

NORDLIG OMFARTSVEJ VED NÆSTVED

KRYDSNING AF SUSÅEN PÅ EN HØJBRO

SUPPLERENDE VVM-REDEGØRELSE - HØRINGSNOTAT

Høringsnotat vedrørende offentlig høring
i perioden 8. juli – 2. september 2010

September 2010

INDHOLDSFORTEGNELSE

INDHOLDSFORTEGNELSE	2
BAGGRUND.....	3
HØRINGSSVAR FRA KOMMUNER OG STATSLIGE MYNDIGHEDER.....	5
HØRINGSSVAR FRA INTERESSEORGANISATIONER OG FORENINGER.....	7
HØRINGSSVAR FRA BORGERE	8
KONTAKTLISTE FOR HØRINGSSVAR.....	14



BAGGRUND

Med aftalen *En Grøn Transportpolitik* af 29. januar 2009 blev det besluttet, at staten skulle konsolidere det projekt for en nordlig omfartsvej ved Næstved, som det tidligere Storstrøms Amt havde planlagt.

Amtet vedtog i december 2006 et regionplantillæg (nr. 6 til Storstrøms Amts regionplan 2005 - 2017) for anlæg af en nordlig, østlig og sydlig omfartsvej ved Næstved. I forbindelse med kommunalreformen påtog staten sig ansvaret for den videre planlægning af den nordlige omfartsvej, mens Næstved kommune har påtaget sig ansvaret for anlæg af den østlige og sydlige del af omfartsvejsprojektet.

Med aftalen *Bedre Veje m.v.* af 2. december 2009 mellem regeringen (Venstre og Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Liberal Alliance besluttede parterne at anlægge en nordlig omfartsvej ved Næstved. Vejen skal anlægges som en "2+1" motortrafikvej, bliver ca. 7 km lang og forventes at koste ca. 0,7 mia. kr. Omfartsvejen forventes at kunne tages i brug senest i år 2016.

Parterne var enige om, at krydsningen af Susådalen skal ske med en højbro i stedet for, som oprindeligt planlagt, en lavbro. Af den grund er der gennemført en supplerende VVM-undersøgelse af projektforslaget, som er sammenfattet i rapporten: *Nordlig omfartsvej ved Næstved, Vejdirektoratet, Rapport 365*. Rapporten beskriver de tekniske, økonomiske og miljømæssige forhold ved anlægget.

Den supplerende VVM-undersøgelse har været drøftet med By- og Landskabsstyrelsen og Næstved Kommune. Det rådgivende firma Rambøll har bistået med skitseprojektering af vej- og broanlæg, afvanding og støjundersøgelser. Arkitektfirmaet Thing & Wainø har bistået med æstetisk rådgivning, landskabsanalyse og visualiseringer. Næstved Kommune har bistået med trafikberegninger og Vejdirektoratet har gennemført miljøvurderinger. Undersøgelsen er desuden dokumenteret i den tekniske rapport *Omfartsvej nord om Næstved, teknisk rapport juni 2010*, som kan hentes på Vejdirektoratets hjemmeside vejdirektoratet.dk

Vejdirektoratet har i perioden fra 8. juli til 2. september 2010 gennemført en offentlig høring af VVM-redegørelsen vedrørende projektet med særlig fokus på krydsning af Susåen på en højbro.

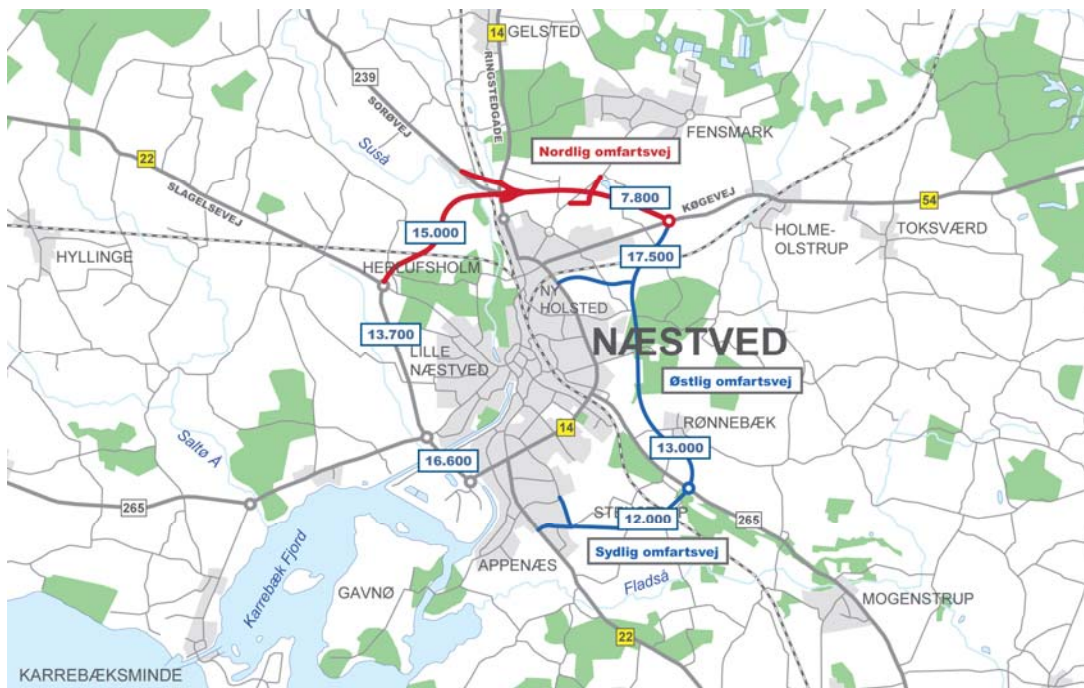
VVM-redegørelsen er udsendt til myndigheder og interesseorganisationer m.fl. som anført i bilag 1. Omkring 110 husstande i undersøgelseskorridoren har modtaget et informationsbrev. VVM-redegørelsen har været fremlagt til afhentning hos Næstved Kommune og på Næstved Bibliotek, ligesom den har været tilgængelig på Vejdirektoratets hjemmeside.

Høringen og afholdelse af borgermøde er blevet annonceret i lokale medier, på Næstved Kommunes hjemmeside og på Vejdirektoratets hjemmeside.



Vejdirektoratet afholdt borgermødet på Grønnegades kaserne, Kulturcenter, Grønnegade 10, Næstved, torsdag den 19. august 2010. I alt deltog ca. 70 borgere i borgermødet. Referat fra borgermødet bliver offentliggjort på Vejdirektoratets [hjemmeside](#), ligesom overheads fra borgermødet kan findes der.

Der er i høringsperioden modtaget 21 hørings svar, heraf 6 fra offentlige myndigheder, 1 svar fra en interesseorganisation og 14 fra borgere og grupper af borgere (heraf 2 fra samme afsender). Bagest i notatet findes en oversigt over de myndigheder, foreninger, interesseorganisationer og borgere, der har indsendt hørings svar til Vejdirektoratet.



Oversigtskort med trafiktal 2030

HØRINGSSVAR FRA KOMMUNER OG STATSLIGE MYNDIGHEDER

1. **DSB** meddeler kort, at de ingen bemærkninger har til VVM-redegørelsen.

Vejdirektoratet har noteret dette.

2. **Bane Danmark Areal & Miljø** har ingen bemærkninger til projektet.

Vejdirektoratet har noteret dette.

Bane Danmark Anlægsudvikling har følgende bemærkninger og vil gerne drøfte indholdet på et møde:

I projektet 'Femern Bælt – danske jernbanelandanlæg', undersøges to grundløsninger med en fremtidig hastighed på banen på hhv. 160 km/t og 200 km/t. I begge grundløsninger elektrificeres jernbanen mellem Ringsted og Holeby. For de to broanlæg, der anlægges i forbindelse med omfartsvejens overføring og Sorøvejs underføring ved banen, gælder Banenorm BN1-59-3. I banenormen fastsættes, for nye sporbærende broer, fritrum omkring spor, dvs. bredden af broen. For nye vej bærende broer fastsættes afstand fra spor til understøtninger og fra spor til undersiden af broen.

Ved forlægning af Sorøvej mod nord ønskes det præciseret, hvordan/om den nuværende jernbanebro nedlægges.

Vejdirektoratet skal hertil bemærke, at i forbindelse med den videre detailprojektering vil de gældende banenormer blive overholdt, ligesom Bane Danmark vil blive kontaktet i den forbindelse for at sikre den nødvendige koordination af projektet. Vi har på efterfølgende møde med Bane Danmark drøftet projektet og noteret, at Bane Danmark på sigt vil nedlægge jernbanebroen over den nuværende Sorøvej. Vi har oplyst, at der lokalt er ønsker om at opretholde Sorøvej som stiforbindelse til Ringstedgade.

3. **Forsvarets Bygnings- og Etablissementstjeneste** meddeler, at de ingen bemærkninger har til VVM-undersøgelsen.

Vejdirektoratet har noteret dette.

4. **Sydsjællands og Lolland-Falsters Politi** skriver som svar på Vejdirektoratets anmodning om bemærkninger til VVM-undersøgelsen, at højbroen ikke vil påvirke den trafikmæssige udvikling i forbindelse med omfartsvejen, og at de ingen yderligere bemærkninger har.

Vejdirektoratet har noteret dette.

5. **Næstved Kommune** bemærker, at kommunen i forbindelse med et eventuelt vandløbsprojekt skal kontaktes, inden der kan træffes en afgørelse.

Vejdirektoratet skal hertil bemærke, at der i den videre detailprojektering vil blive arbejdet videre med udformning af brokonstruktion, placering af søjler m.m. I den forbindelse vil Næst-



ved Kommune blive inddraget omkring en nærmere drøftelse af åens forløb m.m. Næstved Kommune er myndighed i forhold til diverse godkendelser af projektet i forhold til forskellige miljølovgivninger. Vi forventer en dialog med Næstved Kommune heromkring.

6. **Miljøcenter Roskilde** udsteder en principgodkendelse af projektet med følgende bemærkninger:

Den supplerende VVM-redegørelse anses for dækkende for de miljømæssige ændringer ved projektet samt de opstramninger, der er sket i forhold til vurderingen af reglerne omkring Natura 2000 områder, strengt beskyttede bilag IV arter og andre truede arter. Miljøcenteret er enig med Vejdirektoratet i, at projektet – med rette tilrettelæggelse og tilpasning af anlægsarbejder – ikke vil påføre området betydende permanente skader, og at de påvirkede naturtyper vil kunne retablere sig selv. Mere permanente skader har et meget begrænset omfang og vil kunne kompenseres for i form af erstatningsbiotoper og naturpleje. Det anses for usandsynligt, at de mulige virkninger på de strengt beskyttede arter vil kunne få indflydelse på arternes bevaringsstatus og områdets økologiske funktionalitet.

Miljøcenteret forventer, at det ved anlægslovens vedtagelse er klargjort, præcis hvilke arealer, der påvirkes og/eller skal inddrages som erstatningsbiotoper. Derudover skal det afklares, hvilke kompensationsarealer, der må forudsættes underlagt naturpleje, og i hvilket omfang disse arealer må forudsættes overtaget af enten Vejdirektoratet som vejmyndighed eller Næstved Kommune som naturplejemyndighed.

Miljøcenteret opfordrer Vejdirektoratet til i samarbejde med Næstved Kommune at undersøge behov og mulighed for en midlertidig erstatnings-kano-rasteplads.

Miljøcenteret vurderer, at omfartsvejen ikke i betydeligt omfang vil påvirke Nature 2000 områderne nr. N163 eller nr. N169. Dog vil man gerne have opstillet en oversigtlig opgørelse af kvælstofbalancen i projektet.

Endelig forventer Miljøcenter Roskilde, at Vejdirektoratet vil være opmærksomt på museumslovens regler.

Vejdirektoratet skal hertil bemærke, at der i forbindelse med anlægsloven angives et omtrentligt arealforbrug til brug for erstatningsskov- og natur. Omfanget og den endelige placering af erstatningsskov- og natur vil blive afklaret i forbindelse med detailprojekteringen og efter nærmere aftale med Miljøcenteret og Næstved Kommune. Der vil i den forbindelse også blive indgået aftaler omkring den fremtidige drift og vedligeholdelse af områderne i de tilfælde, arealerne grænser op til vejen.

Vi har afholdt et møde med ejeren af det areal, hvorpå kanopladsen er beliggende, hvor vi har oplyst, at kanopladsen godt kan opretholdes under (og efter) anlægsarbejderne. Der kan muligvis blive tale om mindre justeringer af arealet, som vil blive afklaret under detailprojekteringen.

Vi har udarbejdet et notat, som blandt andet redegør for kvælstofbalancen i projektet. Dette notat er tilsendt Miljøcentret.

Vi er opmærksomme på Museumslovens regler og vil i den kommende fase kontakte Næstved Museum.



HØRINGSSVAR FRA INTERESSEORGANISATIONER OG FORENINGER

7. **Friluftsrådet** meddeler, at de opfatter højbroen som den løsning, der bedst tilgodeser rekreative interesser. Rådet mener imidlertid, at man bør tage linjeføringen op til genovervejelse, idet en mindre ændring dels kunne tilgodeses, at åløbet ikke skulle omlægges for at stå vinkelret på broen, og det dels vil reducere støjgenerne for beboerne i Ganges Bro.

Friluftsrådet opfordrer til, at alle mulige midler tages i brug for at dæmpe støjniveauet fra vejen, og at man derfor anvender den bedst støjdæmpende asfaltbelægning på broen.

Vejdirektoratet skal hertil bemærke, at de tekniske løsninger for broens konstruktion i den videre proces vil blive beregnet i detaljer, således at forholdene ved åens passage under broen kan blive vurderet præcist. Ligeledes vil en evt. forlægning (større el. mindre), skulle drøftes med både Næstved Kommune, By- og Landskabsstyrelsen og det lokale Miljøcenter. Derfor vil der først i en kommende detailprojekteringsfase blive taget stilling til, om åens forløb kan opretholdes under broen. I forhold til en ændring af linjeføringen henvises til svar på henvendelse nr. 9 (Per Rasmussen).

Der er indregnet anvendelse af støjreducerende belægning på broen.



HØRINGSSVAR FRA BORGERE

8. **Knud Henriksen** foreslår en alternativ løsning med en stor rørføring af Susåen under vejen, som han dernæst ønsker ført under jernbanen med udmunding i en ny rundkørsel på Ringstedgade ikke langt fra den eksisterende rundkørsel. Knud Henriksen foreslår at lade kanosejlads få endestation ved ringvejen med mulighed for lejrplads.

Vejdirektoratet skal hertil bemærke, at vi vurderer, at en rørlægning af Susåen vil være problematisk i forhold til de beskyttelseskrav og den lovgivning, der findes omkring Natura2000 områder. Derudover tolkes forslaget som om, der skal anlægges en større dæmning i Susådalen. Dette vurderes at give en visuel barriere, som ikke vil være hensigtsmæssig, ligesom de jordbundmæssige forhold giver nogle store anlægsmæssige udfordringer for et evt. dæmningsanlæg. I forhold til en passage under jernbanen bemærkes, at det stort set vil være identisk med det forslag, der er beskrevet i Storstrøms Amts VVM-undersøgelse fra 2006, med en krydsning af Susåen på en lavbro. I forhold til den medsendte tegning bemærkes, at det ikke vil være teknisk muligt, at føre vejen under banen, og tilslutte Ringstedgade uden at forlægge Ringstedgade mod øst pga. krav til længdeprofil m.m.

Vejdirektoratet er ikke myndighed for at vurdere, hvorvidt kanosejlads skal have en anden endestation. Vi har derfor videregivet dette synspunkt til Næstved Kommune

9. **Per Rasmussen** er imod ændringen af projektet fra lavbro til højbro med den begrundelse, at højbroen vil give voldsomt øgede støjgener. Desuden vil dæmningerne være enormt store og dominerende, og støjvolden ved plejehjemmet Symfonien vil eksempelvis være utilstrækkelig. Ved en lavbro kunne en del af vejforløbet eventuelt nedgraves og dermed ikke være så dominerende i landskabet. Støjen ville desuden formindskes.

Per Rasmussen undrer sig over, at det ved forlægningen af Sorøvej gennem grusgraven er muligt at lave en underføring under jernbanen (i EU habitat nr. 194), når man ikke kunne lave en underføring af vejen i forbindelse med en lavbro længere sydpå.

Per Rasmussen argumenterer for at flytte broen et stykke mod syd ind i skoven, idet omlægningen af Susåen og Vasegrøften – som han mener, vil være et fatalt og uopretteligt indgreb – kunne undgås, støjproblemerne for beboerne i Ganges Bro ville mindskes og endelig ville Susåen krydse broen vinkelret. Han mener ikke, der på borgermødet blev forklaret, hvorfor vejforløbet er flyttet tættere på bebyggelsen i Ganges Bro og væk fra skoven, og spørger, om projektet måske har taget særligt hensyn til jagtinteresser.

Vejdirektoratet skal hertil bemærke, at der i den supplerende VVM-redegørelse er redegjort for de støjmæssige konsekvenser for projektet. Højbroen giver en større støjudbredelse end lavbroen.

Det vil godt kunne lade sig gøre at lave en underføring af vejen under jernbanen kombineret med en lavbro.



I forbindelse med en kommende detailprojektering vil det være muligt at arbejde mere med udformningen af de i rapporten visualiserede dæmningsanlæg i Susådalen med henblik på at reducere disse mest muligt.

I forhold til at rykke linjeføringen længere mod syd (ind i Humlebjerget), eller flytte linjeføringen generelt, må vi understrege, at formålet med den supplerende VVM-undersøgelse alene har været at belyse de tekniske, miljømæssige og økonomiske konsekvenser ved en højbro i forhold til en lavbro.

Regeringen (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance indgik d. 22. oktober 2009 om en aftale *Visse vejprojekter*. Heri blev parterne enige om, at projektet Nordlig omfartsvej ved Næstved med højbro og tilhørende VVM-undersøgelse skulle indgå i en samlet aftale om udmøntning af Infrastrukturfonden på vejområdet.

I forlængelse heraf indgik samme forligskreds d. 2. december 2009 en aftale om *Bedre veje m.v.* Her blev parterne enige om at anlægge en nordlig omfartsvej ved Næstved, dog med udarbejdelse af en supplerende VVM-undersøgelse i forhold til at krydse Susådalen på en højbro. Ligeledes blev parterne enige om, at der i foråret 2011 – når den supplerende VVM-undersøgelse var færdig – skulle fremsættes anlægslov for projektet. Denne fremsættelse vil svare til hovedforslaget i Vejdirektoratets konsolidering af den tidligere amtslige VVM-undersøgelse.

Begge aftaler er led i udmøntningen af aftalen om *En Grøn Transportpolitik* af 29. januar 2009.

Det er op til politikerne at vedtage den endelige løsning. Det kræver en fornyet politisk beslutning, hvis linjeføringen skal flyttes, og det vil i givet fald kræve en fornyet høring.

Der har ikke været taget specielle hensyn til jagtinteresser i området i forbindelse med VVM undersøgelserne.

10. **Peer Henrik Niemann** ønsker en genvurdering af linjeføringen, som han foreslår rykket ca. 100 m mod syd ind i Humlebjerget. Det ville, ifølge ham, være et naturmæssigt mindre følsomt sted, og krydsningen af Susåen ville kunne foretages vinkelret på åen, uden ændring af åens forløb. Vasegrøften kunne ligeledes bibeholde sit nuværende forløb. Endvidere ville længden på broen kunne reduceres ved at etablere en dæmning på hele eller en del af engarealet øst for Susåen – alt i alt med en yderligere reduktion af anlægsudgifter. Vejen ville stadig kunne udmunde samme sted på Ringstedgade.

Peer Henrik Niemann anfører, at der ikke ville være nævneværdige ændringer i projektet, udover linjeføringen over Herlufholm Skoles marker og linjeføringen over engarealet ejet af Næstved Kommune. Fordelene ved en ændret placering ville være mindre støjgener for beboerne på Sorøvej, hvoraf især beboerne Sorøvej 361 A-D på nuværende tidspunkt allerede er belastet af daglige støjgener fra jernbanen og Sorøvejen og med den planlagte omfartsvej kan se frem til konstante støjgener fra alle sider.

Peer Henrik Niemann mener ikke, der bliver taget tilstrækkeligt hensyn til de støjbelastede områder. Hans vurderer, at han egen ejendom vil miste værdi, ligesom lejeindtægten på de 4



beboelser på Sorøvej 361 vil reduceres.

Hvis ikke linjeføringen kan ændres, kræver Peer Henrik Niemann en lavbro over Susåen,

Vejdirektoratet skal i forhold til bemærkningen om at flytte vejen ca. 100 m. mod syd henvise til svaret på henvendelse nr. 8 (Per Rasmussen). I forhold til dagens situation er det rigtigt, at støjen ved Sorøvej 361 A-D vil blive forøget. I den sammenfattende rapport over den supplerende VVM-undersøgelse kan man se, hvilket støjniveau ejendommen vil befinde sig i. Om ejendomsværdien bliver forringet, kan vi ikke vurdere, men i forbindelse med en kommende ekspropriationsforretning, vil der blive taget stilling til, hvorvidt der skal ydes erstatning for øgede støjgener.

Vi har noteret synspunktet omkring ønsket om en lavbro og bemærker, at valg af projektforslag i sidste ende er en politisk beslutning.

11. **Katrin Dines Alsing** mener ikke, at støjtemaet blev tilstrækkeligt grundigt gennemgået på borgermødet. Hun mener, der mangler støjskemaer for de øvrige områder/strækninger end blot omkring bro og ramper. Hendes matrikel støder op til omfartsvejen, og hun frygter at komme til at bo i et støjhelve. Hun mener desuden, at det bør være en uvildig part, og ikke Næstved Kommune, som udfører trafikberegninger.

Ifølge Katrin Dines Alsing har Næstved Kommune beregnet, at årsdøgntrafikken i år 2030 vil være ca. 7.800 biler på den nordlige omfartsvej, der anslås at koste 700 mio. kr. Næstveds borgmester, Henning Jensen, citeres for at sige, at omfartsvejen vil blive den mest økonomisk fordelagtige vejstrækning i Danmark, men Katrin Dines Alsing mener ikke at have fået saglige argumenter herfor. Ovenstående oplysninger, mener hun, står i direkte modsætning til Henning Jensens udsagn.

Katrin Dines Alsing anser ikke den nordlige omfartsvej for nødvendig. Hun anfører, at Køgevej på strækningen mellem Østre Ringvej i Næstved og til-/frakørslen til motorvejen ved Rønnede i stedet bør forbedres. Hun mener generelt ikke, at en nordlig omfartsvej vil mindske trafikproblemerne på Køgevej. Ifølge hende skal de personer, primært bilpendlere, der kører på denne strækning, enten til midtbyen eller sydpå. Personer, der bor nord eller vest for Næstved kører på motorvejen ved Ringsted eller Sorø. Ifølge Katrin Dines Alsing har centerchefen for Næstved Storcenter udvist interesse i en nordlig omfartsvej, da vedkommende mente det kunne tiltrække flere kunder. Hun mener imidlertid, at Næstved Storcenter primært tiltrækker kunder sydfra, da evt. potentielle kunder nordfra handler i Ringsted og Sorø.

Katrin Dines Alsing bemærker, at det er fysisk muligt at etablere min. et spor mere fra Østre Ringvej, forbi Næstved Handelsskole og evt. videre mod Rønnede, og at dette vil være langt mere økonomisk fordelagtigt samt langt hurtigere at etablere end en nordlig omfartsvej.

Vejdirektoratet skal hertil bemærke, at den supplerende VVM-undersøgelse er fokuseret på krydsningen af Susåen. De øvrige forhold er med mindre undtagelser identiske med det projekt, der blev vedtaget af Storstrøms Amt i 2006. Her er de støjmæssige konsekvenser for den øvrige strækning også beregnet og beskrevet.

Vi anser det ikke for et problem, at Næstved Kommune har gennemført trafikberegninger. Beregningerne er gennemført i det samme program (software). som øvrige rådgivere ville benyt-



te, og vi har efterfølgende kvalitetssikret kommunens beregninger, også i forhold til beregningerne fra amtets projekt i 2006.

I forhold til bemærkningerne om nødvendigheden af den nordlige omfartsvej, må vi anføre, at trafikberegninger viser, at flere veje i Næstved by vil blive markant aflastet ved anlæg af omfartsvejen. I forhold til trafikken på Køgevej kan vi oplyse, at det er aftalt i *Aftalen om en Grøn Transportpolitik* i 2009, at der skal gennemføres en forundersøgelse om mulighederne for en opgradering af denne strækning. Efterfølgende er det aftalt, at denne skal gennemføres i 2011/12

12. **Hans Fossing Nielsen** anser en højbro over Susåen på det planlagte sted for helt uacceptabel, da den være meget dominerende med ramper helt bag om Humlebjerg og langt ind øst om Ringstedgade. Han spørger, om muligheden for en lavbro er udelukket.

Hans Fossing Nielsen mener, at det ville være relevant at genoverveje linjeføringen, idet den blev principielt fastlagt for mere end 25 år siden. Han anfører, at der flere gange har været foreslået en anden linjeføring, som ville give den nødvendige luft til byen. Denne linjeføring skulle gå udenom Rislev mellem åløbet og Tudsebjerg, vinkelret over åen i naturlig højde og over jernbanen, hvor den gamle bro lå, fortsat på en lav dæmning m. rør til Vasegrøften frem til Ringstedgade. Derpå underføring v. Sorøvej og udfletning v. Ringstedgade, bag om Vridsløse.

Det ville være en længere vej, men en billigere løsning ved de dyre krydsninger.

Vejdirektoratet skal hertil bemærke, at det er op til politikerne at beslutte, hvorvidt passagen over Susådalen skal ske på en højbro eller en lavbro. Med hensyn til at genoverveje linjeføringen henvises til svar på henvendelse nr. 9 (Per Rasmussen). I forbindelse med den amtslige VVM-undersøgelse i 2005/2006 blev der også foreslået en linjeføring udenom Rislev, som blev fravalgt i den indledende fase.

13. **Ernst Kragh** skriver ad to omgange, at beboerne ved Ganges Bro føler sig forbigået i debatten, herunder at de er blevet ringere informeret end andre beboere langs linjeføringen. De er imod projektet, som de mener, er forkert udformet.

Konkret foreslår Ernst Kragh en 3 km længere løsning, der indebærer, at vejen føres øst om Ladby til Tudsebjerg mellem bygningerne og åløbet, over en bro til det frie areal ved Ganges Bro og til en rundkørsel på Sorøvejen uden om Egelund til Rislevvej (som så kunne lukkes da lokaltrafikken omlægges) og derfra til en højbro over jernbanen og over en rørlægning af Vasegrøften til en rundkørsel på Ringstedvej og videre til den planlagte vej til Fensmarksvej.

Vejdirektoratet skal hertil bemærke, at Vejdirektoratet ikke mener at have forbigået nogen i debatten. I forbindelse med Storstrøms Amts arbejde med projektet i 2005/2006 var projektet i høring ad flere omgange. Dels i lokale medier, dels på hjemmesider ligesom der blev afholdt flere borgermøder om projektet i Næstved. I forbindelse med høringen af den supplerende VVM-undersøgelse er der udsendt brev til ca. 110 husstande i en bred korridor omkring Susådalen.



Med hensyn til at genoverveje linjeføringen henvises til svar på henvendelse nr. 9 (Per Rasmussen).

14. **Mogens Petersen** pointerer, at der bør gøres alt for at reducere støjgenerne fra den nye omfartsvej. Han ønsker en lavbro med støjværn og desuden en sydligere linjeføring, der øger afstanden til bebyggelsen i Ganges Bro.

Mogens Petersen undrer sig over, at der bliver taget mere hensyn til 10.000 kanosejlere, der sammenlagt oplever broen i 833 "synstimer" end de 400 mennesker i Ganges Bro, som skal høre på trafikstøjen døgnet rundt - året rundt (alene én weekend = 28.800 "høretimer").

Vejdirektoratet skal hertil bemærke, at der i forslaget indgår opsætning af støjskærme på begge sider af broen, ligesom der udlægges støjreducerende asfaltbelægning. Med hensyn til at genoverveje linjeføringen henvises til svar på henvendelse nr. 9 (Per Rasmussen).

15. **Per Wijngaard** gør indsigelser mod projektets linjeføring, primært på grund af de kommende støjgener ved Ganges Bro. Han ønsker at få undersøgt, om forligspartierne bag aftalen *Bedre veje m. v.* kan acceptere en mindre omlægning af linjeføringen, således at omfartsvejen "strækkes ud" fra Kirkestien ved B1/B2 og til den rammer udfletningen ved B4.

Han refererer fra borgermødet, at ingen af paneldeltagerne kunne huske eller kendte til en egentlig årsag til, at omfartsvejen på strækningen B1 – B2 – B3 slår en stor bue mod nord, således at den kommer relativ tæt på boligområdet ved Ganges Bro. Han foreslog derfor på borgermødet, at omfartsvejen får et stort set lige forløb fra Kirkestien ved B1/B2 indtil den skal ramme den store udfletning ved B4.

Ifølge Per Wijngaard vil dette både reducere udgifterne og betyde, at omfartsvejen krydser Humlebjerg midt i skoven og længere fra Ganges Bro end det nuværende projekt, hvilket vil reducere støjgenerne for området Ganges Bro og de 3-4 enkeltliggende ejendomme på den sydvestlige side af Sorøvej. Det kan måske endda undgås at udføre støjskærmning på broen, idet den vil passere åen i et område, hvor der ikke findes nogen bebyggelse. Da det nu er en højbro, ville skoven ikke blive skåret over i to halvdele, men dyr og mennesker ville have mulighed for at færdes i skoven stort set som nu. Broen ville ydermere, som det ønskes af Vejdirektoratet, krydse åen i et vinkelret forløb.

Derudover ville man undgå omlægning af vandforløbene i Vasegrøften og Susåen til glæde for habitatområdet, og endelig ville omfartsvejen blive lidt kortere, hvilket alt anden lige ville gavne miljøet.

Vejdirektoratet henviser til svaret på henvendelse nr. 9 (Per Rasmussen) angående spørgsmålet om flytning af linjeføringen. I forhold til bemærkningen om, at skoven ikke vil blive skåret over i 2 halvdele, vil det kræve en betydelig længere bro end den planlagte, såfremt en bro ved en sydligere placering ikke skal skære skoven igennem. Selve brofæstet er i den supplerende VVM-undersøgelse planlagt startet ved kanten af Humlebjerg.

16. **Sune Lund Sporning** skriver, at de er en række borgere, som er bekymrede over den kommende meget farlige cykelvej for alle børnene, som kommer nordfra (Rislev, Ringstedgade og Ganges Bro). Han spørger, om der er taget hensyn til dem, så de ikke skal krydse 3 meget farlige rundkørsler på vej til deres skole, Holsted Skole.



Vejdirektoratet skal hertil bemærke, at der i forbindelse med forlægningen af Sorøvej etableres cykelsti langs denne. Banedanmark, som ejer broen, hvor banen i dag krydser Sorøvej, oplyser, at de på sigt vil nedlægge broen. Hvorvidt det vil kunne lade sig gøre at opretholde en stiforbindelse under denne, som foreslået på borgermødet, er ikke afklaret. Vi har efterfølgende arbejdet videre med krydsudformningen ved Ringstedgade og har uarbejdet et forslag til et såkaldt "hankeanlæg" i stedet for et "B-anlæg" som udfletning mellem Ringstedgade og omfartsvejen. Et hankeanlæg er mindre arealkrævende og i samme forbindelse foreslås 2 signalregulerede kryds ved Ringstedgade i stedet for rundkørsler. Der vil i forbindelse med de kommende krydsløsninger ved Ringstedgade blive taget videst mulig hensyn til de trafikikkerhedsmæssige forhold – også for cyklister.

17. **Julius Olsen**, gårdejer nord for omfartsvejen, ønsker at vide, om underføringen af Ladbyvej er udført med en sådan højde og bredde, at man fortsat kan køre uhindret med landbrugsmaskiner m.m. op til 4 meters højde.

Dernæst spørger han, om det er muligt at etablere et nordligt plantebælte i området fra B 2 til B3 for at skærme for støj og trafik.

Endelig forslår han, at engene føres igennem på den vestlige side af åen ved Humlebjerg ad hensyn til vildtpassage. Af samme årsag mener han, at åens forløb bør ændres, så den passerer midt under broen.

Vejdirektoratet skal hertil bemærke, at underføringen ved Ladbyvej anlægges således, at landbrugsmaskiner m.m. kan passere. Der vil i den videre detailprojektering blive kigget på mulighederne for beplantning langs omfartsvejen. Generelt skal der plantes i et stort og bredt bælte, før en beplantning har en støjreducerende effekt. I forhold til engarealernes bredde på vestsiden ved Humlebjerg, vil der i den videre detailprojekteringsfase blive arbejdet mere detaljeret med broens konstruktion, placering af bropiller m.m., og som følge heraf med muligheden for at føre et engareal igennem ved Humlebjerg. Dette hænger også sammen med muligheden for evt. at forlægge Susåen på en delstrækning (se svar på henvendelse nr. 7 – Friluftsrådet)

18. **Jørgen Rasmussen** spørger til konsekvenser ved at flytte viadukten under jernbanen i Ganges Bro. Han ejer matriklen Riskovvej 51 og ønsker at vide, hvor meget Sorøvejen vil gå hen over hans grund. Derudover ønsker han en tegning og oplysning om støj, støjvold etc.

Vejdirektoratet skal hertil bemærke, at den nuværende viadukt ved Sorøvej og jernbanen ikke flyttes. Den nuværende Sorøvej lukkes ved viadukten og vejen forlægges mod nord. Hvorvidt det vil være muligt at opretholde en cykelforbindelse under banen er ikke afgjort. Selve forlægningen starter ved krydset Rislevej/Sorøvej. Den forlagte Sorøvej passerer under jernbanen, hvor der etableres en ny bro. Det vil først i løbet af den kommende detailprojektering blive fastlagt, hvorvidt der skal ske indgreb på ejendommen Riskovvej 51. I forhold til de tekniske muligheder vil man søge en løsning, som kræver mindst muligt indgreb. Der er ikke regnet med støjafskærmning langs med den forlagte Sorøvej.



KONTAKTLISTE FOR HØRINGSSVAR

Navn og adresse	Nr.
DSB Koncernsekretariat & Jura Sølvgade 40 1349 København K	1
Banedanmark Amerika Plads 15 2100 København Ø	2
Forsvarets Bygnings- og Etablissements- tjeneste Forvaltningsdivisionen Arsenalvej 55 9800 Hjørring	3
Sydsjællands og Lolland-Falsters Politi Ledelsessekretariatet Parkvej 50 4700 Næstved	4
Næstved Kommune Natur & Vand Rådmandshaven 20 4700 Næstved	5
Miljøcenter Roskilde Ny Østergade 7-11 4000 Roskilde	6
Friluftsrådet Scandiagade 13 2450 København SV	7
Knud Henriksen	8
Per Rasmussen	9
Peer Henrik Niemann	10
Katrin Dines Alsing	11
Hans Fossing Nielsen	12
Ernst Kragh	13
Mogens Petersen	14
Per Wijngaard	15
Sune Lund Sporning	16
Julius Olsen	17
Jørgen Rasmussen	18



Bilag 1: Høringsliste:

Adresse 1	Adresse 2	Adresse 3	Adresse 4	Adresse 5
Næstved kommune	Teknik- og Miljøforvaltningen		Rådmandshaven 20	4700 Næstved
Region Sjælland			Alleen 15	4180 Sorø
Danmarks Naturfredningsforening			Masnedøgade 20	2100 København Ø
Danmarks Naturfredningsforening	Lokalforening Næstved	Kristian Gramstrup	Præstøvej 74	4700 Næstved
De Samvirkende Invalideorganisationer			Kløverprisvej 10B	2650 Hvidovre
De Samvirkende Invalideorganisationer	Næstved	Jørgen Arndt Jensen	Lundhøjvej 19	4733 Tappernøje
Dansk Vandrelaug			Kultorget 7, 1.	1175 København K
Dansk Cyklist Forbund			Rømersgade 5	1362 København K
Dansk Cyklist Forbund	Næstved Afdeling	Ingrid Obdrup	Parkvej 170, 2. 107	4700 Næstved
Dansk Vejforening			Lautrupvang 2, 2.	2750 Ballerup
Friluftsrådet			Scandiagade 13	2450 København SV
Friluftsrådet Sydvest Sjælland		Hans Vallentin Stoltz	Orionvej 4	4200 Slagelse
Dansk Transport og Logistik	Postboks 2250		Grønningen 17	1019 København K
Dansk Handicap Forbund			Hans Knudsens Plads 1A	2100 København Ø
Dansk Handicap Forbund	Næstved Afdeling	henning Fog Hansen	Elverhøjvej 1B	4684 Holmegård
Dansk Ornitologisk Forening			Vesterbrogade 140	1620 København V
Dansk Ornitologisk Forening	Vestsjælland	Magnus Bang Hansen	Møllebakken 16	4400 Kalundborg
Dansk Sportsfiskerforbund			Skyttevej 4, Vingsted	7182 Bredsten
Kolonihaveforbundet i Danmark			Frederikssundsvej 304 A	2700 Brønshøj
Dansk Industri			H.C. Andersens Boulevard 18	1787 København V
Campingrådet			Mosedalvej 15	2500 Valby
NOAH			Nørrebrogade 39, 1. tv	2200 København N
Rådet for Bæredygtig Trafik			Nørrebrogade 39	2200 København N
LandboCentrum			Møllevej 15	4140 Borup
Foreningen for Bygnings- og Landskabskultur			Borgergade 111	1300 København K
Næstved Erhvervsråd		Det Gule Pakhus	Havnen 1	4700 Næstved
Foreningen af Vandværker i Danmark	Kontor øst		Solrød Center 22 C	2680 Solrød Strand
Dansk vand- og spildevandsforening			Danmarksvej 26	8600 Skanderborg
Folketings Bibliotek			Christiansborg	1240 København K
TDC Erhvervscenter			Sivmosevænget 2	5260 Odense
DONG Energy Distribution	Kompetencecenter for Anlæg og Målere		Nesa Alle 1	2820 Gentofte
Telia Danmark			Holmbladsgade 139	2300 København S
Sekretariat for Ledningsejerregistret			Odensevej 95	5260 Odense S
Energinet.dk			Fjordvejen 1-11	7000 Fredericia
By- og Landskabsstyrelsen			Haraldsgade 53	2100 København K
Skov- og Naturstyrelsen - Storstrøm			Egehus, Hannenovej 22	4800 Nykøbing F.
Skov- og Naturstyrelsen	Landskabskontoret		Haraldsgade 53	2100 København K
Miljøcenter Roskilde			Ny Østergade 7-11	4000 Roskilde
Miljøministeriet			Højbro Plads 4	1200 København K
Forsvarsministeriet			Holmens Kanal 42	1060 København K
Kirkeministeriet		postboks 2123	Frederiksholms Kanal 21	1015 København K
Kultur- og Børnestyrelsen			H.C. Andersens Boulevard 2	1553 København V
Direktoratet for Fødevarer/Erhverv			Nyrupsgade 30	1780 København V
DSB			Sølvgade 40	1349 København K
Trafikstyrelsen			Gammel Mønt 4	1117 København K
Banedanmark			Amerika Plads 15	2100 København Ø
Næstved provsti			Stationsvej 4 kld	4171 Glumsø
Sydsjællands og Lolland-Falsters Politi	Hovedstation		Parkvej 50	4700 Næstved
Falster Statsskovdistrikt		Egehus, Hannenovej 22	Tingsted	4800 Nykøbing F.
TV2/ØST			Kildemarksvej 7	4760 Vordingborg
Politiken			Rådhuspladsen 37	1785 København V.
Berlingske Tidende			Pilestræde 34	1147 København K
Jyllands Posten			Grøndalsvej 3	8260 Viby J
Danmarks Radio, DR Byen			Emil Holms Kanal 20	0999 København C
Næstved Bladet			Ringstedgade 11	4700 Næstved
Dagbladet			Søgade 4 - 12	4100 Ringsted

