

bindelse vil der bl.a. blive taget hensyn til de berørte landbrugsejendommers produktionsforhold, og der vil efter behov blive gennemført jordfordelinger for at mindske generne for jordbruget i områderne langs vejen.

#### 2.4. Tilslutninger

Der etableres tilslutningsanlæg syd og vest for Holbæk henholdsvis ved landevej 145, Ringstedvej, og ved landevej 522, Kalundborgvej, idet sidstnævnte forlægges nord om Tuse og tilsluttes den nuværende rute 21 umiddelbart øst for den nye rute 21.

Endvidere etableres tilslutningsanlæg øst for Grevinge ved kommunevejen Holbækvej, som forlægges syd om Grevinge, samt øst og nord for Vig henholdsvis ved kommunevejen Sidingevej (kun sydvendte ramper) og ved landevej 527, der af Vestsjællands Amt forlægges syd om Hønsinge.

Tilslutningsanlæggenes nærmere udformning vil blive fastlagt i detailprojekteringsfasen.

#### 2.5. Rasteanlæg, busstoppsteder og samkørselspladser

Der anlægges rasteanlæg med tankanlæg ved Springstrup sydvest for Holbæk og rasteplasser med toiletfaciliteter ved Prejlerup syd for Vig.

Behovet for busstoppsteder og samkørselspladser vil blive vurderet i detailprojekteringsfasen.

#### 2.6. Lokalvejnet og stier

Foruden de skærende veje ved tilslutningsanlægge- ne påregnes følgende skærende veje at blive ført over eller under den nye rute 21: Kommunevejene Søstrupvej, Ny Hagestedvej, Hagesholmvej og Engelstrupvej samt den nuværende rute 21 nord for Herrestrup.

Herudover påregnes etableret stipassager følgende steder: ved Mårsøvej, Præstebrovej, Øvejen, ved Nordkanal og Prejlerupvej.

Endelig fastlæggelse af det lokale vej- og stinet med tilhørende niveaufri skæringer vil dog først ske i detailprojekteringsfasen.

Den nuværende hovedlandevej mellem Holbæk og Vig, der afløses af den nye rute 21, vil som led i projektet blive tilpasset den nye funktion som lokalvej og cykelvej.

#### 2.7. Faunapassager

Der etableres faunapassager i form af dalbroer ved Tuse/Mårsø Enghave (ca. 150 m lang), over Landkanal (ca. 80 m), Skjolds Løb (ca. 40 m) og Nordkanal (ca. 50 m) i Lammefjorden, over Herrestrup Mose (ca. 80 m) og over kanalen langs sydsiden af Sidinge Fjord

(ca. 80 m), idet sidstnævnte kanal forlægges mod syd. Endvidere etableres faunapassage ved Tuse Å, hvor denne krydses af den forlagte Kalundborgvej.

Langs Mårsø Drækanal og Sidinge Nordkanal etableres faunapassager for mindre dyr.

Endelig etableres faunapassager i form af rørunderføringer jævnt fordelt på hele strækningen af den nye rute 21.

Der opsættes vildthege langs vejen efter behov.

#### 2.8. Støjafskærmning

For at sikre at det udendørs trafikstøjniveau ved boliger i sammenhængende bebyggelser ikke overstiger Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi 55 dB(A), vil der i nødvendigt omfang blive etableret støjafskærmning langs den nye vej, såfremt øvrige forhold ikke taler imod dette. Alternativt kan der alt efter de konkrete forhold blive tale om ulempeerstatning, der fastsættes af de takserende myndigheder. Det nærmere omfang og udformningen af støjafskærmning vil efter drøftelse med de berørte borgere blive fastlagt i detailprojekteringsfasen.

#### 2.9. Vejudstyr og beplantning

Vejene udstyres med vejtvæler, autoværn, kantpæle, nødtelefoner, trafikregistreringsudstyr, vintervarslingsudstyr og hegn m.v. samt i nødvendigt omfang vejbelysning. Afmærkningen på kørebanen vil blive udført med reflekterende striber og/eller reflekterende færdselssøm. Der etableres desuden beplantning.

#### 2.10. Naboarealer

I de senere år er der sat fokus på erhvervsbyggeriers ofte negative indvirkning på den æstetiske helhed, som tilstræbes i forbindelse med gennemførelse af nye store vejanlæg, og som der bruges mange penge på at opnå.

Vejmyndigheden kan hindre større byggerier m.v. inden for de i vejloven fastsatte udvidelsesbyggelinier på 50 m fra vejmidte. Uden for disse reguleres den fremtidige byudvikling af amternes og kommunernes planlægning.

I den statslige udmelding til regionplanrevision 2001 fra Miljø- og Energiministeriet anføres bl. a.: »Byvækst skal altid ske indefra eksisterende by og udad. Lokalisering af erhvervsområder langs motorveje eller overordnede veje i det åbne land løsrevet fra de eksisterende byer er ikke i overensstemmelse med disse principper. Der bør som hovedregel ikke udlægges byvækstarealer inden for 300 m fra motorveje og deres tilslutningsanlæg, medmindre der er tale om en klar afrunding af byen i forhold til vejanlægget.«