



Baggrundsnotat om adgangsveje

Adgangsvejen til og fra det ansøgte areal har stor betydning for hvilke påvirkninger, der vil opstå som følge af indvindingen, og hvem der vil blive berørt af påvirkningerne. Den ansøgte adgangsvej medfører, at færdiggravede arealer langs Vindinge ikke kan efterbehandles endeligt, da en del af adgangsvejen forløber der, og støjvoldene derfor skal bevares. Mange borgere har i forbindelse med høringerne peget på alternativer til den ansøgte adgangsvej. Administrationen har derfor nøje vurderet muligheder, fordele og ulemper ved den ansøgte og tre alternative adgangsveje.

Vurderingen af de alternative adgangsveje kan alene indgå som en del af den samlede vurdering af ansøgningen. Region Sjælland kan ikke vælge at give tilladelse til en af de alternative adgangsveje, da de ikke er omfattet af ansøgningen.

De alternative adgangsveje er også behandlet i Miljøkonsekvensrapporten.

Herunder følger et oversigtskort over den ansøgte og de alternative adgangsveje samt administrationens vurdering af fordele og ulemper ved de forskellige adgangsveje.



Oversigtskort ansøgt og alternative adgangsveje

Ansøgt adgangsvej

Den ansøgte adgangsvej går fra det ansøgte areal mod vest via den nuværende grav syd, gennem tunnelen under Østre Vindingevej, op langs Vindinge til den eksisterende udkørsel i den nordlige grav.

Fordele:

- Beregninger i miljøkonsekvensrapporten viser, at de vejledende støjvilkår kan overholdes.
- Den nuværende ind- og udkørselsvej til grusgraven er velfungerende. Den går gennem et erhvervsområde ad Store- og Vestre Hedevej til Købehavnsvej. Fra Købehavnsvej er der let adgang til motorvejsnettet både mod København og det vestlige Sjælland. Dermed minimeres også kontakt mellem lastbiltrafikken og bløde trafikanter.
- Adgangsvejen til syd er nede i gravet terræn med støjvold ind mod Vindinge, så byen er derfor godt beskyttet i forhold til støv og støj fra færdsel på adgangsvejen. I forbindelse med ansøgningen, er volden blevet forhøjet.
- Der er væsentlige erhvervsmæssige fordele, da materialer fra de sydlige graveområder kan anvendes til oparbejdning af materialer i den nordlige grusgrav, hvor fraktionen over grundvandsspejlet er ved at være udtømt.
- Forarbejdning af råstoffer på det sydlige, hvor anlæggene skal placeres tættere på boliger end i den nordlige grav begrænses, da visse materialer forarbejdes i den nordlige grav.
- Adgangen fra det nordlige område til det sydlige område går via en tunnel, som Nymølle Stenindustrier byggede under Østre Vindingevej i forbindelse med tilladelsen til råstofindvinding i 2014. Etableringen af tunnelen medførte, at der ikke er tung trafik til, fra eller omkring Vindinge og på de mindre veje ved byen, som stammer fra råstofindvindingen.

Ulemper:

- Der kan ikke foretages endelig efterbehandling af arealerne tæt ved Vindinge, der skal anvendes til adgangsvej, før den samlede indvinding i syd er afsluttet.
- Transporten nede i graven langs Vindinge fortsætter.
- Støjvolde langs Vindinge kan først nedlægges når indvindingen i syd er afsluttet.
- De store forarbejdningsanlæg i den nordlige grusgrav vil bestå i længere tid, da en del af materialerne fra den sydlige grusgrav forarbejdes i nord.

Alternativer

Alternativ 1

- Alternativ 1 består af 3 forskellige linjeføringer fra det sydlige graveareals østlige afgrænsning, hvor den ene (1a) ender ved Nymølle Stenindustriens tidligere kontor på Hovedgaden 539 i Hedehusene og de 2 andre (1b og 1c) går gennem den nordlige tunnel under Østre Vindingevej til den nordlige grav og den eksisterende udkørsel.

Fordele 1a:

- Der er ingen boliger på denne strækning.
- Linjeføringen medfører, at transporten langs Vindinge ophører, og at arealerne langs Vindinge derfor kan efterbehandles færdigt.

Ulemper 1a:

- Adgangsvejen går over arealer, som Nymølle Stenindustrier ikke råder over.
- Ejendommen Hovedgaden 539, Hedehusene er lokalplanlagt til industri, og der er bygget lagerhoteller på ejendommen. Der er kun en mindre intern virksomhedsvej øst om lagerbygningerne, som ikke kan bære tung trafik, og som derfor skulle udbygges. På arealerne syd for ligger erstatningsvandhuller, der er beskyttet efter naturbeskyttelseslovens § 3, ligesom der er regnvandsafledning til området.
- Vejnettet vil forløbe over I/S Hedelands arealer og vil have negativ betydning for den rekreative anvendelse af Hedeland Naturpark, hvor der bl.a. er anlagt stier og ridestier. Arealerne anvendes af mange borgere og klubber samt til arrangementer som rollespil og Borderland og skal i 2022 lægge jord til Danmarkshistoriens største spejderlejr.
- Lastbiltrafik gennem Hedeland Naturpark vil medføre utrykhed for Hedelands brugere og risiko for, at der vil opstå farlige situationer.
- Adgangsvejen går af grusveje, som er naturbeskyttede eller ligger op til beskyttet natur.
- Der skal etableres en ny grusgrav i den østlige del af det ansøgte areal. Nyetablering af en grusgrav er omkostningsfyldt, støjer og støver, fordi arbejdet foregår i terrænniveau fremfor bag en gravefront.
- Der er ikke mulighed for at drive den sydlige og nordlige grav sammen, med de produktionsmæssige fordele det medfører.

Fordele 1b og c

- Der er ingen boliger på disse strækninger ud over nogle få huse, der ejes af Nymølle Stenindustrier.
- Linjeføringen medfører, at transporten langs Vindinge ophører, og at arealerne langs Vindinge derfor kan efterbehandles færdigt.
- Der er mulighed for at drive den sydlige og nordlige grav sammen, med de produktionsmæssige fordele det medfører.

Ulemper 1b og 1c

- Begge vejforløb er fysisk umulige, da den ene linjeføring (1b) er et smalt forløb, der ligger mellem en kanal og et gammelt slambed, og den anden linjeføring (1c) ligger på kanten af en tidligere grusgrav, hvor stien har ca. 10 meter høje volde mod vest og mere end 10 meter stejle skrænter mod øst. To lastbiler vil ikke kunne passere hinanden på denne strækning, og stiens stabilitet kendes ikke i forhold til tung trafik.
- Vejnettet vil forløbe over I/S Hedelands arealer og have negativ betydning for den rekreative anvendelse af Hedeland Naturpark, hvor der er anlagt stier og ridestier. Arealerne anvendes af mange borgere og klubber samt arrangementer som rollespil og Borderland og skal i 2022 lægge jord til Danmarkshistoriens største spejderlejr.
- Lastbiltrafik gennem Hedeland Naturpark vil medføre utrykhed for Hedelands brugere og risiko for, at der vil opstå farlige situationer.
- Adgangsvejen går af grusveje, som er naturbeskyttede eller ligger op til beskyttet natur.
- Der skal etableres en ny grusgrav, hvis indvindingen ikke kan fortsætte fra det sydlige areal, hvor den er nået til nu. Nyetablering af en grusgrav er omkostningsfyldt, støjer og støver, fordi arbejdet foregår i terrænniveau fremfor bag en gravefront.

Alternativ 2

Alternativ 2 forløber fra den østlige ende af det ansøgte areal mod øst i skel mellem Hedeland Naturpark og privatejede arealer. De privatejede arealer er udlagt som graveområde i Region Hovedstadens råstofplan. Derfra går ruten gennem den nuværende Reerslev Grusgrav til udkørsel på Brandhøjgårdsvej. Herfra er det administrationens forventning, at langt størstedelen af lastbilerne kører mod nord forbi Reerslev og gennem Hedehusene mod Holbækmotorvejen.

Fordele:

- Der er få boliger tæt på ruten frem til Brandhøjgårdsvej.
- Arealerne mellem det ansøgte areal og Reerslev Grusgrav er udlagt som graveområde i Region Hovedstadens råstofplan, og Nymølle har undersøgt muligheden for at grave på nogen af arealerne.
- Linjeføringen medfører, at transporten langs Vindinge ophører, og at arealerne langs Vindinge derfor kan efterbehandles færdigt.

Ulemper:

- Adgangsvejen går over arealer, som Nymølle Stenindustrier A/S ikke råder over.
- Der vil være længere transport ad landevejen Brandhøjgårdsvej, inden hovedvej eller motorvejsnettet nås. Brandhøjgårdsvej forløber forbi tæt beboede områder i Hedehusene. Trafikken på veje forgår oppe i terræn, uden støjgrænser eller krav til støjreduktion i modsætning til transport i grusgraven, hvor der er fastsatte støjgrænser.
- Adgangsvejen går igennem Hedeland Naturpark mod øst og krydser Hedelands nord-sydgående hovedlinje, hvor der er anlagt stier, ridestier og veterantogbane.
- Lastbiltrafik gennem Hedeland Naturpark vil medføre utrykthed for Hedelands brugere og risiko for, at der vil opstå farlige situationer.
- Der skal etableres en ny grusgrav, hvis indvindingen ikke kan fortsætte fra det sydlige areal, hvor den er nået til nu. Nyetablering af en grusgrav er omkostningsfyldt, støjer og støver, fordi arbejdet foregår i terrænniveau fremfor bag en gravefront.
- Adgangsvejen går gennem eller langs Reerslev Grusgrav. Grusgraven afsluttes ved udgangen af 2020. I/S Hedeland ejer Reerslev Grusgrav og er aktuelt ved at flytte deres sekretariat over i grusgravens administrationsbygningerne, hvor området ifølge udviklingsplanen for Naturpark Hedeland skal udvikles som porten til Hedeland Naturpark.
- Der er ikke mulighed for at drive den sydlige og nordlige grav sammen, med de produktionsmæssige fordele det medfører.

Alternativ 3

Alternativ 3 er udkørsel direkte til Stærkendevej med udkørsel enten i den vestlige del af arealet fra den eksisterende sydlige grav eller fra den østligste ende af arealet.

Fordele:

- Linjeføringen medfører, at transporten langs Vindinge ophører, og at arealerne langs Vindinge derfor kan efterbehandles færdigt.
- Udkørsel til vej sker direkte fra gravearealet. Hedelands Naturparks arealer berøres derfor ikke.

Ulemper:

- Stærkendevej er en smal vej med mange huse umiddelbart ud til vejen både i Roskilde og Høje Tåstrup kommune. Beboerne langs Stærkendevej, specielt i Høje Tåstrup Kommune, vil blive væsentligt berørt af lastbiltrafikken.
- Den tunge trafik vil trafiksikkerhedsmæssigt berøre et stort antal bløde trafikanter, da Stærkendevej er adgangsvejen til Hedeland. Det er en smal vej uden cykelsti, med to 90 grader sving.
- Lastbiltrafikken ville fra Stærkendevej gå ad landevejen Brandhøjgårdsvej til Hedehusene forbi tæt beboede områder i Hedehusene eller ad Vindingevej gennem Roskilde til motorvejsnettet mod vest.
- Der vil være længere transport ad landevej inden hovedvej eller motorvejsnettet nås. Enten ad Brandhøjgårdsvej, som forløber forbi tæt beboede områder i Hedehusene eller ad Vindingevej gennem Roskilde By. Trafikken på veje forgår oppe i terræn, uden støjgrænser eller krav til støjreduktion i modsætning til transport i grusgraven, hvor der er fastsatte støjgrænser.
- Trafikken på Stærkendevej vil krydse tre naturlige overgange fra Hedeland Naturpark.
- Der skal etableres en ny grusgrav, hvis indvindingen ikke kan fortsætte fra det sydlige areal, hvor den er nået til nu. Nyetablering af en grusgrav er omkostningsfyldt, støjer og støver, fordi arbejdet foregår i terrænniveau fremfor bag en gravefront.
- Der er ikke mulighed for at drive den sydlige og nordlige grav sammen, med de produktionsmæssige fordele det medfører.

Vedr. valg af motorvej

Ovenstående vurdering baserer sig på en stærk formodning om, at lastbilerne vil køre ad Holbækmotorvejen frem for Køge Bugt motorvejen. Dette skyldes, at der ofte er dårlig trafikafvikling på Køge Bugt motorvejen. Såfremt lastbilerne kørte til Køge Bugt motorvejen ville det medføre reduceret påvirkning af alternativ 2 og 3, da lastbilerne ikke ville køre gennem Hedehusene, men ad Tune Landvej, som er en større landevej, hvor antallet af boliger er begrænset.

Administrationen har undersøgt, om det er en mulighed at tvinge lastbilerne til at benytte Køge Bugt motorvejen, men det åbner vejloven ikke mulighed for.