



Gribskov
Kommune

Gribskov Kommune
Rådhusvej 3
3200 Helsingør

**VVM tilladelse (tilladelse efter
Miljøvurderingsloven) for ny vej mellem
Græsted og Gilleleje**

20. november 2020

Indholdsfortegnelse

1. VVM tilladelse.....	3
2. Indledning	3
3. Beskrivelse af projekt.....	4
Cykelsti	6
Afvanding.....	6
Anlægsaktiviteter	6
4. Offentlig høring.....	7
5. Godkendelse.....	8
6. Projektforudsætninger	9
7. Administrative bestemmelser	10
Bortfald af godkendelsen	10
Miljøtilsyn.....	10
8. Offentliggørelse og klagevejledning	10
9. Bilag A	11

1. VVM tilladelse

Hermed meddeles Gribskov Kommune (Trafik og Ressourcer), fremover omtalt bygherre, tilladelse til etablering af ny vejstrækning mellem Græsted og Gilleleje. Projektet omfatter i første etape etablering af en ny vej mellem rundkørslen nord for Græsted ved Ny Mårumvej og Pårupvej til Ålekistevej i Gilleleje. I anden etape vil vejstrækningen herfra forlægges og få et mere udrettet forløb mod nord til Parkvej i Gilleleje. Vejstrækningen ses på **Fejl! Henvisningskilde ikke fundet..**

Tilladelsen er meddelt i henhold til § 25, stk. 1, i miljøvurderingsloven¹. Gribskov Kommune (Natur, vand og miljø), fremover omtalt Gribskov Kommune, har som myndighed truffet afgørelse i sagen.

Tilladelsen meddeles under forudsætning af, at projektet ikke afviger fra det projekt, som er beskrevet i projektbeskrivelsen i miljøkonsekvensrapporten². Samtidig skal de projektforsætninger listet nedenfor i afsnit 6 gennemføres.

Gribskov Kommunes afgørelse begrundes i, at projektet vurderes ikke at medføre væsentlige miljøpåvirkninger. Vurderingen er foretaget på baggrund af miljøkonsekvensrapporten.

Vejprojektet skal etableres inden for de fysiske og miljømæssige rammer og forudsætninger, som fremgår af miljøkonsekvensrapporten.

2. Indledning

Bygherre har ansøgt om tilladelse til at etablere en ny vej mellem Græsted og Gilleleje. Vejen ønskes etableret for at skabe en mere sikker trafikforbindelse mellem de to byer, og fordi trafikken på Pårupvej, som forbinder de to byer, er stigende. Den nye vej består dels af en ny vejstrækning og dels af en forlægning af den eksisterende vej på en kortere strækning.

Den nye vejstrækning forløber fra rundkørslen nord for Græsted til Pårupvej syd for Gilleleje. Forlægningen af den eksisterende Pårupvej/Græstedvejen fra Ålekistevej op til Parkvej vil resultere i et mere retlinet forløb. Det nye vejforløb mellem Ålekistevej og den sydlige start nord for Græsted vil ligge umiddelbart vest for jernbanen.

Gribskov Kommune har på baggrund af en VVM-anmeldelse truffet afgørelse om, at projektet er omfattet af krav om tilvejebringelse af en miljøkonsekvensrapport (tidl. VVM-redegørelse). VVM-processen for projektet har fulgt reglerne i miljøvurderingsloven.

Miljøkonsekvensrapporten indeholder en vurdering af de miljømæssige konsekvenser af at gennemføre vejprojektet set i forhold til referencescenariet.

I undersøgelsen indgår alle miljøpåvirkninger, det vil sige de direkte, indirekte, afledte og kumulative effekter under både anlæg og drift.

¹ Lovbekendtgørelse nr. 1225 af 25. maj 2018 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM)

² COWI 2020: Ny vej mellem Græsted og Gilleleje – Miljøkonsekvensrapport (VVM)

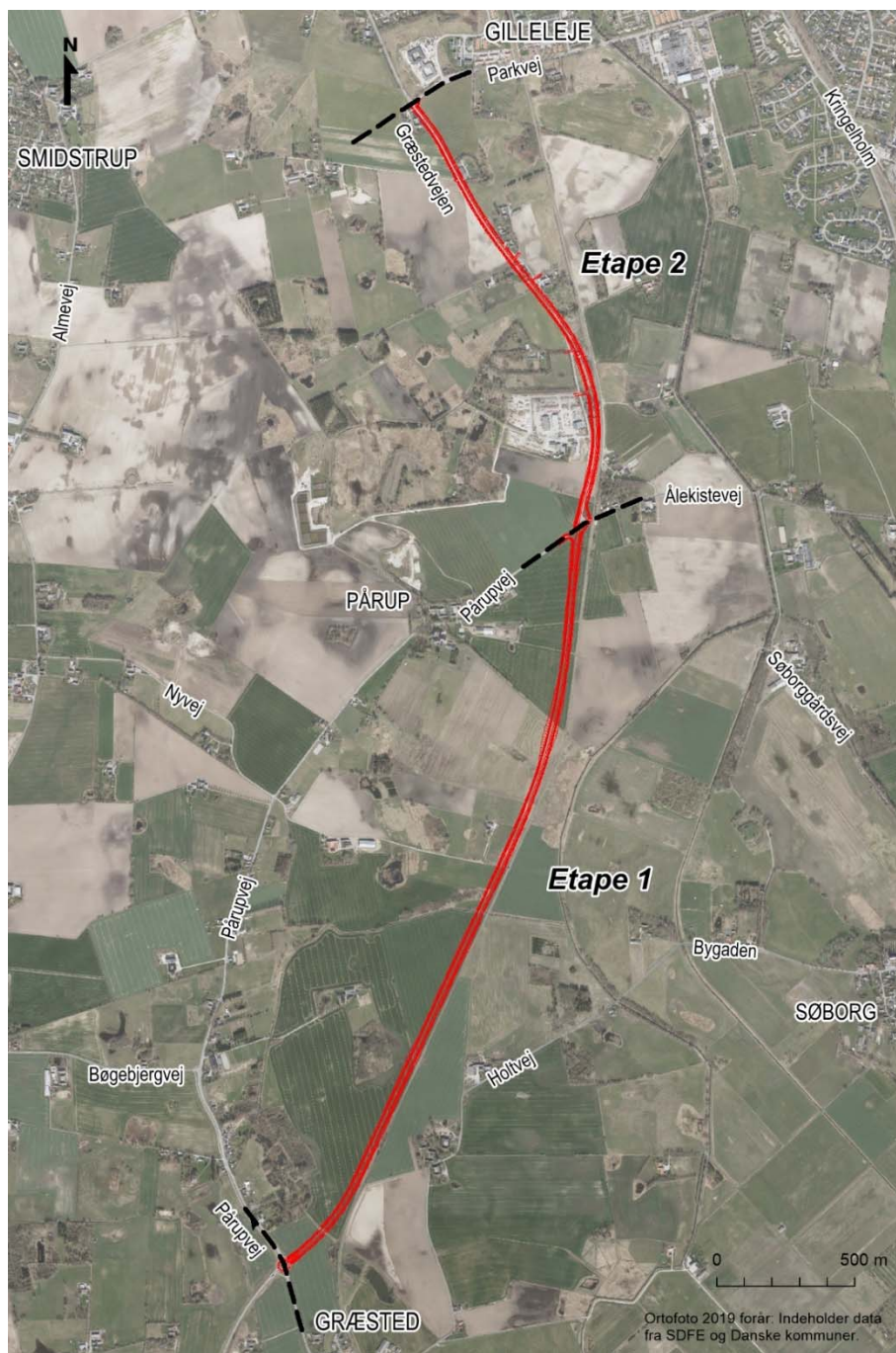
3. Beskrivelse af projekt

Den nye vej forløber fra rundkørslen ved Pårupvej og Ny Mårupvej nord for Græsted mod nordøst parallelt med jernbanen, se **Fejl! Henvisningskilde ikke fundet..** Nord for Ålekistevej vil Pårupvej/Græstedvejen få et mere direkte forløb med færre kurver, frem til Parkvej. Eksisterende Pårupvej og Ålekistevej tilsluttes den nye vej via en forskudt løsning med ubetinget vigepligt. Der etableres endvidere en ny adgangsvej til entreprenørvirksomheden Nordkysten fra Pårupvej. Den nye vejadgang med svingbane fra syd ses på kort Figur 0-1. Ud for Nordkysten bevarer et stykke af den eksisterende vej, som fremover vil indgå som intern fordelingsvej for Nordkysten.

Etableringen af den nye vej er inddelt i to etaper. Første etape er vejens sydlige forløb startende fra rundkørslen ved Pårupvej og Ny Mårupvej nord for Græsted frem til tilslutningen af eksisterende Pårupvej og Ålekistevej. Anden etape er strækningen nord for Ålekistevej frem til Parkvej.

Hastighedsgrænsen på hele vejstrækningen vil være 80 km/t, hvor den nu er 60 km/t på store dele af strækningen. Der vil ikke blive etableret vejbelysning på den nye vej.

Vejens dimensioneres med 2 kørespor á 3,5 meter. Vejen vil have en kantbane på 0,5 meter på hver side og en skillerabat på 3 meter mellem vejen og en evt. cykelstien. Afstanden til banen fra cykelstien vil være mellem 6-10 meter.





Figur 0-1 Ny adgangsvej med til entreprenørfirmaet Nordkysten

Cykelsti

Hvis der etableres en cykelsti langs den nye vejstrækning, vil den blive etableret som en dobbeltrettet cykelsti beliggende mellem vejen og jernbanen. Denne løsning er valgt, da det giver den mest sikre løsning, eftersom den vil medføre færre krydsninger af veje.

Afvanding

På hovedparten af strækningen etableres vejen med grøfter på begge sider, hvor vejvand nedsives. Ved krydsning af de tre vandløb etableres kantopsamling. Der etableres to-tre regnvandsbassiner langs vejen. Forventeligt et vest for vejen umiddelbart nord for krydsningen af Maglemose Å og et andet mellem vejen og jernbanen ca. 170 meter nord for den nordlige adgangsvej til Nordkysten A/S. Regnvandsbassinerne vil være nedsivningsbassiner uden afløb til recipient. Den endelige placering, antal og dimensionering af bassinerne besluttet senere.

Anlægsaktiviteter

Anlægsfasen for etape 1 forventes at begynde i medio 2021 og at være afsluttet ultimo i 2022. Det er endnu uvist hvornår etape 2 igangsættes.

Anlægsaktiviteterne forventes at medføre arbejdskørsel langs den nye vejstrækning og langs den del af Pårupvej/Græstedvejen, som vil få et nyt udrettet forløb. Desuden vil der være arbejdskørsel syd for rundkørslen ved Ny Mårupvej/Pårupvej, hvor vejens sydlige forløb starter. Der vil forekomme kørsel med jord og andre materialer, ligesom der vil være en del jordarbejder. På den nordlige del, hvor den eksisterende vej får et nyt forløb, vil den eksisterende vej blive brudt op på de dele, hvor der ikke længere skal være vej.

Nedrivning

Anlæg af vejen vil forudsætte, at der nedrives bygninger langs Pårupvej/Græstedvejen nord for Ålekistevej. Nedrivningen og bortskaffelse af materialerne vil blive håndteret i overensstemmelse med

retningslinjer for affaldshåndtering og -bortskaffelse gældende i Gribskov Kommune. I forbindelse med nedrivning skal bygningerne screenes for miljøskadelige stoffer bl.a. PCB, asbest og blymaling.

4. Offentlig høring

Udkast til miljøkonsekvensvurdering og udkast til VVM tilladelse har været i offentlig høring i perioden 20. maj 2020 til 3. juli 2020. Kommunen har i perioden modtaget 7 høringssvar.

Resume af høringssvar

Det angives i et høringssvar, at Maglemose Å i dag er stærkt hydraulisk belastet, og at vandløbet derfor ikke bør belastes yderligere uden, at der foretages en regulerings sag og vandføringsevnen øges. Det menes ikke, at planlagt nedsivning af størstedelen af vejvandet er realistisk. Arealets lavninger er i dag vandlidende, hvilket begrunder manglende mulighed for nedsivning. Da vandmængden forventes øget til det dobbelte, forventes det, at vejvandet skal ledes til både Bedsmose Å og Maglemose Å.

Et andet høringssvar angiver, at den gamle Pårupvej bør udformes, så flest mulig vælger den nye vej. Der ønskes tilslutning som Tulstrupvej (T-kryds). Er bekymret, hvis der vælges en løsning med rundkørsel, så biler til genbrugspladsen, stadig vælger den gamle vej. Mener at en cykelsti skal laves i forbindelse med den gamle vej og evt. kan man benytte noget af vejen som cykelsti af hensyn til beboerne langs vejen. En cykelsti langs den nye vej forventes ikke særligt benyttet. Fremkommeligheden ønskes bevaret på den gamle vej af hensyn til kørsel med landbrugsmaskiner.

Et tredje høringssvar angiver, at vejen vil forringe værdien af boligerne pga. støjgener. Vejen vil forringe muligheden for brug af haveareal mod banen og give yderligere værditab af ejendom. Tager derfor forbehold, for at gøre krav om erstatning for værdiforringelse.

De sidste fire høringssvar angiver, at der mangler oplyst forhold om anlæggets profil i landskabet, samt konsekvens i forhold til støj. Der nævnes en 12 promille stigning fra rundkørslen, hvilket vil afstedkomme støj ved acceleration, for især tunge køretøjer. Endvidere ligger Holt by mod øst og vil pga. vestenvind blive mere støjbelastet. Fremfører at vejen vil betyde en væsentlig større støjbelastning end lokalbanen. Mener ikke, at miljøkonsekvensvurderingen er fyldestgørende i forhold til støjvurdering. Vejforløbet går gennem bevaringsværdigt landskab. Mener at visualiseringerne er misvisende, og der mangler visualisering af forløbet gennem det åbne landskab. Det ønskes at vejen anlægges med større terrænafgrovn, samt at der etableres beplantning mellem vejen og lokalbanen, og evt. etableres støjvold.

Høringens indflydelse på afgørelsen

Der er fortaget yderligere undersøgelser og geotekniske borer for at fastlægge i hvilket omfang nedsivning kan lade sig gøre langs vejen. Det vurderes fortsat, at afvanding fra vejen kan ske ved nedsivning i grøfter og opsamling i forsinkelsesbassiner. Udledning til recipient er stadig ikke en del af afvandingskonceptet.

Tilslutningen udformes som en rundkørsel eller to forsatte T-kryds. Løsning vælges senere ud fra et økonomisk hensyn og hensyn til bedst mulige trafiksikkerhed. En cykelsti langs den gamle vej er ikke en del af dette projekt. Dette projekt ændrer heller ikke på fremkommeligheden på den gamle vej. I forbindelse med renovering af den eksisterende vej vil det blive vurderet, hvilken status vejen fremover vil have.

Ved ekspropriationsforretningen vil der blive taget stilling til, om der er tale om en værdiforringelse, og hvor stor et eventuelt værditab, der skal kompenseres.

Støjniveauet fra veje beregnes som det gennemsnitlige støjniveau over et gennemsnitsår, beregnet under forskellige vejrforhold. Disse støjniveauer kombineres under hensyntagen til, hvor længe de pågældende vejrforhold forekommer i løbet af et meteorologisk referenceår. Der er derfor taget højde for, at vinden i Danmark blæser hyppigere fra V og SV end fra Ø og NØ. Støjmodellen er bygget op på terrændata hentet fra Geodatastyrelsen. Vejen er lagt henover terrænet, og på den måde tager modellen højde for vejens topografi. I beregning af støj fra vejtrafik er det ikke normal praksis at tage højde for accelerationen i og med, at der ikke findes metoder eller retningslinjer for, hvordan accelerationen skal indregnes. Praksis i Danmark er derfor at lave beregningerne med den forudsætning at al trafik kører med den maksimalt tilladte hastighed – uden at tage hensyn til nedbremsninger ved kryds eller rundkørsler – således at man får en konservativ vurdering af trafikstøj på den givne strækning. Ved hastigheder over 30 km/t er det støj fra kontaktflade mellem

hjul og slidlag, der er dominerende over støj fra motorer.

Visualiseringer udføres fra offentlig tilgængelige lokaliteter, hvor mange vil blive påvirket af ændringerne i landskabet. Af denne grund er visualiseringerne udført fra den eksisterende vej ved de to tilslutningspunkter. Visualisering 2 viser vejen i det åbne land på nært hold, fra andre offentlige lokaliteter vil vejen ligge mere fjernt. Visualisering 7-9 er udført på baggrund af det skitserede vejprojekt. De omtalte bakker ligger på den østlige side af jernbanen, vejen etableres alene på den vestlige side.

Et beplantningsbælte langs vejen vil have en yderligere visuel påvirkning på det åbne landskab og vil ikke reducere støj fra vejen. Da grundvandet står højt i området, kan vejen ikke graves ned i terræn.

Såfremt det i det videre arbejde bliver nødvendigt at ændre vejens profil i terræn væsentligt, vil der blive foretaget en ny støjmodellering for at afklare, om ændringen af profilen medfører væsentlige ændringer af støjbelastningen for de omkringboende.

Høringssvarene har ikke givet anledning til ændringer i selve miljøkonsekvensrapporten fra maj måned.

Samlet set har bygherre besluttet, at lodsejerinput indarbejdes i muligt og hensigtsmæssigt omfang. Det vurderes ikke, at eventuelle ændringer vil være af et omfang, som vil få indflydelse på miljøkonsekvensvurderingen eller denne tilladelse.

5. Godkendelse

I miljøkonsekvensrapporten er der foreslået en række afværgeforanstaltninger for at undgå og minimere en miljøpåvirkning.

Der gøres opmærksom på, at VVM-tilladelsen ikke erstatter kravet om, at der skal indhentes tilladelse eller dispensation i forbindelse med anden lovgivning. Dette gælder for nedenstående som er beskrevet i miljøkonsekvensrapporten, som dog ikke er udtømmende:

- > Dispensation fra naturbeskyttelsesloven § 3 for påvirkning af § 3-beskyttet mose og påvirkning af § 3-beskyttede vandløb.
- > Tilladelse fra vandløbslovens § 17 om regulering af vandløb.
- > Dispensation fra museumslovens § 29a om påvirkning af diger.
- > Tilladelser til håndtering af forurenede jord fra lokalitet 213-0191 fra jordforureningslovens § 8.
- > Ansøgning om nedsivningstilladelse af vejvand ifølge spildevandsbekendtgørelsen § 38 jf. miljøbeskyttelseslovens § 19, stk 1.
- > Tilladelse efter vandløbslovens § 47 og dispensation efter naturbeskyttelseslovens § 65, stk. 3 til anlæg af broer, overkørsler eller lignende.

VVM-tilladelsen indeholder ikke mulighed for at undlade at opfylde krav stillet i anden lovgivning.

Der gøres opmærksom på, at indkørsler og adgangsveje til boliger og ejendomme ikke må lukkes, før der er etableret en ny eller anden midlertidig adgang, jf. vejlovens § 48, stk. 2

6. Projektforudsætninger

Følgende afværgesforanstaltninger er indarbejdet som forudsætninger bygherre skal opfylde i forbindelse med anlægsfasen. Henvísningen til de enkelte afværgesforanstaltninger ses i Bilag A. Det vurderes ikke, at der er behov for at stille krav om overvågning i driftsfasen.

- 1 Transport af jord og anlægsmaterialer skal så vidt muligt foregå uden for myldretiden. På grund af støjgener bør transporterne så vidt muligt ikke foregå i aften- og nattetimerne.
- 2 Der stilles krav til entreprenøren om at arbejderne udføres inden for normal arbejdstid jf. Gribskov Kommunes vejledende regler for midlertidige bygge- og anlægsaktiviteter, hvilket er hverdage 07.00-18.00 og lørdage 07.00-14.00.
- 3 Cyklisternes rutes skal sikres, så den bliver så trafiksikker som mulig. Da cyklisternes rute endnu ikke er besluttet kan der på nuværende tidspunkt ikke sættes vilkår om sikring af cykelsti. Dette vil blive gjort i forbindelse med detailprojekteringen af vejen. Sikring af sikker cykelsti kan bl.a. bestå af afstribning, markering af cykelsti, hjåntænder skiltning m.v.
- 4 Den nye vej vil ligge tæt på et vandhul ved Gråstedvejen 80 (vandhul 3). Kørsel omkring vandhullets brinker skal undgås. Der må ikke udledes vand med sediment fra arbejdspladser og anlægsarbejder til vandhullet under anlægsarbejderne. Oplag af byggematerialer skal placeres i sikker afstand fra vandhullet, og der må ikke være erosion og efterfølgende udvaskning til vandhullet under kraftige regnhændelser.
- 5 Der skal etableres banketter under broen ved Maglemose Å, som fungerer som faunapassage (våd faunapassage type C jf. Vejdirektoratet (2011)).
- 6 Krydsningen med Bedsmose Å bør tilrettelægges således at vejen ikke er til hindring for en fremtidig målopfyldelse af vandløbet.
- 7 Eventuel overpumpning eller omlægning af vandløbet under anlægsarbejdet vil kun ske i perioden april til september af hensyn til gydende ørred. Der etableres sandfang nedstrøms vandløbskrydsningen til minimering af sedimentaflejringer på gydeegnet bund.
- 8 Der findes ældre bygninger, som skal nedrives forud for anlægsarbejderne, og som kan være levested for flagermus. Hvis der konstateres flagermus i bygninger, skal bygningerne nedrives uden for flagermusenes yngleperiode og uden for vinterdvalen i månederne maj, september og oktober.
- 9 Nedrivning af bygninger og bortskaffelse af affald skal håndteres inden for de gældende retningslinjer for affaldshåndtering og bortskaffelse fra Gribskov Kommune.
- 10 Bortskaffelse af forurenede jord og jord generelt fra anlægsarbejdet skal ske til godkendte jordmodtagere.
- 11 Der skal stilles krav til entreprenørens oplag af olie og kemikalier. Kravene skal omfatte spildbakker under olietanke, oplagring af kemikalier i særlige miljøcontainere og hindring mod påkørsel ved tydelig markering og evt. skiltning. Ligeledes skal der stilles krav om at mobile tanke flyttes så lidt som muligt, og at entreprenørmaskiner og udstyr vedligeholdes, så brud på hydraulikslanger og lignende forhindres.

- 12 Ved forurening af jorden fra eksempelvis defekte hydraulikslanger, ved tankning eller spild med andre miljøfremmede stoffer, skal den forurenede jord øjeblikkeligt opgraves og efterfølgende bortskaffes til en godkendt modtager.
- 13 I forbindelse med udbud af opgaven skal der stilles krav til entreprenøren om, at der udarbejdes en beredskabsplan for projektet, så det står klart for alle, hvem der skal gøre hvad, og hvem der skal kontaktes i forbindelse med et eventuelt spild eller anden form for ulykke.
- 14 I tilfælde af, at der konstateres yderligere jordforurening under byggeprocessen, skal arbejdet standses, og kommunens miljømyndighed skal kontaktes.
- 15 Når diget ved Pårup påvirkes i forbindelse med anlægsarbejderne, skal den del, som anlægsarbejderne har påvirket, og som ikke indgår som en del af vejen, efterfølgende retableres af bygherre efter anvisninger fra Museum Nordsjælland.
- 16 Forud for anlægsarbejderne skal der i samarbejde med Museum Nordsjælland gennemføres arkæologiske forundersøgelser. Museum Nordsjælland skal kontaktes i så god tid, at forundersøgelserne kan finde sted uden gene for tidsplanen for anlægsarbejderne.

7. Administrative bestemmelser

Bortfald af godkendelsen

Tilladelsen bortfalder hvis den ikke er udnyttet, inden 3 år efter den er meddelt, eller ikke har været udnyttet i 3 på hinanden følgende år.

Miljøtilsyn

Gribskov Kommune er tilsynsmyndighed jf. § 46, stk. 1, i miljøvurderingsloven. Gribskov Kommune vil derfor påse overholdelsen af denne lov, og af de vilkår, som stilles i denne tilladelse jf. § 46 stk. 2.

8. Offentliggørelse og klagevejledning

Gribskov Kommune foretager offentliggørelse af denne tilladelse på Gribskov Kommunes hjemmeside.

Afgørelsen om VVM-tilladelsen kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet jf. miljøvurderingslovens § 49, stk. 1.

Klageberettiget er ifølge miljøvurderingslovens § 50:

- > Miljø- og fødevareministeren
- > Alle med retlig interesse i sagens udfald
- > Landsdækkende foreninger og organisationer, der som formål har at beskytte natur og miljø eller varetagelsen af væsentlige brugerinteresser inden for arealanvendelsen og har vedtægter eller love, som dokumenterer deres formål, og som repræsenterer mindst 100 medlemmer.

Klagevejledning

Hvis du ønsker at klage over denne afgørelse, kan du klage til Miljø- og Fødevareklagenævnet. Du klager via Klageportalen, som findes på www.borger.dk og www.virk.dk. Du finder også et link hertil på klagenævnets hjemmeside <https://naevneneshus.dk/>. Du logger på www.borger.dk eller www.virk.dk, ligesom du plejer, typisk med NEM-ID. Klagen sendes gennem Klageportalen til den myndighed, der har truffet afgørelsen.

En klage er indgivet, når den er tilgængelig for myndigheden på Klageportalen. Når du klager, skal du betale et gebyr på 900,- kr. for almindelige borgere og 1.800,- kr. for virksomheder, organisationer og offentlige myndigheder. Du betaler gebyret med betalingskort i Klageportalen.

Miljø- og Fødevareklagenævnet afviser klager, der kommer uden om Klageportalen, hvis der forinden ikke er ansøgt om og bevillet "fritagelse for brug af Klageportalen". Hvis du ønsker at blive fritaget for at bruge Klageportalen, skal du sende en begrundet anmodning til den myndighed, der har truffet afgørelser i den sag, du ønsker at klage over. Myndigheden videresender herefter din anmodning til det pågældende nævn, som herefter træffer afgørelse om, hvorvidt din anmodning kan imødekommes.

Klagefrist

Klagen skal være indgivet skriftligt i Klageportalen inden 4 uger efter modtagelsen af afgørelsen.

Klagefristen regnes fra datoen for offentliggørelse. Offentliggørelsen sker på Gribskov Kommunes hjemmeside www.gribskov.dk/horing den 20. november 2020. **Dvs. at klagefristen er den 18. december 2020**

Eventuel domstolsprøvelse

Hvis sagen ønskes indbragt til afgørelse for domstolene, skal dette ske inden 6 måneder, fra afgørelsen er offentliggjort.

9. Bilag A

Nr.	Emne	Foranstaltning	Reference i miljøkonsekvensrapport
1	Kørsel med jord og byggematerialer	Undgå kørsel i myldretid og i aften- og nattetimer	Afsnit 6.6
2	Cyklister	Sikring af cyklisternes rute	Afsnit 6.6
3	Beskyttet vandhul	Undgå kørsel omkring brinker på vandhul og undgå udvaskning til vandhul	Afsnit 9.4
4	Spredning langs vandløb	Etablering af faunapassage	Afsnit 9.5 om Vandløb
5	Nedrivning af bygninger	Undgå nedrivning i flagermusenes dvale og yngleperiode	Afsnit 9.5 om bilag IV-arter
6	Blotlægning af parti af Bedsmose Å ved vejkrydsning	Undgå hindring af fremtidig målopfyldelse af vandområdeplaner	Afsnit 10.3
7	Nedrivning af bygninger/bortskaffelse af affald	Håndtering af affald efter gælde lovgivning og kommunens retningslinjer	Afsnit 3.1.3 om Nedrivning
8	Bortskaffelse af jord	Skal ske til godkendte modtagere	Afsnit 11.1
9	Undgå forurening af jord	Krav til entreprenørs oplag af olie og kemikalier	Afsnit 11.4 og 10.6 om hindring af spild til vandløb
10	Undgå spredning af jordforurening	Forurening af jorden ved f.eks. hydraulikslanger skal opgraves og bortskaffes med det samme	Afsnit 11.6
11	Uheld under anlægsarbejde	Krav om beredskabsplan for anlægsarbejderne	Afsnit 11.4
12	Opdagelse af jordforurening under anlægsarbejde	Krav om standsning af arbejdet og kontakt miljømyndigheden	Afsnit 11.6
13	Påvirkning af dige	Retablering efter anlægsarbejdet af den del som ikke inddrages	Afsnit 12.4.1