

Hørings svar

Lilkeborg A/S har købt Dyskærgård med en tinglyst Servitut fra 1972, som fastsætter en adgangsbegrænsning fra Frederiksborgvej, og Vejdirektoratet vil ikke give fortsat tilladelse til ind og udkørsel fra Frederiksborgvej til Dyskærgård når den ændrer status fra landbrug til erhverv.

Kommunen er, som det blev præciseret på borgermødet, ikke forpligtet til at stille med en løsning – men da der jo er tale om en tung og indflydelsesrig samarbejdspartner for Roskilde Kommune, er der et stort politisk ønske om at finde en løsning for Lilkeborg. Derfor et lokalplanforslag som foreslår ny vejadgang til Dyskærgård gennem Veddelev landsby og hen over markerne fra Brovej.

Samtidig står der i Lokalplanforslaget at: *Roskilde Kommune vurderer, at naturområdet og den ændrede anvendelse af Dyskærgård medfører en begrænset mængde biltrafik til og fra lokalplanområdet.*

Det er vi absolut ikke enige i. Og vi er meget store modstandere af den foreslåede løsning.

Det første vi gerne vil udfordre er hele fundamentet i den foreslåede løsning – nemlig Lilkeborgs eget bud på at der vil være talt om 10-20 biler dagligt, baseret på at de forventer at have 5-10 medarbejdere. Det bud mener vi er helt urealistisk – og et forhold som nogen nok burde have forholdt sig kritisk til – men dermed er hele grundlaget for lokalplanforslaget urealistisk.

I dag har Lilkeborg A/S sammen med et par underselskaber hovedsæde på Dyskærgård. De har, iflg. virk.dk, pt 5 ansatte, dertil kommer Lilkeborg fondens nuværende 6 medarbejdere. Derudover vil en erhvervsvirksomhed af denne karakter og størrelse kræve en lang række services og leverancer – af alt fra kaffe til kontorartikler, rengøring og gartnere til at passe haven – i lastbiler, varevogne mm. Dertil kommer selvfølgelig, at med 3000 m² erhvervsbyggeri med kontorer, møde- og konferencefaciliteter, må der naturligvis forventes en del gæster, kursister, møder med samarbejdspartnere – for slet ikke at tale om alle de børn fonden arbejder for, og som Lilkeborgfonden selv har oplyst skal køres på besøg til Dyskærgård en gang imellem – i busser gennem den smalle Bygade, og forsøge at sno sig om det skarpe hjørne til Brovej. Vi mener faktisk ikke Roskilde kommune har undersøgt det grundlag grundigt nok.

Den anden ting vi gerne vil anfægte, er det faktum, at landsbyen i kommuneplanen er udpeget som kulturområde – en velbevaret gammel landsby, takket være en fremsynet bevarende lokalplan 179, hvis formål det er at sikre det landsbymiljø landsbyen udgør.

Kulturområder skal man passe på af flere grunde – er de først ødelagt og forstyrrede kan skaderne være uoprettelige. Bare tag på besøg i flere af de andre små landsbyer i Roskilde kommune hvor tilladelse til gennemkørende trafik og moderne byggeri mange steder har ødelagt det gamle landsbymiljø. Vi er overbeviste om, at den øgede trafik vil påvirke landsbyen negativt.

Lokalplanforslagets bæredygtighedsprofil omkring kulturarv scorer helt i top, men forholder sig faktisk kun til Dyskærgård – men slet ikke til det tab af kulturarv som erhvervstrafik gennem landsbyen kommer til at koste – også selvom forslaget selv hævder netop at have fokus på at sikre de kulturhistoriske værdier.

I lokalplan 179 er der knivskarpe begrænsninger for at drive erhverv i landsbyen – der står bl.a. *at virksomheder ikke må medføre ulempe for de omboende samt at virksomheder ikke må medføre behov for parkering, der ikke er plads til på den pågældende ejendom.* Disse §§ gælder for alle ejendomme i landsbyen, men skal jo selvfølgelig også gælde for virksomheder, der kræver gennemkørsel igennem landsbyen. Den foreslåede løsning vil derfor være i klar modstrid med både kommuneplanen og lokalplan 179.

Den smalle, krogede gamle bygade, hvor husene ligger helt ud til vejen, og som flere steder er så smal, at fortovet kun er ½ m bredt og bybussen har svært ved at passere, er i lokalplan 179 beskrevet således: *Det er en typisk landsbygade fra den tid da biler og hastighed ikke eksisterede. Da gaden kun skal betjene ren lokal trafik, vil udretninger, ensartet gadebredde og anlæg af yderligere fortove ikke være nødvendigt af trafikale grunde.*

Gennemkørende erhvervstrafik hører bare ikke hjemme her.

Den tredje ting vi gerne vil anfægte er trafiksikkerheden i landsbyen. Bygaden er skolevej for byens børn som må sno sig ind og ud på den smalle vej mellem parkerede biler og kørende busser – og med haver-til-maver projektet kommer der kun flere cyklende børn i bybilledet.

I Landsbylauget har vi i flere år kæmpet for dels at få sænket hastigheden til 30 km/t i hele landsbyen og dels for at få mindre trafik ved fx at få lavet chikaner. Den foreslåede vejadgang vil derfor trække i den helt forkerte retning for begge dele, give langt mere trafik og påvirke trafiksikkerheden i landsbyen i særdeles negativ retning. Trafiksikkerhed er en af årsagerne til at Vejdirektoratet ikke vil tillade fortsat trafik ind og ud af Dyskærgård fra Frederiksborgvej. Men hvem skal sørge for sikre trafiksikkerheden i Veddelev?

Trafikmåling lavet i Bygaden i september 2021 viste i gennemsnit 430 biler i alt pr døgn – med forventet antal medarbejdere på Dyskærgård, vil det være 30 ture gennem landsbyen alene for de ansatte. Der skal ikke mange gæster eller leverandører til for at nå op på hvad der vil svare til en stigning i trafikken på 10%. Og hvis man tager udgangspunkt i de 45 parkeringspladser på Dyskærgård lokalplanen lægger op til – og må forvente at alle jo både skal ind og ud – så er vi oppe på en trafikstigning på over 20% gennem landsbyen. Det er meget!

Vi foreslår i stedet at tænke løsningen ind i et større perspektiv omkring trafiksikkerhed. Strækningen fra lyskrydset ved Østre Ringvej forbi Dyskærgård og helt ud til Risø er i dag særdeles farlig – der bliver kørt rigtigt stærkt, overhalet hasarderet og udkørslen fra Koldekildevej er meget usikker. Der har været flere dødsfald på strækningen – seneste for nylig hvor en cyklist tragisk blev slået ihjel. Der er ikke tvivl om, at der fra politisk side i denne sag er rigtig stor velvilje overfor projektet, og vi vil foreslå at man bruger denne politiske vejvilje som en ekstra løftestang i en yderligere dialog med Vejdirektoratet om enten at sikre den nuværende adgangsvej, eller endnu bedre til at igangsætte et samlet projekt, der kan sikre hele strækningen og indtænke en løsning for adgangsvej til Dyskærgård. Det kunne faktisk føre til at man på den måde kunne være med til både at redde et natur- og et kulturområde.

Den løsning, der nu ligger på bordet er en nødløsning, som ingen i virkeligheden er tilhængere af. Og man løser ikke et problem ved at skabe et nyt og endnu større problem – og det vil I gøre ved

at sende al trafik til og fra Dyskærgård gennem Veddelev. Denne løsning er skabt alene for at tilgodese én enkelt matrikelejer – men den kommer til at påvirke en hel landsby – og hele Veddelevhalvøen.

Naturområdet

Liljeborgs planer er at etablere et naturområde på Dyskærgaards /Møllegårds jorder – og det er jo umiddelbart svært ikke at være positive overfor den skitserede reetablering af vådområder. Vi siger meget gerne ja tak til mere natur, men forslaget for området er meget uklar, og det er svært helt at gennemskue projektet og dets omfang.

Vi har 2 grundlæggende indsigelser omkring naturområdet.

For det første er der selve naturen i området. I dag er hele Veddelev-halvøen i Kommuneplanen udlagt som bevaringsværdigt landskab med særlige geologiske værdier, og jorderne omkring Veddelev Landsby har været dyrket landskab gennem flere århundreder. Der findes på området 2 fredede diger, og området indgår i den grønne ring omkring Roskilde. Derudover har Miljøudvalget netop godkendt at indstille til at området fra fjorden til A6 inddrages i nationalparken.

Det er også besluttet, at der fx ikke må plantes skov på området, hvilket hænger utroligt dårligt sammen med hensigten beskrevet i lokalplanforslaget om, at området skal have lov "at vokse til og udvikle sig". Resultatet af dette kan i løbet af ganske kort tid netop være, at hele området springer i skov.

I dag er området dels landbrug, dels 3 beskyttede søer og mose, og der er allerede i dag et rigt dyreliv netop fordi området ikke har offentlig adgang. Bl.a. kan der ses havørne, viber, harer mm – og en bekymring er, at hvis der gives offentlig adgang med stier, småbygninger og shelters mm, vil meget af den eksisterende natur forsvinde. Der vil ganske give komme noget andet i stedet, men det er vel også et spørgsmål om hvilken slags natur man ønsker – er den ene slags natur bedre end noget andet – og er det for mennesker eller dyr? Uanset hvad er skrækscenariet nok Himmelev skov, et område som er så gennemplastret med grusstier, mountainbikestier, ridestier og markstier, at man har været nødt til at indføre vigepligt for mountainbikerne, og der egentlig ikke rigtigt plads tilbage til netop natur...

Derudover er forpagteren af jorden lige nu i gang med en ret aggressiv dyrking af området, også steder, som ikke har været dyrket i flere år, særligt de lavtliggende områder – altså der hvor der iflg lokalplanforslaget skal være vådområder – og der drænes intensivt, faktisk så meget at forpagteren i sin iver har pløjet det fredede dige op for at drænere. Spørgsmålet er om det egentlig ikke i strid med lokalplanforslagets midlertidige retsvirkninger, da det nu vil tage ekstra lang tid at fjerne dræn og få reetableret området?

Vores anden indsigelse er selvfølgelig vejen – en 6 m bred ca. 800 m lang – måske oplyst - grusvej fra Brovej til Dyskærgård, tværs over markerne og altså lige igennem det nyetablerede naturområde, med bevaringsværdigt landskab med særlige geologiske værdier. For forslaget nævner faktisk både at vejen skal være uden belysning (§5.6), men samtidig står der i

redegørelsen, at hvis anden lovgivning kræver det, skal der opsættes belysning langs grusvejen. Ingen af disse forhold hænger logisk sammen – ligesom det heller ikke hænger sammen med det nu vedtagne ønske om at indtænke hele området fra fjorden til A6 i nationalparken. I øvrigt er grusvejen fra Fiskervejen til Veddelevgård en del smallere end 6m.

Den løsning, der blev præsenteret på borgermødet, med adgangsvej over markerne hele vejen fra Baunehøjvej langs Sannebo, over Brovej og videre over markerne til Dyskærgård løser ganske rigtigt umiddelbart problemet med trafik gennem landsbyen. Men i stedet opnår man 2 x 6m bred grusvej gennem naturområdet i stedet for 1 – og endnu mindre natur. Samtidig vil løsningen stadig ikke tage højde for ekstra parkeringsbehov for gæster til naturområdet.

Som sagt har lokalplan 179 klare retningslinier for at erhverv i landsbyen ikke må kræve ekstra parkering – men i forslaget er der lagt op til at adgang til naturområdet skal ske fra Bygaden eller Brovej – begge dele vil kræve parkering i landsbyen, hvor der i forvejen ikke er plads. Alternativet er nok lige så slemt – at alle besøgende til naturområdet skal gennem landsbyen, over markerne ad grusvejen – og tilbage igen. Kort sagt er forslaget også her i strid med såvel kommuneplan og lokalplan 179.

Så de samme argumenter gælder her som for indsigelserne omkring erhvervstrafik gennem Veddelev Landsby og vi må gentage, at de anslåede 10-20 biler langt fra er et realistisk bud, og vi frygter derfor en omfattende daglig trafik tværs gennem naturområdet med de miljømæssige konsekvenser det vil have – og det er ikke en ønskværdig løsning.