

3. Trafikale konsekvenser

I følge Vejdirektoratets seneste trafikprognose, der er baseret på de officielle forventninger til væksten i bruttonationalproduktet, vil trafikken på landsplan stige med 27 pct. fra 1996 til 2010 og med 32 pct. fra 1996 til 2016.

For den nye rute 21 er beregnet følgende årsdøgntrafik i år 2010:

Mellem Holbæk og Tuse ca. 18.000 biler, mellem Tuse og Grevinge ca. 15.000 biler og mellem Grevinge og Vig ca. 12.000 biler.

I disse tal er medregnet trafik foranlediget af flytningen af færgeruten Kalundborg-Århus til Odden-Århus.

Efter Storebæltsbroens åbning i 1998 er konstateret et lille fald i årsdøgntrafikken på rute 21 ved Holbæk (fra 18.200 biler i 1997 til 17.900 biler i 1998), mens trafikken var uændret ved Vig (10.000 biler i begge årene).

Andelen af lastbiler på strækningen fra Holbæk til Vig er 6-9 pct. På det overordnede vejnet er lastbilandelen typisk 10-15 pct.

Anlæg af den nye vej vil medføre en betydelig trafikal aflastning af byerne på den nuværende rute 21, Mårsø, Hagedsted, Herrestrup og Vig. Således vil årsdøgntrafikken gennem Hagedsted blive reduceret fra ca. 14.000 til ca. 1.000 biler. Endvidere vil de til projektet hørende omfartsveje ved Tuse og Grevinge aflaste disse byer for gennemfartstrafik.

4. Trafiksikkerhed

Vejanlægget forventes at medføre en trafiksikkerhedsmæssig forbedring. I følge beregningerne vil der i gennemsnit pr. år spares fire personskadeulykker på influensvejnettet i år 2010-trafikiniveau. Antallet af ulykker nedbringes yderligere ved at gennemføre en trafiksikkerhedsrevision og tilpasning af den nuværende rute 21 til den fremtidige situation.

For at opnå en høj grad af trafiksikkerhed anlægges vejen med nødspor, yderrabat, flade skråninger og afrundede grøfter. Der opsættes autoværn ved broer og større dæmninger og i motorvejens midterrabat. Der installeres udstyr til registrering af trafikmængder og hastigheder m.v. til brug for trafikinformation bl. a. ved katastrofesituationer.

Endvidere foretages løbende trafiksikkerhedsrevision af projektet for at sikre, at vejanlægget bliver projekteret og anlagt så trafiksikkert som muligt.

5. Plan- og beskyttelsesforhold

Anlæg af den nye vej kræver dispensation fra gældende bestemmelser vedrørende bl.a. skove, vandløb,

fortidsminder og arealer, som er beskyttet i henhold til naturbeskyttelseslovens § 3 m.v.

Vestsjællands Amt har meddelt, at man forventer at kunne give de til projektets gennemførelse nødvendige tilladelser i medfør af naturbeskyttelsesloven.

Skov- og Naturstyrelsen har i henhold til naturbeskyttelseslovens § 20 og »Bekendtgørelse om godkendelse af offentlige vejanlæg og ledningsanlæg m.v. i det åbne land«, Miljøministeriets bekendtgørelse nr. 571 af 25. juni 1992, meddelt principgodkendelse af hovedforslaget med de ovenfor nævnte ændringer på en række vilkår, som alle er medtaget i det foreliggende projekt.

6. Miljømæssige konsekvenser

6.1. Arealindgreb og barrierevirkning

Den nye vej vil påvirke den nuværende arealanvendelse, og en del ejendomme vil blive berørt enten direkte eller som nabo til vejen. Vejen vil udgøre en barriere, fordi krydsning kun bliver mulig ved over- eller underføringer. Det medfører ændrede adgangsforhold til flere ejendomme og til naturområder. Til gengæld vil barrierevirkning og oplevet risiko blive væsentlig mindre på den eksisterende rute 21.

6.2. Støj, luftforurening og klima

Da den nye rute 21 forløber uden om byområder, vil trafikens samlede støjbelastning af boliger falde som følge af vejanlægget. Antallet af boliger i byer belastet med et støjniveau over 55 dB(A) vil blive reduceret med 72 fra 154 til 82, og antallet af boliger i byer belastet med et støjniveau over 65 dB(A) vil blive reduceret med 79 fra 96 til 17.

Til gengæld vil enkelte ejendomme beliggende i landzone tæt på den nye rute 21 blive belastet med et støjniveau over 55 dB(A). Såfremt enkeltliggende ejendomme skal støjbeskyttes, kan der blive tale om facadeisolering, da støjfaskærmning normalt ikke er egnet ved enkeltliggende ejendomme.

For boliger, der efter anlæggets åbning får et støjniveau over 55dB(A), kan der eventuelt blive tale om en ulempeerstatning, der fastsættes af de takserende myndigheder.

Det nye vejanlæg vil medføre, at emissionen af NOx i år 2010 vil stige med 21 tons pr. år, mens emissionen af partikler vil være uforandret. Emissionen af HC vil falde med 6 tons pr. år, mens CO₂-emissionen vil blive øget med 480 tons pr. år forudsat samme gennemsnitlige energiforbrug pr. køretøj som i dag.

I byerne Tuse, Grevinge, Herrestrup og Vig forventes samtlige emissioner reduceret med over 50 pct.