

DATO

12. december 2011

DOKUMENT

SAGSBEHANDLER

John Halkær Kristiansen

E-MAIL

jhk@vd.dk

TELEFON

7244 3668

SKOVVEJEN SYD OM REGSTRUP VVM-REDEGØRELSE – HØRINGSNOTAT

Høringsnotat vedrørende offentlig
høring i perioden 22. juni – 26. august 2011

november 2011

Høringsnotat om VVM-undersøgelsen for en ny motorvej syd om Regstrup

Indholdsfortegnelse:

1. En grøn transportpolitik	3
2. Baggrund	3
3. VVM-høringen	3
4. Høringssvar	4
4.1 Resumé af høringssvar	4
4.1.1 Holbæk Kommune	4
4.1.2 Miljøministeriet, Naturstyrelsen Roskilde	6
Øvrige høringssvar	6
5. Bilag 1 - Referat af borgermøde – Ny motorvej syd om Regstrup	10



1. EN GRØN TRANSPORTPOLITIK

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.

I "Aftale 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.

2. BAGGRUND

Vejdirektoratet har som en udmøntning af "En grøn transportpolitik" gennemført en VVM-undersøgelse for en ny motorvej syd om Regstrup.

Som led i undersøgelserne er der foretaget vurderinger af en række forskellige forslag til linjeføring for en ny motorvej. På den baggrund er der 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 synspunkter, 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.

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

3. VVM-HØRINGEN

Der har været afholdt offentlig høring af VVM-redegørelsen i perioden 22. juni 2011 til 26. august 2011. Der blev afholdt borgermøde den 16. august i Jernløsehallen.

VVM-redegørelsen er udsendt til relevante myndigheder og interesseorganisationer m.fl.

Der er herudover udsendt informationsbrev til lodsejere i nærheden af strækningen med orientering om høringen. VVM-redegørelsen har været fremlagt til afhentning hos Holbæk Kommune.

VVM-redegørelsen har desuden været tilgængelig på Vejdirektoratets hjemmeside www.vejdirektoratet.dk siden høringsperiodens start.

Høringen og afholdelse af borgermøder er blevet annonceret i lokale medier og på www.vejdirektoratet.dk.

Vejdirektoratet har modtaget i alt 20 høringssvar. Heraf er 2 fra myndigheder og resten fra borgere og interesseorganisationer.



I det følgende gives et kort resumé af de indkomne høringsvar opdelt emnevist og med Vejdirektoratets bemærkninger til de enkelte emner.

4. HØRINGSSVAR

Vejdirektoratet har modtaget høringsvar fra nedenstående:

1) Holbæk Kommune
2) Miljøministeriet, Naturstyrelsen Roskilde
3) Foreningen danske olieberedskabslagre
4) Johnny Forsberg
5) Jørgen Ørskov Jørgensen
6) Lokalforum Regstrup
7) Claus T. Eriksen
8) Lokalforum Knabstrup ved Erling Hvid
9) Mette Knudsen
10) Janni og Torben Joconde
11) Gruppe fra Gl. Skovvej ved Christien og Bjarne Larsen
12) Susanne og Thomas S. Johansen
13) Niels Terje Troland
14) Beboere i Damstrup ved Ingelise Nielsen
15) Kristoffer og Kate Seidenfaden m.fl.
16) Kaj Andersen og Helle Voss
17) Anja Gregersen m.fl.
18) Janne og Frank Mejer
19) Anni og Per Bock
20) Torben Larsen

4.1 RESUMÉ AF HØRINGSSVAR

Nedenfor er høringsvarene gengivet for Holbæk Kommune og for øvrige høringsvar indenfor hovedemner. Vejdirektoratets bemærkninger er anført efterfølgende.

4.1.1 Holbæk Kommune

(høringsvar nr. 1)



Holbæk Kommune har ved brev af 23. august 2011 fremsendt høringsvar til Vejdirektoratet i forbindelse med den offentlige høring af VVM-undersøgelsen for en ny motorvej syd om Regstrup.

Vejdirektoratet bemærker, at Holbæk Kommune ikke ønsker at pege på alternativet Kommunen tillægger det betydning, at alternativet vil medføre en forøgelse af trafikmængderne på bl.a. Hanerupvej, Hovedgaden og Gl. Skovvej, primært af oplandstrafik, som må igennem Regstrup for at komme til f.eks. tilslutningsanlægget til motorvejen.

Holbæk Kommune har en række kommentarer til VVM-redegørelsen og vejprojektet. Nedenfor har Vejdirektoratet kommenteret de enkelte punkter.

Kommunen anfører, at det er ønskeligt, at der etableres nødspor på del-strækning 1.

Vejdirektoratet skal hertil bemærke, at der i forbindelse med 1. etape blev afsat 200 millioner til opgradering af Skovvejen, det har desværre ikke været tilstrækkeligt til også at etablere nødspor på 1. etape. Det skal desuden bemærkes, at der i dag findes en række motorvejsstrækninger, hvor der ikke er nødspor. Udgangspunktet for udbygningen af rute 23 på 1. etape har været, at vejen udbygges i det eksisterende tracé for dermed at få etableret motorvej på strækningen.

I forbindelse med VVM-undersøgelsen er der taget udgangspunkt i, at motorvejen syd om Regstrup skal tilsluttes 1. etape, hvor udbygningen til motorvej pt. pågår. Der er derfor alene forudsat, at der opstilles autoværn på den sidste strækning af etape 1 (delstrækning 1), hvor opgraderingen afsluttes. Det kan oplyses, at motorvejen på 2. etape (delstrækning 2) forudsættes anlagt med nødspor.

Holbæk Kommune peger på, at der allerede i dag er stor utryghed ved krydset mellem Skovvejen og Knabstrup Møllebakke, Kommunen peger derfor på, at der i forbindelse med 2. etape af Skovvejen gennemfører tiltag, der kan forbedre sikkerheden i krydset.

Vejdirektoratet kan oplyse, at selv om krydset opfattes som utrygt, er der ikke umiddelbart tale om et uheldsbelastet kryds. Vejdirektoratet har derfor vurderet, at der ikke er behov for yderligere tiltag i det pågældende kryds til sikring af trafiksikkerheden i forbindelse med 2. etape af Kalundborgmotorvejen.

Det er dog således, at afslutningen af 2. etape skal ske på en trafiksikker måde, og der vil derfor løbende blive gennemført trafiksikkerhedsrevisioner af projektet. Såfremt der i forbindelse med motorvejsprojektets videre forløb opstår tvivl om trafiksikkerheden i det pågældende kryds, vil Vejdirektoratet naturligvis gå i dialog med Holbæk Kommune og Politiet om en trafiksikker løsning, herunder ekstra hastighedskontrol, etablering af en midlertidig rundkørsel eller lignende.

Det skal desuden pointeres, at motorvejsprojektet afsluttes ved en nedtrapning af hastigheden til 70 km/t, over en længere strækning mellem Bankehusene og Dramstrup. Der er derfor ikke tale om en brat afslutning af motorvejen ved det omtalte kryds.

Vejdirektoratet skal i øvrigt pege på, at trafikmodelberegningerne viser, at der i hovedalternativet vil være lidt mere en 500 biler færre på Skovvejen ved Knabstrup Møllebakke end i 0-alternativet, der er således ikke tale om at trafikmængderne er væsentligt større i hovedforslaget end i 0-alternativet.

Holbæk Kommune peger på, at man ønsker en sydlig lokalvej mellem Sdr. Jernløsevej og tilslutningsanlægget til motorvejen, så underføringen ved Sdr. Jernløsevej kan bibeholdes som en ren stiforbindelse. Kommunen ønsker hermed at fredeliggøre Gl. Skovvej, der fungerer som skolevej. Holbæk Kommune gør samtidig opmærksom på, at Gl. Skovvej er udpeget som trafiksti i kommunens stiplan.

Vejdirektoratet har igangsat en undersøgelse af mulighederne for og konsekvenserne af at etablere den ønskede parallelvej. Resultatet af denne undersøgelse viser, at det er teknisk muligt at etablere parallelvejen, og at det økonomisk er fordelagtigt at anlægge parallelvejen i stedet for underføringen. Anlæg af parallelvejen vil derfor indgå i Vejdirektoratets indstilling til transportministeren.



Holbæk Kommune peger på, at lokalveje, der anlægges i forbindelse med motorvejsprojektet, skal anlægges efter anvisningerne i Vejregler for åbent land. Vejdirektoratet vil i forbindelse med detailprojekteringen, i samarbejde med Holbæk Kommune, fastlægge den endelige udformning af lokalveje og cykelstier, således, at disse passer ind i det øvrige vej- og stinet i området.

Holbæk Kommune anfører, at rundkørslen ved Holbækvej / Gl. Skovvej ønskes fjernet i forbindelse med projektet,

Vejdirektoratet har forudsat, at rundkørslen nedlægges som en del af nedgraderingen af den 4-sporede strækning af Skovvejen. Den nøjagtige udformning af forbindelsen mellem Gl. Holbækvej / Skovvejen vil blive fastlagt i samarbejde med Holbæk Kommune i forbindelse med detailprojekteringen.

Holbæk Kommune fremfører, at det ikke fremgår eksakt hvilke stier, der anlægges i forbindelse med projektet, og at kommunen ønsker en nærmere drøftelse heraf.

Vejdirektoratet skal gøre opmærksom på, at der anlægges cykelstier langs alle nye lokalveje, og at der desuden er forudsat anlagt ny stiforbindelse ved Hanerupvej. Endvidere er forudsat, at vejoverføringerne ved Holbækvej og ved Sdr. Jernløsevej udføres med cykelstier eller cykelbaner.

Holbæk Kommune henleder opmærksomheden på, at projektet vil medføre et ændret støjbillede ved Dramstrup. Kommunen henstiller i den forbindelse til, at der i den nærmere planlægning indgår overvejelser om at minimere støjniveauet her.

Vejdirektoratet skal hertil bemærke, at der er fortaget en mere detaljeret analyse af støjproblematikken ved Dramstrup for henholdsvis hovedforslaget og alternativet.

For Hovedforslaget gælder, at den samlede støjbelastning i Dramstrup vil blive formindsket i forhold til 0-alternativet, bl.a. som følge af at afstanden fra Dramstrup til rute 23 forøges. Ifølge støjberegningerne vil antallet af støjbelastede boliger over 58 dB (Lden) blive reduceret fra 24 boliger til 13 boliger, mens støjbelastningstallet (SBT) vil falde fra 4,09 til 1,54. Der er herudover foretaget en beregning af effekten af en støjskærm ved Dramstrup, som viser at antallet af støjbelastede boliger over 58 dB kan nedbringes til 7, og SBT nedbringes til 0,77, ved etablering af en ca. 400 m lang og ca. 4 m høj støjskærm langs den vestligste del af Dramstrup.

På baggrund af ovenstående vurderer Vejdirektoratet, at der i Hovedforslaget, med de nuværende trafikale forudsætninger, ikke er grundlag for etablering af en støjskærm ved Dramstrup, da den støjreducerende effekt, herunder omkostningseffektiviteten, vil være begrænset, samt at støjen i forhold til 0-alternativet i forvejen er nedbragt.

Det skal nævnes at de supplerende analyser af støjproblematikken har medført, at Vejdirektoratet vurderer, at der er behov for at opsætte støjafskærmning på nordsiden af Rute 23 ved Sdr. Jernløse, således at der på strækningen opstilles støjskærme på begge sider af vejen.

Der er i øvrigt i forbindelse med projektet forudsat, at motorvejen etableres med støjreducerende asfalt på hele strækningen.

4.1.2 Miljøministeriet, Naturstyrelsen Roskilde

(høringssvar nr. 2)

Naturstyrelsen har ved brev af 26. august 2011 fremsendt høringssvar til Vejdirektoratet i forbindelse med den offentlige høring af VVM-undersøgelsen for en ny motorvej syd om Regstrup.

Naturstyrelsen har en række bemærkninger til VVM-undersøgelsen.



Naturstyrelsen peger for det første på, at vejprojektet i sin helhed er beliggende indenfor et område med særlige drikkevandsinteresser. Både hovedforslaget og alternativet passerer indvindingsoplande for aktive vandværker. Forurenede jord, som fx rabatjord, bør ikke placeres på arealer eller indbygges i motorvejen (fx dæmninger og skrånninger) på strækninger beliggende i indenfor området med særlige drikkevandsinteresser.

Naturstyrelsen noterer desuden, at der med henblik på at hindre nedsivning af vejvand til grundvandet etableres kantopsamling af vejvandet. Dette vurderer Naturstyrelsen at være hensigtsmæssigt i forhold til sikring af drikkevandsinteresserne. Naturstyrelsen anfører dog også, at det kan overvejes, om det af hensyn til sikring af drikkevandsinteresserne vil være mest hensigtsmæssigt udelukkende at anvende tætte løsninger indenfor indvindingsoplande. Samtidigt henleder Naturstyrelsen opmærksomheden på, at der bør rettes opmærksomhed på relevansen af særlige forholdsregler til beskyttelse af drikkevandet, herunder i forbindelse med afvanding fra den nye motorvej.

Naturstyrelsen peger på, at hovedforslaget mod nord forløber udenfor undersøgelseskorridoren. Naturstyrelsen forudsætter i den forbindelse, at Vejdirektoratet er opmærksom på at sikre ressourcer til at imødegå resultaterne af uafsluttede undersøgelser. Naturstyrelsen anfører desuden, at det af materialet fremgår, at det kan være nødvendigt at erhverve arealer til placering af erstatningsbiotoper i form af nye arealer på ejendomme i nærheden. Naturstyrelsen forudsætter, at dette er indarbejdet i resourcesætningen for projektet, således at der sikres ressourcer til etablering af erstatningsnatur, såvel til eventuel arealerhvervelse som til etablering. I anlægsfasen skal det sikres, at arternes økologiske funktionalitet opretholdes – også undervejs i anlægsfasen.

Naturstyrelsen vurderer, at det er usikkert, om hovedforslagets faunaunderføring for rådyr og andre store pattedyr har den rigtige placering, idet underføringen med den aktuelle placering vil føre til, at dyrene i den sydlige ende af faunapassagen ledes ind i et relativt lille område mellem 2 veje, jf. figur 8.2 i rapport 383. Naturstyrelsen foreslår, at placeringen genovervejes, og at det overvejes, om en passage skal erstattes af et hegn, der hindrer dyr i at kunne komme ud på vejen.

Vejdirektoratets bemærkninger til Naturstyrelsens høringssvar

Vejdirektoratet er opmærksom på, at vejprojektet er beliggende indenfor et område med særlige drikkevandsinteresser. Det vurderes dog, som det fremgår af VVM-rapporten, at grundvandet langs vejprojektet er godt beskyttet, og at risikoen for nedsivende forurening som følge af forurenede jord er relativt lav. Det vil dog i forbindelse med de senere faser af projektet løbende blive vurderet, om der skal tages særlige forholdsregler for at sikre grundvandets beskyttelse. Vejdirektoratet vil i forbindelse med anlægsarbejderne naturligvis have fokus på, om der skal tages særlige forholdsregler til beskyttelse af grundvandet i anlægsperioden.

Vejdirektoratet skal i forbindelse med spørgsmålet om ressourcer til at imødegå resultaterne af de supplerende miljøundersøgelser nord for undersøgelseskorridoren skal Vejdirektoratet blot anføre at de foreløbige resultater af undersøgelserne er færdiggjort, og at der ikke i forbindelse med den supplerende kortlægningen er fundet arter eller bestande, der medfører, at der skal gennemføres flere afværgeforanstaltninger, end de der er forudsat i VVM-vurderingens miljørapport.

Vejdirektoratet skal supplerende præcisere, at der i forbindelse med udarbejdelse af anlægsoverslag for projektet er afsat midler til erhvervelse af arealer til erstatningsbiotoper.

Vejdirektoratet har noteret sig Naturstyrelsens forslag om, at placeringen af faunapassagen for større dyr genovervejes, og at det overvejes, om en passage skal erstattes af et hegn, der hindrer dyr i at kunne komme ud på vejen. Placeringen af faunapassagen for større dyr er valgt ud fra en samlet vurdering af dens funktionalitet og vejens forløb i landskabet. Behov og evt. den endelige placering vil blive fastlagt i forbindelse med detailprojekteringen i et samarbejde med Naturstyrelsen.



ØVRIGE HØRINGSSVAR

4.1.2 Støj

(høringssvar nr. 6, 9, 10, 11, 14, 15, 16, 18 og 19)

En række høringssvar anfører, at både Hovedforslaget og alternativet medfører ændrede støjforhold. Der stilles bl.a. krav om yderligere støjafskærmning foran Dramstrup, ligesom der stilles krav til, at motorvejen udføres med støjreducerende asfalt.

Samtidig anføres det, at der er behov for en støjafskærmning på nordsiden af motorvejen og ikke kun på den sydlige side af vejen ved Ådalen.

Vejdirektoratets bemærkninger – Støj

Ved udvælgelse og dimensionering af støjreducerende tiltag er der ved hvert forslag blevet lagt vægt på, at begrænse støjen ved samlede boligområder, som ellers vil blive belastet med mere end 58 dB fra motorvejen. Dette er sket under hensyntagen til anlægstekniske og økonomiske muligheder. Selv ved lavere niveauer end 58 dB kan man dog ofte føle sig generet af støjen. Når Miljøstyrelsens fastsætter en vejledende støjgrænse, er der tale om en afvejning mellem de virkninger støjen har på mennesker og de samfundsøkonomiske hensyn. Ca. 10-15 % af befolkningen vil føle sig stærkt generet af støjen ved 58 dB. For de helårsboliger, der efter en udbygning, eller etablering af en ny motorvej, bliver belastet med mere end 63 dB, vil der være mulighed for at få tilskud til støjisolering efter Vejdirektoratets regler herom.

For så vidt angår støjproblematikken ved Dramstrup, henvises til Vejdirektoratets bemærkninger til Holbæk Kommune.

Hvad angår støjproblematikken på nordsiden af rute 23 ved Sdr. Jernløse (Gl. Skovvej), skal det bemærkes, at der er foretaget en mere detaljeret analyse af effekterne af en støjskærm. Analysen viser, at støjen kan nedbringes med ca. 3-7 dB for de boliger, der er beliggende langs Gl. Skovvej øst for Søstrupvej. På den baggrund vil Vejdirektoratet lade en ca. 380 m lang og ca. 4 m høj støjskærm vest for Søstrupvej indgå i såvel Hovedforslag som Alternativ.

Den endelige udformning og placering af støjskærmen på nordsiden af motorvejen ved Sdr. Jernløse vil blive fastlagt i forbindelse med en eventuel fremtidig detailprojektering og på baggrund af supplerende støjbe-
regninger.

Der er i øvrigt i forbindelse med projektet forudsat, at motorvejen etableres med støjreducerende asfalt på hele strækningen.

4.1.3 Trafikale forhold

(høringssvar nr. 6, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 17 og 18)

En række høringssvar anfører, at den foreslåede underføring ved Sdr. Jernløsevej bør erstattes med en parallelvej syd for motorvejen da Sdr. Jernløsevej fungerer som skolevej, og at Gl. Skovvej ikke vil kunne afvikle den øgede trafik som følge af trafikken fra Sdr. Jernløsevej.

Et høringssvar fremfører ønske om, at der ikke etableres en ny parallelvej syd for motorvejen, da en underføring med cykelsti er tilstrækkelig.

Et høringssvar peger på, at der allerede i dag er stor utryghed ved krydset mellem Skovvejen og Knabstrup Møllebakke, og at der derfor i forbindelse med 2. etape af Skovvejen bør gennemføres tiltag, der kan forbedre sikkerheden i krydset.



Endelig udtrykkes bekymring for den trafik, der uden tvivl vil øges på Sdr. Jernløsevej. De anfører, at der er behov for, at der etableres fortov/cykelsti på Sdr. Jernløsevej, ligesom de ønsker en hastighedsbegrænsning på 40 km/t, og evt. en chikane på stykket mellem Skovvejen og igennem hele byen.

Vejdirektoratets bemærkninger - Trafikale forhold

Med hensyn til krydset mellem Knabstrup Møllebakke og Skovvejen henvises til Vejdirektoratet bemærkninger til Holbæk Kommunes høringssvar.

Sdr. Jernløsevej er kommunevej. Det vil derfor som udgangspunkt være Holbæk Kommune, der skal tage stilling til, om der skal etableres fortov og cykelstier langs Sdr. Jernløsevej, ligesom det er op til kommunen at afgøre, hvorvidt der skal etableres chikaner, og hastigheden skal skiltes ned til 40 km/t igennem byen.

Vejdirektoratets trafikmodelberegninger viser, at der i hovedforslaget vil komme ca. 120 biler ekstra i døgnet på Sdr. Jernløsevej i forhold til det såkaldte 0-alternativ, dvs. hvor motorvejen ikke bygges.

Vejdirektoratet forudsætter, at tunnellen, hvor Sdr. Jernløsevej underføres, udføres med enten cykelstier eller cykelbaner for at sikre de bløde trafikanter.

I forbindelse med en eventuel senere detailprojektering vil Vejdirektoratet indgå i en dialog med Holbæk Kommune for at sikre, at trafikikkerheden bl.a. i Sdr. Jernløse ikke forværres som følge af motorvejsprojektet.

4.1.4 Andet

(høringssvar nr. 3)

Et høringssvar bemærker, at alternativet har væsentlige konsekvenser for et nærliggende olieberedskabs-lager og peger derfor på hovedforslaget.

Vejdirektoratets bemærkninger - Andet

Vejdirektoratet har noteret, at alternativet har væsentlige konsekvenser for det nærliggende olieberedskabs-lager.



5. BILAG 1 - REFERAT AF BORGERMØDE – NY MOTORVEJ SYD OM REGSTRUP

REFERAT

EMNE	Borgermøde om Skovvejen (rute 23) – strækningen fra Sdr. Jernløse til Dramstrup
TIDSPUNKT	Tirsdag den 16. august 2011 kl. 19.00 - 22.00
STED	Jernløsehallen

Mødet blev afholdt i Jernløsehallen med ca. 180 deltagere.

John Harpøth, formand for Klima og Miljø i Holbæk Kommune, bød de fremmødte borgere velkommen, og tilkendegav, at han håbede, at alle ville få glæde af at deltage i borgermødet.

John Harpøth tilføjede, at han, i det omfang det var ham muligt, gerne besvarede spørgsmål relateret til Holbæk Kommune.

John Harpøth oplyste, at dagsordenen for mødet var kom til at bestå i en præsentation af resultaterne af VVM-redegørelsen og at der herefter kom en debat, hvor alle kunne fremføre deres bemærkninger og synspunkter.

Derefter var der præsentation af indholdet i VVM-redegørelsen, og resultaterne fra den tidligere forundersøgelse ved projektleder John H. Kristiansen.

John H. Kristiansens præsentation ligger tilgængeligt på www.vd.dk/skovvejen.

Spørgsmål & debat

I debatpanelet sad følgende fra Vejdirektoratet: Områdechef Ole Kirk, Landinspektør Inger Jul Larsen, Støjtmedarbejder Lene Nøhr Michelsen, og Projektleder John Halkær Kristiansen. Ordstyrer var John Harpøth, Holbæk Kommune.

Gorm Lund, repræsentant for Knabstrup Lokalforum, bemærkede, at etableringen af den nye motorvej som vil besværliggøre muligheden for at krydse vejen ved Knabstrupvej og Knabstrup Møllebakke med f.eks. en mejetærsker eller en rutebil.

Svar

Vejdirektoratet bemærkede, at man havde noteret sig og har forståelse for synspunktet.

Vejdirektoratet forklarede, at man ikke ændrer forholdene i krydset, og at man vil skilte hastigheden ned til den nuværende hastighed på 70 km/t. Vejdirektoratet tilføjede, at man på længere sigt vil vurdere, hvorvidt Knabstrup Møllebakke vil skulle afbrydes, føres over, eller om der skal etableres et tilslutningsanlæg på-gældende sted. Man vil i den forbindelse søge at forbedre forholdene. Dog er der ikke i nærværende projekt planlagt en trafiksikring af pågældende kryds, da man ikke som sådan berører krydset.

Dorte Carlsen, Dramstrup spurgte, hvordan man i Dramstrup, som består af to dele – en del tæt beliggende på den nuværende Skovvej og en yderste del tættere beliggende på Skovvejen – vil sikre de yderste huse i "den anden ende" af Dramstrup. Dorte Carlsen bemærkede, at man kommer til at mangle en støjskærm, hvis det hus tættest på vejen, som indtil videre har fungeret som "støjskærm", bliver eksproprieret.

Svar

Vejdirektoratet svarede, at man ikke har forudsat, at der skal være en støjafskærmning pågældende sted, fordi man har vurderet, at både hastigheden og trafikmængderne vil være, som de er i dag – og støjen derfor også. Vejdirektoratet tilføjede, at man vil kigge på støjberegningen og tjekke den igennem – både i Dramstrup-enden og Sdr. Jernløse-enden.



Henning Kronby, Jernløse Vandværk spurgte om man, hvis Holbæk Kommune på et tidspunkt skulle få lyst til at rydde op i lossepladsen, vil kunne komme ned og rense op i den bagefter. Henning Kronby spurgte desuden, hvem der skal betale for flytning af vandedninger fra vandværket.

Svar

Vejdirektoratet svarede, at der er adgang til lossepladsen fra andre sider end fra selve motorvejen, og at man derfor vil få adgang fra den anden side af lossepladsen.

John Harpøth bemærkede, i relation til en evt. oprensning af lossepladsen, at det ikke er Holbæk Kommune, men regionens ansvar.

På spørgsmålet om betaling for arbejder på vandedninger svarede Vejdirektoratet, at alle omkostninger afledt af anlægsarbejdet hører ind under dette. Som det også blev fremført, afhænger dette dog af de vilkår, som ledningen er placeret på.

Torben Lars, Hanerup oplyste, at han ejer et jordstykke på den nordlige side af den nuværende Skovvej, som, ifølge hovedforslaget, vil blive delt i to af motorvejen, og spurgte, i tilknytning hertil, hvor stor den planlagte faunapassage bliver. Torben Lars spurgte, om ikke der i alternativet mangler en vej fra Hanerupvej over til Skovvejen, der kan forbinde Knabstrup Møllevvej med Skovvejen.

Svar

Vejdirektoratet svarede, at en vej fra Hanerupvej over til Skovvejen vil blive dobbelt så lang som den foreslåede lokalvej, og at det er årsagen til at man ikke har foreslået denne.

Som svar på oplysningen om at Torben Lars jordstykke bliver delt i to svarede Vejdirektoratet, at der i processen vil indgå en undersøgelse af, om der kan foretages jordfordeling så man kan optimere ejendommens drift.

Som svar på hvor stor faunapassagen bliver bemærkede Vejdirektoratet, at det ikke er meningen, at man skal kunne køre gennem faunapassagen, da den er forbeholdt dyrene.

Henning Kronby, Jernløse Vandværk spurgte hvorfor man fra Vejdirektoratet's side ville etablere en tunnel ved Sdr. Jernløse. Henning Kronby foreslog, at man i stedet etablerer en omfartsvej mellem for Sdr. Jernløse Vej, og tilslutningsanlægget, som "kører op og rammer rampen deroppe".

Svar

Vejdirektoratet forklarede, at forslaget om at etablere en tunnel primært beror på en vurdering af trafikikkerheden. Vejdirektoratet forklarede, at man, hvis man etablerer en parallelvej, vil det medføre et større tilslutningsanlæg, da man vil skulle anlægge et traditionelt "ruderanlæg" (med ramper i hver sin retning). Dette større anlæg vil bevirke, at man får en lokalvejstrafik ind lige ved ramperne, hvilket, ifølge Vejdirektoratet, vil give nogle trafikikkerhedsmæssige udfordringer, hvilket primært er begrundelsen for, at man har valgt at foreslå en tunnel. Mht. skoletrafikken svarede Vejdirektoratet, at problematikken vil blive modvirket, når ringvejen etableres, hvorefter det ikke vil være muligt at køre den vej op på Gl. Skovvej.

Knud, Søstrupvej spurgte, om man i forbindelse med planerne om en ny tunnel til trafikken, har foretaget trafikmålinger ved Søstrupvejen. Ifølge Knud havde man, dengang man kunne køre over der, meget trafik på den smalle vej.

Svar

Vejdirektoratet svarede, at man ikke måler, men beregner trafikken, da man ikke kan måle sig frem til trafikken i 2020. I VVM-rapporten er det beregnet, at der kommer 410 biler i døgnet i hovedforslaget, hvilket svarer til 210 biler ekstra i forhold til den beregnede trafik i 0-alternativet.

Michael Kringshede, Regstrup Lokalforum bemærkede, at Vejdirektoratet i præsentationen havde nævnt, at der ikke er den store forskel på hovedforslaget og alternativet og understregede i relation hertil, at det for beboerne i Regstrup er meget vigtigt, at hovedforslaget kommer til at hænge sammen med kommu-



nens planlagte lokalvej, således at man kan få ledt trafikken væk fra skolen, hovedgaden og Hanerup samt, ikke mindst, krydset mellem hovedgaden og Hanerup.

Svar

Vejdirektoratet svarede, at kommentaren/synspunktet er taget efterretning.

John Harpøth, Udvalget for Klima og Miljø i Holbæk Kommune, bemærkede, at han havde medbragt to af sine kollegaer fra Udvalget for Klima og Miljø i Holbæk Kommune, og at Rasmus Brandstrup Larsen, menigt byrådsmedlem ligeledes deltog i borgermødet. John Harpøth oplyste, at der næstkommende tirsdag skulle afholde møde i Udvalget for Klima og Miljø, hvor man bl.a. skulle behandle et høringsvar om Skovvejen – strækningen fra Sdr. Jernløse til Dramstrup.

Åse Saaby, Sdr. Jernløse spurgte, om ikke man kan anvende den nuværende cykeltunnel ved Sdr. Jernløsevej og bygge en ny tunnel udelukkende beregnet til bilister.

Svar

Vejdirektoratet svarede, at det var et spørgsmål om plads og forklarede, at en biltunnel skal være både højere og bredere, hvorfor der ikke er plads til begge dele med mindre, man flytter vejen et betragteligt stykke ud til den ene side.

Dorte Carlsen Dramstrup, spurgte, henvendt til Holbæk Kommune, hvor ringvejen omkring Nr. Jernløse og Regstrup politisk ligger i forhold til budgettet, og hvor bundet kommunen er på sine løfter herom.

Svar

John Harpøth, Udvalget for Klima og Miljø i Holbæk Kommune svarede at Holbæk Kommune for øjeblikket er midt i en budgetfase og at kommunen er økonomisk trængt, men til trods herfor har meget fokus på ringvejen, som man vil søge at prioritere de næstkommende år. John Harpøth tilføjede, at det ikke var muligt at give noget endeligt svar, da partierne imellem 1. og 2. behandling af budgettet skal ind og forhandle omkring ringvejen.

Anne B. Larsen, Kræmmerstenschusene, bemærkede, at der på nuværende tidspunkt er cykelsti på begge sider af Skovvejen mellem Nr. Jernløse op til Knabstrup, som bl.a. bliver benyttet af skolebørn, og spurgte, om man planlægger cykelsti på den alternative vej ved siden af motorvejen fra Skovvejen over til Holbækvej

Svar

Vejdirektoratet bekræftede, at der er forudsat cykelstier langs lokalvejen samt på brooverføringer.

Henning Kronby, Jernløse Vandværk henviste til Vejdirektoratets indledende kommentar om at man evt. vil skulle vente med at gennemføre projektet til VVM-undersøgelsen for 3. etape er færdig. Henning bemærkede i øvrigt, at Ole Kirk ved borgermødet i Svebølle, havde udtalt at det kan være, at man valgte at fortsætte udbygningen fra Kalundborgsiden. Henning spurgte, om det var generelt for både 2. og 3. etape, eller om det kun er 3. etape fordi rute 23 ved Kalundborger dårlig.

Svar

Vejdirektoratet svarede, at usikkerheden omkring hvor og hvornår der skal bygges skyldes, at det i sidste ende er en politisk beslutning. Vejdirektoratet tilføjede, at Skovvejens standard er dårligst i den vestligste del, og at man derfor kunne forestille sig at man på et tidspunkt også begyndte at bygge fra Kalundborgsiden frem for at fortsætte fra Holbæk-siden. Vejdirektoratet bemærkede, at man ikke ved det med sikkerhed, men at man er blevet bedt om at vurdere muligheden for at starte fra vest og bevæge sig mod øst, men at alle muligheder indtil videre står åbne – herunder den tidligere skitserede mulighed hvor man slår 2. etape sammen med noget af 3. etape. Begrundelsen herfor er, at det ikke er sikkert, at Folketinget på nuværende tidspunkt kan finde penge til at gå videre.

Otte Bro, Jyderup spurgte, om motortrafikvejen fra Dramstrup til Bjergsted, som den ligger nu, vil kunne bruges som motorvej. Otte Bro bad om at få ridset de tidsterminer for det stykke op (forudsat at man fort-



sætter), som Vejdirektoratet, ifølge Otte Bro, havde ridset op i Svebølle. Otte Bro begrundede forespørgslen med, at man i Jyderup er interesseret i, hvornår man når dertil og bemærkede, at Jyderup kan risikere at blive det sidste sted, i fald man påbegynder projektet fra Kalundborg.

Svar

Vejdirektoratet svarede, at man vil gøre hvad man kan for at få en afklaring på projektet og regner med at aflevere både høringsnotat og indstilling til transportministeren i løbet af september måned (2011) med henblik på, at der kan blive truffet en beslutning. Vejdirektoratet forklarede, at der skal træffes en beslutning, om man foretrækker hovedforslaget eller alternativet, og at man derefter vedtager en anlægslov, men at det derefter ikke er sikkert, at Folketinget kan finde pengene. Vejdirektoratet bedyrede dog, at der normalt i forbindelse med denne type anlægslove bliver givet mulighed for forlods overtagelse af de ejendomme, som kommer i klemme, hvis projektet ikke påbegyndes med det samme. Det er derfor en mulighed, understregede Vejdirektoratet, at Folketinget vedtager en anlægslov, og derefter stiller projektet i bero til man har fundet pengene.

Michael Kringelhede, Regstrup Lokalforum spurgte, om Folketinget har besluttet at afsætte 400 mio. til projektet, og om det passer med det tal, der er budgetteret med i trafikforliget.

Michael Kringelhede spurgte videre, om Vejdirektoratet, når man udarbejder indstillingen, gør opmærksom på, hvor vigtigt det er for beboerne i lokalområdet, at der bliver vedtaget en anlægslov og understregede, at det, uanset om motorvejen bliver etableret om fem, ti eller tyve år er meget væsentligt for beboerne, at de ved, hvad der kommer til at ske.

Svar

Vejdirektoratet svarede, at der ikke er sat penge af til 2. etape. Vejdirektoratet tilføjede, at hovedalternativet går længere mod vest, og at grunden til, at det er dyrere, er, at der er tale om en fremrykning af nogle investeringer, som ellers ville komme i forbindelse med næste etape. Derfor, konkluderede Vejdirektoratet, kan man ikke sige, at hovedforslaget er dyrere end alternativet, fordi hovedforslaget fortsætter længere mod Kalundborg end alternativet.

Vejdirektoratet svarede, at det fremsatte ønske om, at der kommer en afklaring, uanset tidsperspektivet for selve anlægsarbejdets påbegyndelse/videreførelse, vil fremgå af referatet, og vil tilgå politikerne, således at de kan vurdere, om de vil fremsætte et lovforslag som kan behandles og vedtages i Folketinget.

Vejdirektoratet svarede endvidere, at det fremsatte ønske, om at der kommer en afklaring, uanset tidsperspektivet for selve anlægsarbejdets påbegyndelse/videreførelse, vil fremgå af referatet og vil tilgå politikerne, således at de kan vurdere, om de vil fremsætte et lovforslag som kan behandles og vedtages i Folketinget.

Leif Hansen efterspurgte en klar melding på om projektet bliver til noget, og i så fald, hvornår det går i gang. Leif Hansen forklarede, at han indtil videre har haft tre ejendomsmæglere til at se på sin ejendom, men de har ikke villet sælge den.

Svar

Vejdirektoratet svarede, at der ikke er sat penge af til en etablering af 3. etape, og at de tidsterminer man derfor kan skitsere op er, at der skal udarbejdes en VVM-undersøgelse, som skal være færdig til efteråret 2012, hvorefter der skal udarbejdes en indstilling til transportministeren på 3. etape. Herefter vil det, forklarede Vejdirektoratet, være op til politikerne at forhandle sig frem til, om man vil sætte penge af til næste etape og at beslutte, hvor man vil starte.

Derfor, pointerede Vejdirektoratet, er det umuligt at sige, hvornår 3. etape vil blive etableret. En anden repræsentant bekræftede, at der normalt, så snart man har vedtaget en anlægslov, i denne fremgår, at ejendomme som bliver berørt af total ekspropriation kan eksproprieres forud for de normale ekspropriationer. Hvis det er tilfældet, vil man have mulighed for at afhænde ejendomme tidligere, hvis man har ønsker herom, og der vil i så fald blive foretaget en vurdering af hvert enkelt tilfælde.



Knud, Søstrupvej bemærkede, at der var blevet snakket om vildtpassager, så vildtet kunne komme under motorvejen og spurgte, hvordan disse udføres.

Svar

Vejdirektoratet svarede, at man endnu ikke har taget stilling til den præcise udformning, men at der skal være en vis frihøjde og en vis bredde for at vildtet vil gå igennem. Vejdirektoratet tilføjede, at passagen formentlig vil blive en tunnel (eller en bro over vejen), hvor vildtet skal kunne kigge igennem og ikke vil føle, at de bliver fanget, men at man ikke endnu har vurderet den nøjagtige udformning, da denne også vil afhænge af, hvordan vildtpassagen skal placeres i terrænet, og hvordan man kan etablere "ledelinjer" således at vildtet kan finde hen til passagen.

Pia Nielsen forklarede, at hun bor på Gl. Skovvej på strækningen fra Søstrupvej ud mod Kvanløse. Pia Nielsen udtrykte bekymring i forhold til den foreslåede tunnel fra Sdr. Jernløse til Gl. Skovvej med henvisning til Vejdirektoratets oplysninger om, at man vil gå fra 280 biler på Gl. Skovvej til 1660. Pia Nielsen pointerede, at der på denne strækning også færdes mange bløde trafikanter og fodgængere og bemærkede, at der tilmed på strækningen er dårlige sigtforhold, mange indkørsler samt en hastighedsbegrænsning på 80 km/t.

Svar

Vejdirektoratet svarede, at man er bevidst om den øgede trafikmængde, og at man i anlægsprojekter løbende gennemfører trafiksikkerhedsrevisioner, hvor man kigger på afledte konsekvenser af projektet for trafiksikkerheden, og i den forbindelse samtidig vurderer, om der bør gennemføres evt. afværgeforanstaltninger.

Annemarie spurgte om, hvor meget projektets nuværende udformning skal ændres (mht. linjeføring, alternative forslag til over- og underkørsler og tilslutningsanlæg), før man indkalder til ny høring.

Svar

Vejdirektoratet svarede, at det ikke er muligt at udtale sig præcist herom, men at man er nødt til konkret at vurdere, om en ændring er så stor, at den medfører miljømæssige konsekvenser. Vejdirektoratet forklarede, at der ligger visse krav i et EU direktiv om VVM vurdering, som bevirker at man, hvis man bevæger et projekt ind i et habitatsområde, skal indkalde til en ny høring, men at det ellers vil være en vurdering af, om ændringerne har så store konsekvenser for miljøet eller for mennesker, at man bør gå ud i en ny høring.

Vejdirektoratet understregede, at f.eks. en beslutning om en ny stitunnel, ikke vil medføre en ny høring og at linjeføringen også vil kunne flyttes op til 50 meter (evt. mere) i forhold til det skitserede. Vejdirektoratet forklarede at det foreliggende, er et såkaldt skitseprojekt, og at man efterfølgende vil skulle udarbejde et detaljeprojekt med mere detaljerede undersøgelser af f.eks. jordbundsforhold og andre forhold, som der skal tages højde for, og at resultater af disse kan medføre justeringer.

Kommissarius kan også i visse tilfælde fremsætte ønsker om justeringer af projektet. Vejdirektoratet forklarede, i forlængelse heraf, at der, når Folketinget har vedtaget projektet og Vejdirektoratet har udarbejdet sit detaljeprojekt, vil komme en ny høring, som kommissarius står for, hvor kommissarius indhenter bemærkninger/ønsker fra lodsejerne, som kommissarius så efterfølgende tager stilling til. I den udstrækning at tingene ikke er fastlåst i anlægsloven, har kommissarius også nogle frihedsgrader til at kunne justere lidt på projektet.

Mette efterspurgte retningslinjer/kriterier for brugen af støjreducerende asfalt – herunder om der skal være en speciel støjterskel før, man vælger at bruge det eller, om man evt. vil kunne finde på at bruge det ved alle de nye veje i forslaget. Mette mente, at man burde overveje at udlægge støjreducerende asfalt ved afslutningen af etappen, hvor der vil være flere biler, samt ved fremtidig renovering af Skovvejen.

Svar

Vejdirektoratet svarede, at der vil blive lagt støjreducerende asfalt på selve motorvejen på den strækning, som bliver etableret, men at der ikke på nuværende tidspunkt er planlagt støjreducerende asfalt på nabostrækningen med mindre, at man fortsætter mod vest med det samme. Vejdirektoratet understregede, at der kun vil blive lagt støjsvag asfalt på selve motorvejen og ikke på de lokalveje som anlægges, da det ikke,



forklarede Vejdirektoratet, har nogen hørbar effekt, da trafikmængderne her er så små. Støjsvag asfalt, forklarede Vejdirektoratet, er dyrere og holder ikke så længe som normal asfaltbelægning.

Jesper Purhus spurgte i relation til hovedforslaget, om den strækning af motorvejen, som går nord for Skovvejen, vil komme til at ligge over niveau, eller om man kan få vejen ned til terrænet.

Svar

Vejdirektoratet forklarede, at man i forslaget har lagt vejen på en dæmning for at kunne opfylde sigtbarhedskravene, men at man vil adspørge projekteringsfolkene, om det er muligt at få vejen længere ned mod det omgivende terræn. Vejdirektoratet understregede, at det vil bero på en vurdering af, om det rent fysisk vil kunne lade sig gøre stadigvæk at opretholde de oversigtsforhold, der skal være.

Henning spurgte, om man havde udført beregninger på, om den gamle bro ved Gl. Skovvej vil kunne klare belastningen fra de mange biler.

Svar

Vejdirektoratet svarede, at man ikke har foretaget boreprøver etc. på broen (Vommevad Bro), men at man umiddelbart har vurderet, at den godt vil kunne klare trafikken, og at der allerede i dag passerer forholdsvis tung trafik over broen.

Ingelise Nielsen, Dramstrup anmodede på det kraftigste om, at man, om muligt, anlægger støjreducerende asfalt på lokalvejen ud for Dramstrup.

Torben Larsen stillede sig tvivlende overfor, om vejen fra Knabstrup Møllebakke til Skovvejen, som tidligere hævdede af Vejdirektoratet, skulle være dobbelt så lang, og bad Vejdirektoratet måle efter igen.

Svar

Vejdirektoratet svarede, at man ville måle strækningen efter og vurdere, om det er en mulighed at føre lokalvejen hele vejen fra Knabstrup Møllebakke til Skovvejen.

John Harpøth, Udvalget for Klima og Miljø i Holbæk Kommune spurgte om der bliver etableret nødspor på strækningen østfra til Holbæk og om det først og fremmest afhænger af økonomi.

Svar

Vejdirektoratet bekræftede, at den sum, som er blevet stillet til rådighed ikke rakte til etablering af nødspor, hvorfor motorvejen i en periode, indtil man har fundet penge, vil være uden nødspor. Vejdirektoratet bemærkede, at det ikke er ideelt, men at det er set før både i Danmark og i udlandet, hvor man tilmed er begyndt at inddrage nødspor til kørespor pga. trængselsproblemer.

Michael Kringelhede, Regstrup Lokalforum bemærkede, at ingen tilstedeværende, efter hans opfattelse, mente at tunnelen i Sdr. Jernløse er nogen god løsning. Med henvisning til Vejdirektoratets udtalelse om, at Vommevadbroen godt vil kunne bære trafikken, gav Michael Kringelhede udtryk for bekymring i forhold til broens bredde og hældede, at denne er så smal, at to personbiler kun med nød og næppe kan passere hinanden, hvorfor han frygtede, at der vil kunne ske ulykker. MK pointerede, at det var meningsløst at øge trafikken et sted, hvor der i forvejen er risiko for ulykker og opfordrede derfor Vejdirektoratet til at genoverveje forslaget.

Svar

Vejdirektoratet svarede, at man har noteret sig indvendingerne og vil se, hvilke muligheder der foreligger.

Annemarie bemærkede, at hun er fortaler for tunnelen i Sdr. Jernløse, da hun hver dag kører til Sdr. Jernløse, hvor hendes søn går i børnehave. Uden denne tunnel, indvendte Annemarie, vil al trafik til og fra Sdr. Jernløse enten skulle foregå gennem Snævre eller gennem Mogenstrup. A pointerede til sidst, at Skovvejen, ifølge hende, er større og nemmere at køre på end de andre veje, som, ifølge Annemarie, er meget smalle.



Rasmus Brandstrup Larsen bemærkede, at motorvejsgruppen under lokalforum Regstrup i spørgsmålet om tunnelen lægger op til, at man, såfremt man ikke etablerer en tunnel, i stedet foreslår at anlægge en parallelvej på Sdr. Jernløsesiden op til tilslutningsanlægget og, at det derfor ikke vil være nødvendigt at køre igennem Snævre for at komme til Sdr. Jernløse.

Rasmus Brandstrup Larsen opfordrede repræsentanterne fra Udvalget for Klima og Miljø i Holbæk Kommune til i deres hørings svar at tage højde for og vægte, at der etableres en parallelvej omkring Sdr. Jernløse i stedet for en tunnel med den begrundelse at Gl. Skovvej er "sikker skolevej" og opfordrede Udvalget for Klima og Miljø til at vægte dette højt og forsøge at finde en løsning på de problemer/udfordringer omkring tilslutningsanlægget, som parallelvejen medfører.

Knud udtrykte stor undren og utilfredshed over, at man stadigvæk overvejer at etablere en tunnel og lede trafikken ind på Gl. Skovvej, hvor der i forvejen findes store virksomheder med tung trafik til følge på en strækning, hvor børnene færdes til og fra skole.

Svar

Vejdirektoratet svarede, at man har forstået og forståelse for budskabet som er taget til efterretning.

Ove Madsen, Broholm Maskinstation bemærkede, at Broholm Maskinstation har base på Gl. Skovvej ved Søby og har behov for at køre på vejen med landbrugsmaskiner for at betjene sine kunder i området. I relation til overkørselsforholdene ved Knabstrup, bekræftede Ove Madsen, at det er et problem at krydse Skovvejen her. Ove Madsen indvendte desuden, med henvisning til forslaget om, såfremt ringvejen etableres, at lukke Gl. Skovvej ved det gamle kommunekontor, at det vil betyde at han vil skulle færdes ad hovedgaden i Regstrup videre ud af Hanerupvej med sine landbrugsmaskiner, hvilket, indvendte Ove Madsen, vil være problematisk og urimeligt overfor beboerne i byen.

Svar

VD svarede, at man har noteret sig indvendingerne og tager dem med hjem.

Afsluttende bemærkninger

Ordstyrer John Harpøth lukkede debatten og takkede for god ro og orden og tilføjede, at man i Udvalget for Klima og Miljø efterfølgende vil tage stilling til de forskellige opfordringer.

Vejdirektoratet takkede for den gode debat og synspunkterne og opfordrede de tilstedeværende til at indsende skriftlige bemærkninger inden den 26. august, som så vil indgå i det materiale, som efterfølgende vil tilgå politikerne.

