

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 projekteringslovsforlaget 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?