

Til lovforslag nr. L 242. Betænkning afgivet af Trafikudvalget den 19. maj 1994

Betænkning

over

Forslag til lov om visse hovedlandeveisstrækninger (omfartsvej ved Næstved, Assentoft-Sdr. Borup og omfartsvej ved Faaborg)

Udvalget har behandlet lovforslaget i nogle møder og har herunder stillet spørgsmål til trafikministeren, som denne har besvaret skriftligt. Nogle af udvalgets spørgsmål til trafikministeren og dennes svar herpå er optrykt som bilag til betænkningen.

Endvidere har udvalget modtaget skriftlige og/eller mundtlige henvendelser fra:

Brolauget, Næstved,
Danmarks Naturfredningsforening,
Jensen, Michael Martin, Faaborg,
Liisberg, Sigrid, Faaborg,
Luthra, Raymond, Næstved, og
Oxenbøll, Erling, Næstved.

Herefter indstiller et *flertal* (udvalget med undtagelse af Fremskridtspartiets medlemmer) lovforslaget til *vedtagelse uændret*.

Et *mindretal* (Fremskridtspartiets medlemmer af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling. Fremskridtspartiet kan på nuværende tidspunkt ikke støtte lovforslaget, dels fordi der er tale om at give trafikministeren en lang række beføjelser, dels fordi der ikke har været en dialog med borgerne og de lokale myndigheder. Der er endvidere en lang række forhold, der ikke er afklaret omkring blødbundsområder, affald, belastningsforsøg og mange andre ting.

Fremskridtspartiet ville kunne støtte alle projekterne i lovforslaget, såfremt man havde haft tid til at gennemarbejde dem, og hvis man havde tid til at finde ud af, hvad det skulle koste, og hvordan de kunne gennemføres på en reel og fornuftig måde, sådan at man sikrer, at alle de berørte parter får lov til at udtale sig i sagen.

J.K. Hansen (S) fmd. Tove Lindbo Larsen (S) Søren Hansen (S) Bakholt (S)

Jimmy Stahr (S) Hans Erenbjerg (S) Arne Melchior (CD) Bilgrav-Nielsen (RV)

Inger Stilling Pedersen (KRF) Ahlmann-Ohlsen (KF) Agnete Laustsen (KF)

Svend Heiselberg (V) Helge Sander (V) Svend Erik Hovmand (V) Ole Donner (FP) nfmd.

Ernst B. Schmidt (FP) Tommy Dinesen (SF)

Nogle af udvalgets spørgsmål til trafikministeren og dennes svar herpå**Spørgsmål 6:**

Hvad bliver dæmningshøjden i forhold til det fremtidige vandspejl i Sundet, jf. bemærkningerne, s. 10, pkt. 4.5.1?

Svar:

Vejen placeres lavest muligt i forhold til terræn på dæmningen mod søen. Af hensyn til vejafvandingen er det i skitseprojektet forudsat, at der minimum skal være 1,6 meter mellem vandspejl og kørebane. Den maksimale vandspejlskote er minus 0,8 i Sundprojektet.

Ved detailprojekteringen vil det blive undersøgt, om der er tekniske muligheder for at sænke vejen yderligere.

Spørgsmål 10:

Har Faaborg Byråd foreslået ændringer i projektet? I bekræftende fald hvilke og til hvilken pris?

Svar:

Faaborg Byråd har henstillet, at man forsøger at holde stisystemet åbnet i byggeperioden, at vejen sænkes mest muligt på strækningen ved Sundet, samt at støjniveaulet minimeres.

Der vil være en udgift ved at holde stisystemet åbnet, men det forventes ikke at påvirke totalbudgettet i væsentligt omfang. I skitseprojektet er det forudsat, at vejen sænkes så meget, som det er teknisk muligt. Det er ligeledes forudsat, at der anvendes en støjsvag belægning.

Spørgsmål 12:

Hvornår kan det forventes, at der fremsættes anlægslov for motortrafikvejen Assentoft-Sdr. Borup (2. etape)?

Svar:

Regeringen har i »Trafik 2005« givet en oversigt over de veje, der forventes gennemført inden år 2005, forudsat at det nuværende aktivitetsniveau kan opretholdes, inklusive beskæftigelsesmidler. Motortrafikvejen Assen-

toft-Sdr. Borup (2. etape) er opført blandt disse projekter.

Spørgsmål 13:

Hvornår tager Vejdirektoratet/trafikministeren stilling til, hvilken linjeføring man vil anbefale i anlægsloven?

Svar:

Med det foreliggende lovforslag til projekteringsbemyndigelse for motortrafikvejen Assentoft-Sdr. Borup er der fremlagt en linjeføring for etape 2 som nævnt i afsnit 3.3.2 og vist på lovforslagets bilag 2.

I »VVM-redegørelse, sammenfattende rapport«, Vejdirektoratet 1994, der er udarbejdet i tilknytning til lovforslaget, er der som resultat af de foretagne miljøundersøgelser også peget på en linjeføring for etape 2 (jf. også lovforslagets bemærkninger afsnit 3.5 vedrørende placeringen af vejanlægget).

Det er således med udgangspunkt i denne linje, der skal ske en videre projektering og nærmere bearbejdning af motortrafikvejens nøjere placering forud for fremlæggelse af et anlægslovforslag for vejens 2. etape. Tidspunktet for denne fremlæggelse vil bl.a. afhænge af de bevillingsmæssige muligheder.

Spørgsmål 14:

Ud fra hvilke kriterier vælger Vejdirektoratet/trafikministeren, hvilken linjeføring der skal arbejdes med som udgangspunkt? Er det rene vejtekniske kriterier, eller indgår der også andre overvejelser?

Svar:

Det er ikke kun vejtekniske kriterier, der indgår i overvejelserne, når der skal planlægges en linje for et nyt større hovedlandeveisanlæg – heller ikke for motortrafikvejen Assentoft-Sdr. Borup.

Fra første færd i arbejdet med projektet inddrages i en passende korridor forhold til miljøet, det vil sige landskab, fredninger, natur m.v., og til beboelse, ejendomme m.v. for at klarlæg-

ge mulighederne for placering af vejanlægget. Ud fra de bindinger, som disse ikkevejtekniske forhold giver, skitseres vejlinjer, som opfylder vejtekniske krav til bl.a. oversigtsforhold for den aktuelle vejklasse.

Der er ved udvælgelsen af vejlinjer tale om at tage et samlet hensyn, idet det er helheden, både teknik og hensyn til omgivelserne, der afvejes.

Arbejdet med Assentoft-Sdr. Borup-projektet, som indgår i lovforslaget, følger EF-direktivet vedrørende vurdering af virkning på miljøet (VVM).

Spørgsmål 15:

På hvilket tidspunkt i arbejdet inddrages hensynet til eksisterende beboelse, og hvilke hensyn lægges der i den sammenhæng vægt på?

Svar:

Hensynet til eksisterende beboelse inddrages fra starten i arbejdet. Når de første overvejelser om mulighederne for placering af vejlinjen sker, overvejes forholdet til eksisterende beboelse og ejendomme.

De hensyn til beboelse, der lægges vægt på, er, at vejlinjen søges placeret således, at afstanden til beboelse gøres så stor som mulig under skyldig hensyntagen til øvrige bindinger, og at mulighederne for at mindske generne for beboelsen overvejes bl.a. med hensyn til, om vejen kommer til at ligge i afgravning, eller om der kan etableres støjafskærmning. Det overvejes også, om muligheden for fortsat vejadgang til offentlig vej er til stede.

Spørgsmål 16:

På hvilket tidspunkt i arbejdet med linjeføringen inddrages landskabelige og miljømæssige hensyn?

Svar:

Landskabelige og miljømæssige hensyn inddrages fra første færd i arbejdet med linjeføringen.

Der henvises i øvrigt til besvarelsen af spørgsmål nr. 14.

Spørgsmål 17:

Vil vedtagelsen af anlægsloven for omfarts-

vejen syd om Assentoft være bestemmende for valg af linjeføring på etape 2-strækningen Assentoft-Sdr. Borup?

Svar:

Vedtagelsen af det foreliggende forslag til anlægslov for omfartsvejen syd om Assentoft begrænser ikke mulighederne for placering af linjeføringen for 2. etape til Sdr. Borup i forhold til alternative linjeføringer som nævnt i rapporten »Motortrafikvej Assentoft-Sdr. Borup, VVM-redegørelse, sammenfattende rapport«, Vejdirektoratet 1994. Det er de alternative linjeføringers vejtekniske og miljømæssige kvalitet, som er afgørende.

Der henvises i øvrigt til besvarelsen af spørgsmålene nr. 13 og 14.

Spørgsmål 18:

Linjeføringen på den del, der alene omfatter af projekteringsbemyndigelse, er beskrevet yderst kortfattet i bemærkningerne under punkt 3.2. Er det et udtryk for, at linjeføringen med projekteringsloven ikke er lagt fast, og at dette først sker i forbindelse med fremsættelsen af den egentlige anlægslov?

Svar:

Linjen for del af projektet (etape 2), der alene er omfattet af projekteringsbemyndigelse, fastlægger en vejkorridor med udgangspunkt i den på lovforslagets bilag 2 viste linie.

Projekteringsbemyndigelsen omfatter derfor ikke umiddelbart projektering af eventuelle alternative linjeføringer, som er undersøgt af Vejdirektoratet (jf. »VVM-vurdering, sammenfattende rapport«, Vejdirektoratet 1994). Dette hindrer naturligvis ikke, at Folketinget ved en anlægslov kan vælge en anden linjeføring senere.

Der henvises i øvrigt til besvarelsen af spørgsmål nr. 13.

Spørgsmål 19:

Hvordan er det muligt at beregne trafikale og miljømæssige effekter af det samlede vejanlæg (etape 1 og etape 2), når linjeføringen for etape 2 er uafklaret?

Svar:

I de beregnede trafik- og miljøeffekter, der

er udført for det samlede vejanlæg, indgår ikke forhold eller forudsætninger, som afhænger af, om etape 2 har en linjeføring som i lovforslaget eller som det undersøgte alternativ B (jf. »VVM-vurdering, sammenfattende rapport«, Vejdirektoratet 1994).

De to vejlinjer er lige lange, og kun for de tilfælde, hvor der køres anderledes på projektvejnettet, hvor omgivelsesdata (f.eks. sammenhængende bebyggelses art) eller længderne af »uafklarede« strækninger er væsentligt forskellige, kan der være grund til at overveje, om der bør udføres alternative beregninger. De to alternative linjeføringer er i disse forhold tilnærmelsesvis ens, hvorfor beregningerne vil give tilsvarende ens resultater.

Spørgsmål 20:

I punkt 3.5 nævnes, at valget af linjeføringen er foretaget ud fra en afvejning af tekniske og miljømæssige aspekter, hvorved ikke alle miljøhensyn har kunnet tilgodeses. Hvilke miljøhensyn har ikke kunnet tilgodeses, og indgår hensynet til eksisterende beboelse ikke i den samlede afvejning?

Svar:

Der har været arbejdet med forskellige linjeføringer for at klarlægge mulighederne for motortrafikvejens linjeføring.

Jf. siderne 22 og 23 i »VVM-redegørelse, sammenfattende rapport«, Vejdirektoratet 1994, er et forslag til linjeføring benævnt alternativ A inden VVM-undersøgelsen.

I undersøgelsesarbejdet (jf. »Sammenfattede rapport«, Vejdirektoratet 1994, side 22 og 23) er der indgået et alternativ B nord om Gunneruplund og mosepartiet Nørreå i større afstand fra Gunnerup Mose og beboelse og ejendomme på Pindborgvej.

Alternativ B er vurderet i forhold til linjen i forslaget til projekteringslov. Ved den foretagne samlede vurdering af de to linjer, har liniernes forskelle med hensyn til vejstandard, trafikikkerhedsmæssige forhold samt barrierevirkningen og de landskabelige forhold ved Clausholmvej talt til fordel for linjen i forslaget til projekteringslov. At den alternative linje B er til fordel for beboere og ejendomme langs Pindborgvej, er også indgået i vurderingen.

De miljømæssige forskelle mellem alternativ B og linjen i forslaget til projekteringslov knyt-

ter sig til linjernes barrierevirkning. Barrierevirkning ved alternativ B er noget større ved passagen af Clausholmvej og noget mindre i Brusgårdalen end for linjen i forslaget i projekteringsloven. I Brusgårdalen kan der dog i stor udstrækningen kompenseres for forskellen ved det videre arbejde med projekteringslovsforlaget linje.

En miljømæssige mere optimal linje (jf. »Sammenfattende rapport«, Vejdirektoratet 1994, side 23), der undgår alternativ B's barrierevirkning og landskabelige problemer ved Clausholmvej, har også været undersøgt ved at kombinere alternativ B over Brusgårdalen med projekteringslovsforlagets linje fra den sydligere og bedre passage af Clausholmvej og videre til Sdr. Borup.

Med denne kombination er det søgt på samme tid at tilgodese både miljø- og landskabsforhold ved Clausholmvej og miljøforhold ved Gunnerup Mose. En sådan linjeføring er dog ikke trafikteknisk acceptabel og er derfor valgt fra, jf. svaret på spørgsmål 14.

Spørgsmål 21:

Kan ministeren bekræfte, at med projekteringsloven er der ikke foretaget et endeligt valg af linjeføring, og at der på et senere tidspunkt vil blive holdt borgermøde, før en anlægslov på strækningen fremsættes?

Svar:

Med hensyn til valg af linjeføring henvises til besvarelsen af spørgsmålene nr. 13 og nr. 18.

Før fremlæggelse af anlægslov for etape 2 vil der blive gennemført en egentlig VVM-procedure. Det vil sige, at den linjeføring for etape 2, der i det foreliggende forslag til anlægslov søges projekteringsbemyndigelse til, vil blive miljøvurderet på ny. I det omfang, der er sket ændringer i forhold til den foretagne miljøundersøgelse, vil undersøgelserne blive suppleret. Disse undersøgelser vil blive offentliggjort, og der vil blive afholdt et nyt borgermøde.

Spørgsmål 22:

Vedr. omfartsvej ved Næstved

Hvilke muligheder er der for at indrette sva-
jepladser, og hvad vil omkostningerne være?

Svar:

Der skal i samarbejde med Næstved Kommune udarbejdes et regulativ for sejlads gennem den planlagte klapbro, ligesom man har det for alle andre klapbroer. I Karrebæksminde åbnes klapbroen for lystsejlere kun hver time i sæsonen. Lystbåde sejler for motor under sejlads i Karrebæksmindekanalen.

Tilsvarende regel må overvejes for den planlagte klapbro, eventuelt kombineret med en længere spærretid på hverdage i morgen- og eftermiddagsmyldretiden.

Til brug for lystsejlere, der venter på, at broen skal gå op, kan der f.eks. etableres et ca. 30 meter langt bolværk langs den ene kanalbred på begge sider af broen. Her vil lystbåde kunne fortoje, mens de venter.

De hermed forbundne omkostninger skønnes at udgøre ca. 200.000 kr., eksklusive moms.

Etablering af et bolværk skal dog ses i sammenhæng med sikkerhedsforholdene i forbindelse med meget store skibes passage.

Spørgsmål 23:

Udvalget anmoder om ministerens kommentarer til henvendelserne fra Brolauget, jf. L 242 - bilag 18 og 24.

Svar:

Det er oplyst fra Næstved Havn, at denne kun anløbes af meget få fremmede sejlere og overvejende kun i juli måned, hvor der er plads til dem, fordi fragtsejladsen stort set er indstillet i industriferien. Det skal nævnes, at havnen ikke har specielle faciliteter for gæstesejlerne.

I øvrigt henvises til svaret på spørgsmål 22.

Spørgsmål 24:

Hvilke alternative forslag har været overvejet, herunder alternative placeringer af de faste liggepladser? Kan staten bidrage til finansieringen heraf?

Svar:

Hvis lystsejlernes liggepladser flyttes uden for den planlagte klapbro, vil behovet for åbning af denne blive mindre. Muligheden for flytning til nærliggende lystbådehavne, f.eks. Karrebæksminde og Pouls Vig, er dog ikke undersøgt nærmere, idet flytning af lystsejlernes liggepladser ikke umiddelbart anses for at være en naturlig del af statens opgave i forbindelse med anlægget af omfartsvejen.

Spørgsmål 25:

Vil resultaterne af CowiConsults undersøgelser af lossepladsen ved Fåborg få konsekvenser for beslutningsgrundlaget og i givet fald hvilke?

Svar:

Undersøgelserne af affaldsdepoterne gennemføres for at undersøge de hydrogeologiske forhold og det deponerede affalds sammensætning og udstrækning, således at det kan afgøres, om vejen kan bygges hen over affaldsdepoterne, eller om affaldet må fjernes. Såfremt undersøgelserne dokumenterer, at der ikke vil ske udsivning til overfladevand eller grundvand, kan vejen anlægges oven på depoterne. I modsat fald må affaldet fjernes.

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, pkt. 4.7, side 11, er det foreløbig forudsat, at affaldet muligvis skal fjernes, hvorfor der i anlægsudgifterne er afsat 3,0 mio. kr. hertil.

Undersøgelserne er igangsat, men ikke afsluttede. Noget tyder på, at omfanget af affaldsdepoterne er lidt større end forudsat, men det kan endnu ikke siges, om det vil være nødvendigt at fjerne affaldet, eller om vejen kan bygges ovenpå. Såfremt affaldet skal flyttes, kan udgifterne hertil blive lidt større end det beløb, som indgår i anlægsoverslaget.