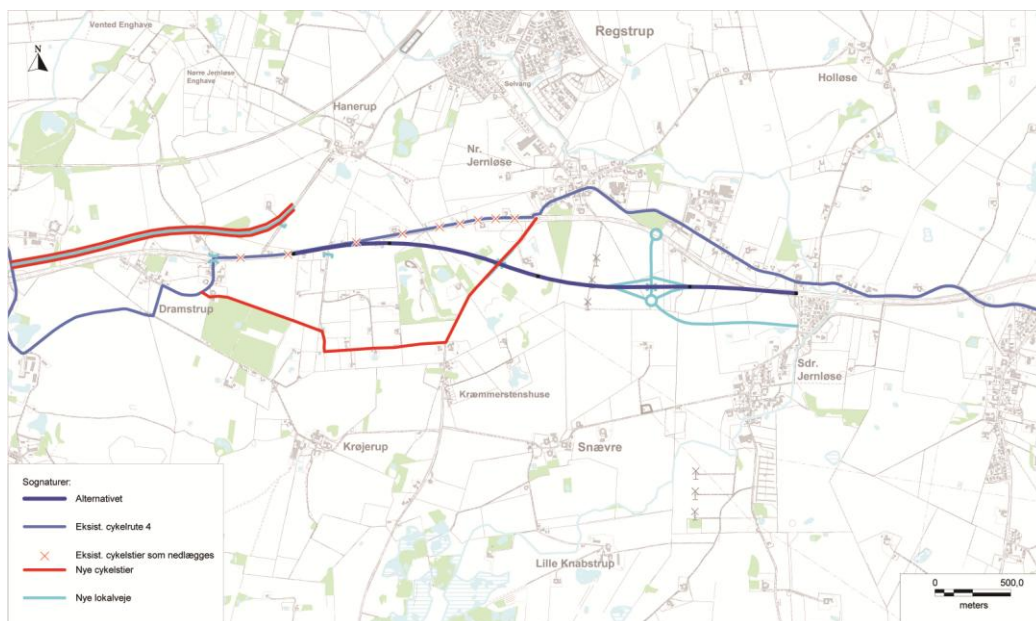
Figur 1: Det justerede Hovedforslag med angivelser af cykelstier og nye lokalveje.

For at mindske de negative miljømæssige konsekvenser er der indarbejdet en række tiltag i hovedforslaget. Det gælder blandt andet initiativer til begrænsning af støjen fra motorvejen bl.a. ved, at motorvejen forudsættes anlagt med støjreducerende belægning. Der etableres støjskærme langs bebyggelsen ved Sdr. Jernløse, der allerede i dag er støjbelastede. Støjskærmen foreslås etableret med en længde på ca. 800 meter.

Der etableres erstatningsbiotoper for at kompensere de berørte naturområder, og der etableres ledelinjer for flagermus således, at disse kan krydse motorvejen trafiksikkert.

I alternativet anlægges motorvejen stort set som i hovedforslaget frem til krydsningen med den eksisterende Skovvej, herefter udbygges den eksisterende Skovvej frem til Dramstrup. Alternativet medfører, at der er flere ejendomme med adgang til den eksisterende Skovvej, der skal eksproprieres.

Alternativet kan på grund af sin lidt sydligere beliggenhed mellem Holbækvej og Dramstrup risikere at komme i konflikt med et eventuelt afstandskrav til et nærliggende oliedepot, eller alternativt til en nedlagt losseplads der skal krydses, hvilket kan medføre, at der skal ske en kildesortering og bortskaffelse af affaldet.



Figur 2: Det justerede alternativ med angivelser af cykelstier og nye lokalveje.

I alternativet vil beboerne i Dramstrup opleve længere omvejskørsel, ligesom det næppe kan undgås, at forholdene for cyklister forringes.

VVM-PROCESSEN

VVM-undersøgelsen er afrapporteret i en VVM-redegørelse bestående af 3 rapporter:

- Skovvejen Syd om Regstrup – Sammenfattende Rapport 385
- Skovvejen Syd om Regstrup – Arealanvendelsesanalyse 384
- Skovvejen Syd om Regstrup – Miljørapport 383

Redegørelsen har været i offentlig høring fra den 22. juni 2011 til den 26. august 2011. Rapporterne har kunnet downloades på Vejdirektoratets hjemmeside, og de har fra den 1. juli været fremlagt til afhentning på Holbæk Kommunes tekniske forvaltning. Borgerne har desuden gratis kunnet rekvirere rapporterne hos Schultz Distribution.

Der er sendt orienteringsbrev til en række myndigheder, institutioner, interesseorganisationer og foreninger mv. ligesom alle husstande i undersøgelseskorridoren har modtaget et orienteringsbrev fra Vejdirektoratet.

I forbindelse med høringen har der været afholdt borgermøde den 16. august 2011 i Jernløsehallen i Regstrup. Der deltog ca. 300 borgere i borgermødet.

Vejdirektoratet har modtaget 20 høringssvar, heraf 2 fra offentlige myndigheder.

En samlet redegørelse vedrørende den offentlige høring fremgår af bilag 2, "høringsnotat", der er publiceret på Vejdirektoratets hjemmeside.

I det følgende gives et kort resumé af de indkomne høringssvar.

HØRINGSSVAR - GENERELLE BEMÆRKNINGER

Vejdirektoratet har i VVM-redegørelsen præsenteret både et hovedforslag og et alternativt forslag til en ny motorvej syd om Regstrup.

Holbæk Kommune peger på hovedforslaget, ligesom de to lokalfora, der har deltaget i en følgegruppe, peger på hovedforslaget som det bedste forslag.

Naturstyrelsen peger ikke i sit høringssvar på nogen af alternativerne. Naturstyrelsen bemærker, at begge forslag forløber gennem et område med særlige drikkevandsinteresser, og at der derfor skal være fokus på sikring af grundvandet i forbindelse med anlægsarbejderne.

Der er indkommet høringssvar fra Foreningen af Danske Olieberedskabslagre, der peger på, at alternativet er i konflikt med deres olieberedskabslager. FDO peger på, at hovedforslaget derimod ikke på nogen måde er i konflikt med planerne for oliedepotet, og de peger derfor på hovedalternativet.

Der er i høringen ikke fremkommet bemærkninger fra privatpersoner, der argumenterer imod hovedforslaget. Et enkelt høringssvar ønsker vejen flyttet længere mod syd for at skåne lodsejerens skov. Der er blandt de indkomne høringssvar et enkelt, der peger på alternativet.

Der er flere høringssvar, der peger på behovet for yderligere støjdæmpende foranstaltninger. Der er i den forbindelse efterfølgende gennemført yderligere støjberegninger. De supplerende støjberegninger har medført, at det foreslås etablering af ekstra støjafskærmning ved boligbebyggelsen ved Sdr. Jernløse, og det indstilles, at der afsættes yderligere ca. 8.2 kr. hertil.

Der er desuden i flere høringssvar, herunder svaret fra Holbæk Kommune, peget på, at den foreslåede vejunderføring ved Sdr. Jernløsevej bør erstattes af en ny parallelvej mellem Sdr. Jernløsevej og tilslutningsanlægget ved motorvejen. Vejdirektoratet har i den forbindelse skitseret på en sådan løsning, og det vurderes, at løsningen er teknisk gennemførlig, og at underføringen vil medføre en besparelse på ca. 12,4 mio. kr. Det er desuden vejdirektoratets vurdering, at etablering af parallelvejen ikke medfører væsentlige ændringer i de miljømæssige konsekvenser af projektet.



Samlet set vil etablering af en ny parallelvej mellem Sdr. Jernløsevej og tilslutningsanlægget ved motorvejen og ny støjafskærmning foran landsbyen Dramstrup og på nordsiden af motorvejen ved Sdr. Jernløse dermed medføre en samlet reduktion af anlægsoverslaget på ca. 4.2 mio. kr.

ANDEN PLANLÆGNING OG MYNDIGHEDSGODKENDELSER

Vejdirektoratet har anmodet til Naturstyrelsen om en principgodkendelse i henhold til § 20 i Naturbeskyttelsesloven. Principgodkendelsen foreligger endnu ikke. Naturstyrelsen har løbende været orienteret om undersøgelsens resultater gennem deltagelse i teknikerudvalget, og Vejdirektoratet forventer på den baggrund ikke, at der vil være problemer med at opnå principgodkendelse.

ANLÆGSOMKOSTNINGER OG SAMFUNDSØKONOMI

Anlægsoverslaget for en ny motorvej syd om Regstrup er udarbejdet i henhold til aktstykke 16 af 24. oktober 2006 om nye budgetteringsprincipper for anlægsprojekter på vej- og baneområdet.

Efter offentliggørelsen af VVM-redegørelsen er der gennemført en ekstern kvalitetssikring af det udarbejdede skitseprojekt og de tilhørende anlægsoverslag.

Den eksterne kvalitetssikring har konkluderet, at man ikke er blevet gjort bekendt med vægtige grunde til, at der ikke kan træffes beslutning om at gå videre med projektet på baggrund af det af Vejdirektoratet fremlagte beslutningsgrundlag.

Der er ikke i forbindelse med den eksterne kvalitetssikring fundet forhold, der i det videre projekt bør være særlig fokus på. På baggrund af den eksterne kvalitetssikring er der gennemført en nedjustering af den interne rente for hovedforslaget i VVM-redegørelsen fra 6,6 % til 6,41 %. Vejdirektoratet vurderer, at denne justering ikke har betydning for undersøgelsens konklusioner.

Der er på den baggrund beregnet et korrigeret anlægsoverslag (basisoverslag) på 316,4 mio. kr. for hovedforslaget. I henhold til retningslinjerne for 'ny budgettering' vil projektbevillingen på finansloven (ankerbudgettet) være basisoverslaget tillagt 10 %, dvs. 348,0 mio. kr. forudsat, at projektet vedtages som beskrevet.

I henhold til ny budgettering vil projektbevillingen på finansloven (ankerbudgettet) tillagt en reserve under Transportministeriets departement på 20 % udgøre i alt 411,3 mio. kr. (priseniveau 2011 og vejindex 169,7).

Som følge af de foreslåede ændringer i Hovedforslaget er den samlede bevilling justeret ned med ca. 4,2 mill. I tabel 1 nedenfor er anført de justerede tal for anlægsoverslag, ankerbudget og samlet bevilling mv. for hovedforslaget.

	Hovedforslaget
Anlægsoverslag (Basisoverslag)	313,2
Ankerbudget/projektbevilling	344,5
Samlet bevilling inkl. K2A og K2B	407,1

Tabel 1: anlægsokonomi for hovedforslaget inkl. nedjustering som følge af ændringer - prisniveau 2011 og vejindex 169,7



Som følge af det justerede anlægsoverslag er der gennemført nye samfundsøkonomiske beregninger for projektet, resultatet af disse beregninger ses af tabel 2 nedenfor.

	Samfundsøkonomi
Samlet bevilling	407,1
Nettonutidsværdi	135,6
Intern rente	6,5 %
Nettogeinst pr. omkostningskrone	0,47

Tabel 2: Samfundsøkonomi for hovedforslaget inkl. nedjustering som følge af ændringer, samlet bevilling

VEJDIREKTORATETS SAMMENFATTENDE VURDERINGER AF VVM-REDEGØRELSENS FORSLAG

Konsekvenserne af de i VVM-redegørelsen beskrevne forslag til en ny motorvej syd om Regstrup er beskrevet i rapport 383-385.

På baggrund af VVM-redegørelsens vurderinger og de bemærkninger, der er modtaget i den offentlige høring, er der nedenfor anført Vejdirektoratets sammenfattende vurderinger, med særlig vægt på forslagernes trafikale, miljømæssige, anlægs- og samfundsøkonomiske konsekvenser.

Hovedforslaget

Med hovedforslaget inkl. ændringer og tilsluttede veje og stier vil vejtrafikken kunne afvikles på acceptabel vis.

De støjmæssige forhold vil blive forbedret i hovedforslaget i forhold til referencesituationen uden en ny motorvej.

Barrierevirkningerne af en ny motorvej er minimeret ved opretholdelse af alle de tværgående forbindelser, der er i dag for cyklister og bilister.

De øvrige miljørelaterede konsekvenser vurderes ikke at være større ved etablering af en ny motorvej i forhold til referencesituationen. Hovedforslaget forbedrer passagemulighederne for dyr, og der etableres et nyt effektivt afvandingssystem, der forhindrer udledning af miljøfremmede stoffer til vandløb og åer.

Ud fra driftsmæssige og landskabsarkitektoniske hensyn anses hovedforslaget at være en bedre løsning end alternativet.

Den samfundsøkonomiske forrentning er for hovedforslaget 6,5 %.

Vejdirektoratet anser ud fra en samlet vurdering hovedforslaget – med en ny 4-sporet motorvej mellem Sdr. Jernløse og Dramstrup – for at være den mest hensigtsmæssige løsning.

I den sammenhæng skal bemærkes, at hovedforslaget er den løsning, som Holbæk Kommune i sit høringssvar har peget på som deres foretrukne løsning, ligesom lokalforum Regstrup og fællegruppen peger på Hovedforslaget som den bedste løsning.



Alternativet

I alternativet udbygges en del af den eksisterende Skovvej mellem Bankehusene og Dramstrup. Det vurderes, at alternativet vil være væsentligt dårligere for cyklister og fodgængere som følge af større omvejskørsler.

Det skal desuden bemærkes, at Alternativet er beliggende tættere på oliedepotet end hovedforslaget, hvorfor der er større risiko for forurenelser som følge af alternativet.

Alternativet vil medføre et større antal støjbelastede boliger end hovedforslaget. Alternativet vil samtidigt medføre flere gener for trafikken i anlægsfasen end hovedforslaget, idet en del af den eksisterende Skovvej skal opgraderes.

De samlede anlægsudgifter til alternativet er opgjort til 387,5 mio. kr. Den samfundsøkonomiske forrentning er opgjort til ca. 6,9 %.

