

NOTAT

9. oktober 2023
2023-2170

Høringsnotat

Notat om de indkomne hørings svar vedrørende forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning.

Vejdirektoratet hørte en række myndigheder og organisationer, jf. vedlagte høringsliste i bilag 1, vedrørende udkast til forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning. Høringsfristen udløb den 17. august 2023.

1. Følgende myndigheder og organisationer har afgivet bemærkninger til lovforslaget:

Byrådet i Ringkøbing-Skjern Kommune, Danmarks frie autocampere, Dansk Erhverv, Danske Havne, Danske Motorcyklister
FDO-Danske Olieberedskabslagre, Green Power, Herning Kommune, Holbæk Kommune, Kalundborg Kommune, Knabstrup Lokalforum, Kolding Kommune, Miljøstyrelsen, Mørkøv Handels-, Håndværker og Borgerforening samt Lokalforum Mørkøv, Skamstrup og Stigs Bjergby, Nej til motorvej på Røsnæs, NOAH, Region Sjælland og Ringkøbing-Skjern Kommune.

2. Følgende myndigheder og organisationer har ikke haft bemærkninger til lovforslaget:

Banedanmark, Dansk Arbejdsgiverforening, DSB, Forbrugerrådet Tænk, Forsvarsministeriets Materiel- og Indkøbsstyrelse, Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen og Rigsrevisionen.

3. Følgende myndigheder og organisationer har ikke afgivet hørings svar til lovforslaget:

Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arriva Danmark A/S, Campingbranchen, Cyklistforbundet, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Byggeri, Dansk Camping Union, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Handicap Forbund, Dansk



Ledningsejerforum, Dansk Metal, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Transport og Logistik, Dansk Vandrelaug, Dansk Vejforening, Danske Advokater, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Det Centrale Handicapråd, DI Transport, Domstolsstyrelsen, Erhvervsstyrelsen, Fagligt Fælles Forbund, FDM, FOA, Forsvarets Ejendomstjeneste, Fredericia Kommune, Friluftsrådet, Håndværksrådet, ITD, KL, Landbrug og Fødevarer, Landsforeningen af Menighedsråd, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, Landsorganisationen i Danmark (LO), Livet med Handicap (LEV), Midttrafik, Naturstyrelsen, Parcelhusejernes landsforening, Region Midtjylland, Region Syddanmark, Rigspolitiet, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for grøn omstilling, Rådet for Sikker Trafik, Sydtrafik, Trafikselskaberne i Danmark, Trafikstyrelsen og Trekantsområdet Brandvæsen.

4. Øvrige høringsvar:

176 borgere eller grupper af borgere, Bjergsted Beboerforening, Bregninge og Bjergsted Beboerforeninger, Bjergtedslagteren ApS Bregninge-Bjergsted Friskole, FDO-Danske Olieberedskabslagre, Forsvarsministeriet, Kirkelygård I/S, Lars Bagge Hommel-Nielsen, Advokat Helle Lokdam, Søren Stockmarr, Jacob Bregnballe Mørkøv Handels-, Håndværker og Borgerforening samt Lokalforum Mørkøv, Skamstrup og Stigs Bjergby, Nymølle stenindustri, Torbenfeldt Gods og Vestas.

Bemærkninger til lovforslaget

I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne høringsvar til det fremsatte lovforslag samt Transportministeriets bemærkninger hertil.

De indkomne høringsvar inddeles i en generel del samt en del for hver af anlægsprojekterne udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører det fremsatte lovforslag, indgår ikke i notatet.

Transportministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samtlige indsendte synspunkter henvise til høringsvarene, som er sendt til Folketingets Transportudvalg.



Hørings svar af generel karakter

1.1 Generelle bemærkninger

Danske Havne er generelt positive over for infrastrukturprojekter, der understøtter et mobilt samfund – herunder også vejprojekter, der på forskellig vis støtter op om havnenes vækst. Dette understøtter de 3 projekter for så vidt angår Kolding havn, Kalundborg Havn og Hvide Sande Havn.

Dansk Erhverv støtter samlet set lovforslaget, men er ærgerlig over, at der er skåret ned på udbygning af rute 15 mellem Ringkøbing og Herning og en udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding. For rute 15 påpeges, at projektet er centralt for regionens produktionsvirksomheder og turismeerhverv. Det gælder bl.a. for vindmølleproduktion i Ringkøbingområdet. Dansk Erhverv foreslår at finde de manglende midler i det økonomiske råderum i forbindelse med finanslovsforhandlingerne eller i de statslige puljer. Derudover foreslås det, at der oprettes en generel pulje til fordyrede infrastrukturprojekter, grundet ændrede forudsætninger, forældede beslutningsgrundlag m.m.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det i forbindelse med gennemførelsen af miljøkonsekvensvurderingen af udbygningen af rute 15 blev konstateret, at det fulde projekt ikke kunne gennemføres inden for de midler der er afsat i Infrastrukturplan 2035. Den valgte løsning er en politisk prioritering.

Danske MotorCyklister, DMC finder, at ordningen for tilskud til facadeisolering (kapitel 5 - Støjsoleringsordning jf. §11) bør udvides med tilskud udskiftning af ruder/vinduer til særligt lyd dæmpende typer for særligt støjramte helårsboliger.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at den eksisterende ordning, der dækker tilskud til facadeisolering og nye vinduer, er dækkende. Vejdirektoratet udpeger de boliger, der ydes tilskud til efter projektets åbning. Der fastsættes i den forbindelse ikke krav om særlige typer af vinduer.

1.2. Generelt omhandlende ledningsarbejder

Green Power Danmark (tidligere Dansk Energi) bemærker, at lovforslagets §§ 8-10 om ledningsarbejde har karakter af standardbestemmelser i anlægslovgivningen, herunder dette lovforslag. Bestemmelserne betyder, at det bliver lovfæstet, at gæsteprincippet finder anvendelse, når ledninger skal flyttes under



store anlægsprojekter. Dansk Energi, nu Green Power Denmark, har tidligere forholdt sig kritisk til anvendelse af gæsteprincippet i nationale anlægsprojekter. En ukritisk anvendelse af gæsteprincippet kan betyde, at regningen for en ledningsomlægning i sidste ende lander hos nogle borgere og virksomheder, mens andre ikke rammes, og at forsyningerne må foretage store omlægninger og måske bliver udfordret i forhold til at kunne varetage forsyningen. Green Power Denmark vil opfordre til, at der ved ekspropriering af et areal, hvor der ligger ledninger, som skal flyttes, skal være klar hjemmel til, at anlægsmyndigheden også finder et nyt areal til at genplacere disse kabler ved én og samme ekspropriationsproces. Dermed kan der opnås klarhed om alle nødvendige arealer, hvormed ledningsejere hurtigere kan finde genplacering.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at høringsnotatet ikke behandler rettigheder for konkrete ledningsanlæg, der krydser anlægsprojektet. De vil blive behandlet i forbindelse med detailprojekteringen og anlægsprojektets gennemførelse. Transportministeriets bemærkninger er derfor alene af generel karakter.

Gæsteprincippet er betegnelsen for en udfyldende regel, der finder anvendelse i tilfælde, hvor der uden vederlag er givet tilladelse til at anbringe en ledning på en ejendom. Lovforslaget fastlægger en anvendelse af gæsteprincippet svarende til gæsteprincippet i lov om offentlige veje og det ulovbestemte gæsteprincip. Udgangspunktet er, at ledningsejer skal betale for nødvendige arbejder på ledninger i forbindelse med anlægsprojektet. Undtagelsen er, at hvis andet er særligt bestemt ved aftale eller kendelse afsagt af en ekspropriationskommission, jf. forslagets § 8, stk. 2, afholdes udgifter til nødvendige arbejder på ledninger af anlægsmyndigheden. Tilsvarende bestemmelser er gængse i ministeriets anlægslove på vejområdet, og der kan senest henvises til lov nr. 802 af 7. juni 2022 om udvikling af statsvejnettet.

Bestemmelserne har ikke til formål at "låse" praksis på ledningsområdet. Praksis og fortolkning udvikler sig løbende, og det vil altid være den til hver tid gældende praksis på ledningsområdet, der anvendes i forbindelse med ledningsarbejder og betaling herfor. Dette er i overensstemmelse med Højesterets udtalelse i Cityring-dommen (2017.1536H), hvor det udtales, at der ikke var grundlag for at antage, at lovgiver ville fastfryse indholdet af gæsteprincippet, som det var gældende for tidspunktet for ikrafttrædelsen af § 7, stk. 5.



Bemærkningerne giver derfor ikke anledning til at ændre lovforslagets § 8.

I forbindelse med gennemførelsen af anlægsprojektet vil der være drøftelser mellem de enkelte ledningsejere og Vejdirektoratet, hvor rettigheder for alle relevante ledningsanlæg bliver klarlagt. Klarlæggelse af rettigheder er udgangspunktet for, om det er anlægsmyndighed eller ledningsejer, der har forpligtigelsen til at afholde udgifter til det nødvendige ledningsarbejde. Formålet er netop i samarbejde med ledningsejeren at undersøge og vurdere, om et eventuelt ledningsarbejde kan undgås.

Det er Transportministeriets opfattelse, at når ledningsejere har hjemmel til ekspropriation i særlovgivning for det pågældende forsyningsområde, skal anlægsloven ikke indeholde en ekspropriationshjemmel til fordel for berørte ledningsejere.

1.3. Generelt om processen for anlægsloven

Bjergsted Beboerforening kritiserer i deres hørings svar processen efter igangsættelse af opdatering af beslutningsgrundlag fra 2012.

Foreningen finder det kritisabelt, at der kun gik 10 dage fra høringsfristen var udløbet og svarene offentliggjort, til beslutningen om Kalundborgmotorvejen var taget – og at beslutningen tilsyneladende ikke tager hensyn til input fra lokalt hold. Desuden kritiseres det, at høringsnotatet ikke var færdigt, inden beslutningen blev truffet.

Foreningen finder det også kritisabelt, at t høringsperioden blev lagt i sommerferien. Processen klandres for ikke at være demokratisk og inddragende.

Bjergsted Beboerforening opfordrer derfor Vejdirektoratet og forligspartierne til at sætte processen på ”pause”, mens man gennemgår de mange hørings svar, lever op til en ærlig demokratisk proces og inddrager de lokale ressourcer langs rute 23.

Lokalforum Mørkøv, Skamstrup og Stigs Bjergby og Mørkøv Handels-, Håndværker og Borgerforening giver udtryk for, at der har været stor lydhørhed for foreningernes synspunkter både lokalpolitisk og i Vejdirektoratet – men man kan ikke se et aftryk i lovforslaget måske pga. den meget forcerede proces, hvor aftalen blev indgået nærmest inden hørings svarene, blev åbnet i Vejdirektoratet.



NOAH-Trafik, Rådet for Bæredygtig Trafik og Foreningen Nej til motorvejen på Røsnæs finder, at processen bag det udsendte forslag til anlægslov har været forceret og udemokratisk. Høringen vedr. VVM-analysen vedrørende projektet sluttede den 16. juni. Det var planen, at de 198 høringssvar skulle behandles af Vejdirektoratet, der herefter skulle komme med en indstilling. Det anføres blandt andet, at det er en helt igennem ubetyggende procedure, at en myndighed, som er interesseret i et infrastrukturprojekt, skal tage stilling til indsigelser mod projektet.

NOAH-Trafik og Rådet for Bæredygtig Trafik mener at forløbet viser, at borgerinddragelse, høringer m.m. ikke tages alvorligt af beslutningstagerne.

NEJ til Kattegatforbindelsen og Højhastighedstog i Vestsjælland, STOP motorvej over Samsø, Kattegatforbindelse – Nej tak, Nej tak til motorvej på Asnæs, Foreningen Nej til motorvej på Røsnæs finder at der er flere kritisable forhold ved processen.

Det kritiseres, at Vejdirektoratet har haft ca. 1 uge til at behandle og inkludere oplysninger fra høring om miljøkonsekvensvurderingen i forslag til lov af en eventuel 3. etape af Kalundborgmotorvejen. Hverken Transportministeriet, transportordførerne i forligskredsen, andre politikere eller interessenter kan have haft nok tid til at sætte sig ordentlig ind i problematikken, det finansielle grundlag eller de 198 indkommende høringssvar.

Det er foreningernes holdning, at Vejdirektoratet, Transportministeriet og politikerne i forligskredsen bag Infrastrukturaftalen ikke efterlever gældende lovgivning, Århuskonventionen og FN's Verdensmål ved at undlade at inddrage offentligheden og offentlighedens synspunkter i processen, og at der ikke er afsat tilstrækkelig tid i processen.

Foreningerne indstiller, at forslag til lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning annulleres.

Holbæk Kommune finder, at processen generelt har være præget af ændringer, først i forbindelse med at der skulle findes en række besparelser og dernæst i forbindelse med lovudkastet til anlægsloven. Kommunen mener, at materialet ikke virker gennemarbejdet, og at det fremstår med fejl og manglende præciseringer. Det påpeges i høringssvaret, at der ikke er overensstemmelse med beslutningen om igangsættelse af



Kalundborgmotorvejen og høringsmaterialet, hvilket gør det vanskeligt at forholde sig til materialet og forklare borgerne, hvad de skal forvente.

Holbæk Kommune forventer, at Vejdirektoratet præciserer høringsmaterialet/lovudkastet, og at der gennemføres en ny høringsproces. Kommunen er i øvrigt stærkt uforstående overfor at ingen af de tiltag, som Vejdirektoratet og kommunen har været i dialog om de senere år, er indarbejdet i anlægsloven, men alene medtaget som tilvalg.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet medgiver, at processen op til den offentlige høring over anlægsloven har været komprimeret. Dog skal det også bemærkes, at de forudgående miljøkonsekvensvurderinger til de tre projekter har været i offentlig høring i overensstemmelse med reglerne herfor i vejlovens kapitel 2 a, hvilket betyder, at de har været i høring i minimum 8 uger.

Anlægsloven blev sendt i offentlig høring af Vejdirektoratet den 7. juli og havde høringsfrist den 17. august 2023. Det giver samlet en høringsperiode på 42 dage, hvis man tæller dagen for udsendelsen med. Høringen har netop været lang, da høringen har ligget i juli og august måned. Ministeriet vurderer, at en frist på 42 dage er rimelig tid til at læse lovforslaget og komme med bemærkninger.

I forbindelse med opdateringen har Vejdirektoratet og Holbæk Kommune drøftet forskellige tiltag. Heraf er østvendte ramper ved Knabstrup og en parallelvej i Jyderup beskrevet og vurderet i Miljøkonsekvensvurderingen og medtaget som tilvalg.

Det er indarbejdet i lovforslagets bemærkninger, at de østvendte ramper i Bjergsted og Knabstrup samt parallelvejen fra Holbækvej til Amtsvejen kan etableres inden for anlægslovens hjemler, såfremt der findes finansiering hertil.

Det vil altså forudsætte, at der findes yderligere finansiering, men hvis det skulle vise sig at blive tilfældet, vil de nævnte ramper og parallelvejen kunne blive anlagt med hjemmel i anlægsloven.

1.4. Tre projekter i samme anlægslov



Bjergsted Beboerforening finder det kritisabelt, at der blev udarbejdet et forslag til anlægslov sammen med to andre projekter.

NOAH-Trafik, Rådet for Bæredygtig Trafik og Foreningen Nej til motorvej på Røsnæs finder det beklageligt, at Vejdirektoratet har bundtet 3 projekter sammen. Det giver et yderst uoverskueligt og sammenblandet høringsmateriale på 160 sider, der kan afholde borgere fra at sende hørings svar. Store milliarddyre anlægsarbejder bør behandles separat.

NEJ til Kattegatforbindelsen og Højhastighedstog i Vestsjælland, STOP motorvej over Samsø, Kattegatforbindelse – Nej tak, Nej tak til motorvej på Asnæs, Foreningen Nej til motorvej på Røsnæs finder, at hvert projekt skulle have været behandlet særskilt med egen anlægslov med tanke på, at der er tale om 3 særskilte projekter i 3 forskellige egne af Danmark.

Transportministeriet noterer sig tilkendegivelserne om, at infrastrukturprojekterne burde behandles separat i hvert sit lovforslag. Da alle anlægslovene vedrører samme politiske aftale finder Transportministeriet dog ikke anledning til at ændre på lovforslagets struktur. Det bemærkes endvidere, at de enkelte projekter er undersøgt i separate miljøkonsekvensvurderinger, som har været i særskilte offentlige høringer.

1.5. Fravigelser

NOAH-Trafik og Rådet for Bæredygtig Trafik, NEJ til Kattegatforbindelsen og Højhastighedstog i Vestsjælland, STOP motorvej over Samsø, Kattegatforbindelse – Nej tak og Nej tak til motorvej på Asnæs og Bjergsted Beboerforening finder, at følgende ordlyd af brevet til høringsparterne tilsidesætter borgernes mulighed for at klage, at den er problematisk og udemokratisk:

På baggrund af projekternes størrelse, beliggenhed og kompleksitet er det vurderet nødvendigt at regulere visse myndighedsforhold samt fravige visse love og klageadgange relateret til anden lovgivning, hvor det konkret har betydning for projekterne. Dette er bl.a. af hensyn til at sikre fremdrift i projekterne.

Denne fravigelse af anden lovgivning har ikke som konsekvens, at de for lovene bagvedliggende hensyn (fx natur- og planhensyn) ikke vil blive varetaget. Disse hensyn vil fortsat blive varetaget i projekterne



af Transportministeriet, i praksis Vejdirektoratet som den udførende bygherre, i overensstemmelse med reglerne i anlægsloven og på baggrund af rammerne i de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger for de tre projekter.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det ikke er ualmindeligt, at anlægslove inden for Transportministeriet ressort indeholder fravigelser af anden lovgivning. Fravigelserne skal bl.a. være med til at sikre projekternes fremdrift, da Folketinget ved vedtagelsen af en anlægslov har taget stilling til, at et anlægsprojekt skal gennemføres. I stedet for at indhente en administrativ tilladelse fraviges visse lovgivninger, og anlægsloven kan siges at udgøre tilladelsen i stedet for.

2. Høringssvar vedr. udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding

Kolding Kommune finder det meget betænkeligt, hvis ikke projektet gennemføres i dets fulde omfang grundet den store andel af tung trafik på strækningen. Tilsvarende udtrykkes bekymring hvis der ikke anlægges nødspor, og hvis ombygning af tilslutningsanlæg 62 ved Kolding Øst ikke gennemføres.

Kommunen bemærker, at det er af stor betydning, at der er tilstrækkelig kapacitet på motorvejsnettet rundt om Kolding, da der sker en stor udvikling, bl.a. af erhvervsmæssig karakter. Det er derfor betænkeligt, at der ikke planlægges med udvidelse mod syd ned mod Tankedalsvej og tilslutningsanlæg 65 og 65A.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at lovforslaget er en del af udmøntningen af Infrastrukturplan 2035, hvor det politisk blev besluttet, hvilke strækninger af statsvejnettet, der skal udbygges.

Der er fokus på at strækningen er et knudepunkt på motorvejsnettet, og det er vigtigt med en god fremkommelighed. Derfor har fokus i de besparelser, der er foretaget bl.a. med udeladelse af nødspor, udvidelse af samkørselspladser og krydsombygninger været ikke at påvirke fremkommeligheden på selve motorvejen.

3. Høringssvar vedr. anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape

Samfundsøkonomiske beregninger



NOAH Trafik og Rådet for bæredygtig trafik kritiserer, at der ikke er gennemført samfundsøkonomiske beregninger med en effekt, der viser konsekvenser af den ekstra bevilling, der blev tilført projektet i den politiske aftale. Desuden er der kritik af de samfundsøkonomiske beregninger og de forudsætninger, der er anvendt blandt i forhold til forudsætninger for fastsættelse af blandt andet afgifter og tidsgevinster. Dette giver ifølge foreningerne et helt forkert billede af projektets effekter.

Det kritiseres yderligere, at vigtige faktorer som barriereeffekter, landskab, rekreative områder, natur og dyreliv m.m. ikke indgår i de samfundsøkonomiske effekter. Der er oftest disse effekter, borgere protesterer imod. Derudover kritiseres det, at klimabelastningen ikke indgår, og det pointeres, at klimaloven også bør være af afgørende betydning på transportområdet. Desuden påpeges, at forudsætninger bag trafikprognoser hviler på forudsætninger om ubegrænset kapacitet i vejssystemet og højere takster i den kollektive trafik. Det pointeres, at det ikke er nødvendigt med flere motorveje.

Foreningen Nej til motorvej på Røsnæs kritiserer den ringe samfundsøkonomi og manglende værdisætning af påvirkning af natur- og miljøværdier. Det pointeres yderligere, at de fremskrevne transportberegninger er usikre, og motorvejen forekommer at være overflødig, og den kollektive transport i stedet bør udbygges.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at analysen bl.a. er baseret på trafikprognoser fra beregninger med Landstrafikmodellen og anlægsoverslag fra Vejdirektoratet, samt de nøgletal og enhedspriser, som Transportministeriet og Finansministeriet har etableret til brug for samfundsøkonomiske analyser. Beregningerne er udført med Transportministeriets officielle beregningsværktøj til samfundsøkonomiske analyser, TERESA. Tilgangen og metoden er således i tråd med vanlig praksis for samfundsøkonomiske analyser på transportområdet. Transportministeriet er bekendt med, at der i forskelligt regi er arbejdet med prissætning af påvirkning af natur- og miljøværdier, men at der ikke endnu er godkendte retningslinjer for dette. Dette er derfor beskrevet kvalitativt i miljøvurderingen.

En fast forbindelse over Kattegat

Foreningen Nej til motorvej på Røsnæs anfører, at der bør gennemføres nye konsekvensberegninger af støjscenarier på Kalundborgmotorvejen ved en eventuel ekstra belastning med trafik fra en fast Kattegatforbindelse. De er desuden uforstående



overfor, at der kan planlægges for en motorvej, der binder Hovedstadsområdet og Kalundborg sammen, uden at der samtidig udarbejdes en Strategisk Miljøvurdering af de samlede potentielle miljøpåvirkninger, herunder fra en eventuel forlængelse med en fast forbindelse over Kattegat, på den givne strækning.

Transportministeriet skal hertil bemærke i forhold til påvirkninger af en evt. Kattegatforbindelse, at en fast forbindelse over Kattegat er undersøgt på forundersøgelsesniveau, og projektet er således hverken konkretiseret eller politisk besluttet. En Kattegatforbindelse er derfor ikke på et stadie, hvor det kan indgå i de kumulative påvirkninger i forbindelse med en miljøkonsekvensvurdering af Kalundborgmotorvejens 3. etape.

Alternativer

NOAH Trafik og Rådet for bæredygtig trafik kritiserer, at alternativer til en motorvej ikke er belyst. For eksempel kunne jernbanen mellem København og Kalundborg være udbygget.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at projektet er en opdatering af en tidligere VVM-undersøgelse fra 2012. I 2013 blev der indgået en den politiske aftale af 21. marts 2013 om en ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. som bl.a. omfattede valg af løsning, som opdateringen har taget udgangspunkt i. I VVM-undersøgelsen fra 2012 indgik der alternativer blandt andet om linjeføring og kollektiv trafik. Alternativet om udbygning af den kollektive trafik blev i undersøgelsen fraevalgt.

Rasteanlæg

Danmarks Frie AutoCampere (DFAC) foreslår etableret rasteanlæg med toilet- og tømningfaciliter til autocampere, turistbusser m.m. på begge sider af motorvejen på strækningen mellem Mørkøv og Jyderup.

Lokalforum Mørkøv, Skamstrup og Stigs Bjergby og Mørkøv Handels-, Håndværker og Borgerforening er overbevist om, at forlængelsen af motorvejen kan få en gunstig betydning for udvikling af erhvervsområdet i lokalområdet bl.a. ved Cementvejen i Jyderup og på sigt et erhvervsareal syd for motorvejen mellem Mørkøv og Jyderup. Foreningerne vil i den forbindelse pege på muligheden for at erstatte/flytte de to planlagte rasteanlæg til dette erhvervsområde, hvor der samtidig kan etableres pendlerparkeringsplads og div. serviceanlæg i privat regi.



Foreningerne mener, at det endvidere kan blive en billigere løsning.

Holbæk Kommune foreslår, at der i stedet for rasteanlæg på begge sider af motorvejen anlægges et transportcenter, der minder om det i Greve, hvor private aktører kunne investere i centeret. Pengene til rasteanlæg foreslås i stedet anvendt til etablering af ramper ved Knabstrup.

Kommunen har noteret sig, at rasteanlæg ikke var en del af det projekt som blev præsenteret under den offentlige høring af projektforslaget og miljøkonsekvensvurderingen grundet Vejdirektoratets forslag til besparelser. Kommunen foreslår, at rasteanlæg udgår igen, og at midler anvendes til andet formål.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at Vejdirektoratet planlægger at etablere tømningssanieringer på rasteanlæggene, og at det var en del af det miljøvurderede projekt.

Transportministeriet har noteret sig forslaget om at lade rasteanlægget udgå, men fastholder, at et rasteanlæg på strækningen i tilknytning til selve motorvejen er centralt. Der gøres opmærksom på forskellen mellem et rasteanlæg og et transportcenter. Formålet med et ubemandet rasteanlæg er først og fremmest at give chaufføren og passagerne en pause undervejs på rejsen, hvor et transportcenter er drevet af kommercielle interesser.

Miljø- og natur i anlægsloven

Miljøstyrelsen bemærker, at det ikke fremgår klart, hvordan det sikres, at den økologiske funktionalitet af yngle og rasteområdet for markfirben ikke påvirkes i projektets anlægsfase. Eksempelvis fremgår det ikke, i hvilket omfang der etableres nye levesteder, og i hvilket omfang kvaliteten af eksisterende levesteder forbedres, samt hvordan det med disse tiltag sikres, at den økologiske funktionalitet af yngle og rasteområdet forbliver fuldstændig intakt. Der henvises til afsnit 9.2.7.6.1 i anlægsloven.

Derudover pointeres det, at det ikke fremgår af materialet, om der vil ske en påvirkning af paddernes rasteområder. For så vidt angår erstatningen for de vandhuller, der nedlægges, bemærker Miljøstyrelsen, at erstatningen skal være effektiv før eller senest, når nedlæggelsen af vandhullerne begynder at finde sted. Der henvises til afsnit 9.2.7.6.2 i anlægsloven.



Miljøstyrelsen bemærker, at VVM-redegørelsen skal indeholde en vurdering af, hvorvidt det aktuelle projekt vil kunne beskadige yngle- eller rasteområder for bilag IV-arter. Vurderingen af, om projektet vil påvirke yngle- eller rasteområder for bilag IV-arter, herunder om afværgeforanstaltninger er nødvendige for at opretholde den økologiske funktionalitet, kan ikke udskydes til en eventuel påvirkning indtræder. Der henvises til afsnit 9.2.7.6.3 og 9.2.13.2 om støjbelastning og flagermus i Bjergsted skov.

Miljøstyrelsen bemærker yderligere omkring fredningen af Bjergsted Bakker, at i forbindelse med den ministerielle høringsrunde den 23. juni 2023 om ovenstående lovforslag, gjorde Miljøstyrelsen blandt andet opmærksom på, at kompetencen til at vurdere, hvorvidt et givent projekt strider imod en frednings formål, ligger hos det enkelte fredningsnævn.

Vejdirektoratet har herefter udarbejdet et notat, der konkluderer, at anlægget ved Gl. Skovvej, i anlægs- og driftsfasen, ikke vil være i strid med formålet for fredningen af Bjergsted Bakker, og at en dispensation på denne baggrund vil kunne opnås.

Såfremt Vejdirektoratet vurderer, at der kan opnås en dispensation fra fredningen, finder styrelsen det unødvendig at indskrive en fravigelse af naturbeskyttelsesloven § 50 i forslaget til nævnte anlægslov.

Det er Miljøstyrelsens opfattelse, at fremgangsmåden, hvorved man ved anlægslov gennembryder fredningsinstrumentet, kun bør anvendes i tilfælde, hvor det må forventes, at der ikke kan opnås dispensation fra en fredning. I sådanne tilfælde er det endvidere styrelsens opfattelse, at gennembrydningen bør ske ved en ophævelse af fredningen på det berørte areal, så konsekvenserne af projektet for den pågældende fredning tydeligt fremgår under behandlingen af lovforslaget. Herved sikres det, at Folketinget får mulighed for at afveje hensynet til anlægsprojektet over for hensynet til de værdier, som fredningen har til formål at beskytte og som påvirkes af ophævelsen af fredningen.

Miljøstyrelsen er ikke enige i Vejdirektoratets vurdering af, at anlægsarbejdet ikke er i strid med fredningens formål. Dette synes desuden at fremgå af nedenstående citat fra lovforslaget, hvoraf fremgår, at påvirkningen af fredningen er væsentlig i driftsfasen. Af lovforslagets side 81 under afsnit "9.2.4.3 Påvirkning når udbygningen er færdig" fremgår følgende:

"Påvirkningen af fredningen ved Bjergsted Bakker vurderes at være væsentlig i driftsfasen, da der i



forbindelse med ændringen af Gl. Skovvejs tilslutning til Bjergsted Byvej inddrages mindre dele af randmorænen. Der er inddraget eksisterende vejrabat og landbrugsarealer, og vej anlægget i drift vurderes ikke at være i strid med fredningens formål. Midlertidige arbejdsarealer vil være reetableret efter anlægsarbejdets afslutning.”

Endvidere vil Miljøstyrelsen henviser til afsnittet om landskab og kulturarv side 14 i miljøkonsekvensrapporten for projektet, hvori følgende er vurderet:

”Påvirkningen af fredningen ved Bjergsted Bakker vurderes at være væsentlig i anlægsfasen, da der i forbindelse med ændringen af Gl. Skovvejs tilslutning til Bjergsted Byvej inddrages dele af randmorænen og foregår anlægsaktiviteter inden for det fredede område.”

...

”Påvirkningen af fredningen ved Bjergsted Bakker vurderes at være væsentlig i driftsfasen, da der i forbindelse med ændringen af Gl. Skovvejs tilslutning til Bjergsted Byvej inddrages dele af randmorænen.”

Vejdirektoratet gør i notatet opmærksom på, at nævnet tidligere har meddelt dispensation fra fredningen af Bjergsted Bakker til en mindre forlægning af Gl. Skovvej og en vendeplads i 2006. Miljøstyrelsen kan oplyse, at både projekt og påvirkning af fredningen havde et mindre omfang end nærværende anlægsprojekt. Endvidere finder styrelsen det problematisk, at en tidligere dispensation til et mindre projekt anvendes som argumentation for, at senere og meget større projekter uproblematisk skulle kunne gennemføres uden en dispensationssag. I den tidligere sag har fredningsnævnet netop vurderet og taget stilling til; at projektet ikke var i strid med fredningen. Den vurdering får fredningsnævnet i nærværende projekt ikke lejlighed til at foretage. At der én gang er meddelt dispensation medfører således ikke efter Miljøstyrelsens opfattelse en antagelse om, at fremtidige projekter også vil kunne opnå dispensation. En sådan praksis ville føre til en etapevis udhuling af fredningen og ændring af det landskab som gav grundlaget for en fredning til at begynde med.

Lovforslaget ophæver ikke fredningen, men suspenderer Naturbeskyttelseslovens § 50 i anlægsperioden. Det vil sige, at når anlægget står færdigt, gælder fredningen for vejarealer, bassin osv.



Der vil således være to gældende regelsæt (anlægsloven og fredningen) for området. Det kan give problemer med efterfølgende dispensationer, der skal forholde sig til fredningens formål hver gang noget skal ændres omkring vejen f.eks. nye lysmaster, støjhegn, terrænændringer eller lign. Det vil give anledningen til unødigt administration samt risiko for afslag fra Fredningsnævnet.

Miljøstyrelsen anbefaler således fortsat, at den del af fredningen, der berøres af anlægsprojektet ophæves, hvorved konsekvenserne af projektet i forhold til fredningen, tydeliggøres.

Endelig rummer Vejdirektoratets notat de kortbilag som Miljøstyrelsen efterspurgte i den ministerielle høringsrunde. Det er imidlertid uklart, hvorvidt notat og kortbilag blot er til Miljøstyrelsens orientering, eller om disse vil blive en del af materialet til lovforslagets behandling i Folketinget.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at Vejdirektoratet oplyser, at det er deres entydige vurdering, at en realisering af Kalundborgmotorvejens 3. etape, som beskrevet og vurderet i miljøkonsekvensvurderingen med tilhørende bilag, vil øge hele strækningens økologiske funktionalitet for de strengt beskyttede bilag IV-arter.

Der etableres således en lang række nye og mere egnede yngle- og rastebiotoper i form af nye paddeegnede vandhuller, lysåbne vejskråninger og dæmninger med løs jord og sparsom beplantning (tilpasset en pionerart som markfirben), samt veteranisering af betydelige skovarealer (som sikres bevaret for fremtiden), og som kan benyttes af ynglende og rastende flagermus samt rastende padder. Disse nye områder ligger alle i direkte tilknytning til de områder, der inddrages til nødspor, vejrabatter, tilslutningsanlæg, forsinkelsesbassiner og nye vejanlæg og udgør dermed samme rastehabitat.

Herudover vil risikoen for individdrab på alle beskyttede arter blive mindsket betragteligt ved en realisering af projektet, da der etableres ledende og skjærmende hegning og en lang række faunapassager - faunapassager og hegning som ikke eksisterer på den nuværende vejstrækning. Dermed sikres også en betydelig bedre udveksling af gener på tværs af vejanlægget, hvilket yderligere styrker de lokale bestande af de strengt beskyttede arter.



Det fremgår af MKV - rapporten afsnit 8.3.6 i afsnittet om padder, at alle paddehegn i projektet opsættes allerede før, anlægsfasen påbegyndes. Placeringen af paddehegn fremgår af afsnit 8.4.7 – underafnittet ”Barrieeffekt, faunapassager og paddehegn og sikring af økologisk funktionalitet” side 189-193 med tilhørende figurer. Opsætningen af de permanente paddehegn allerede før, anlægsarbejderne påbegyndes, sikrer, at padderne ikke vandrer ind i anlægsområderne, da er fuldkommen sammenfald med de områder, der skal sikres i relation til padder i anlægs- og driftsfasen.

Erstatningsnatur, inkl. vandhuller, etableres minimum en vækstsæson, inden de eksisterende arealer nedlægges for at opnå en naturlig vegetation.

Den midlertidige påvirkning af markfirben afværges ved at erstatte de midlertidigt inddragede levesteder med etablering af det dobbelte areal erstatningslevesteder (som erstatning for overdrevsarealer). Som det fremgår af anlægslovens afsnit 9.2.7.6.1, etableres disse erstatningshabitater med løst sand, grus og små buske forud for genudsætningen. Desuden forbedres de eksisterende levesteder, primært i forladte grusgravningsområder, ved etablering af plejeindsatser for at forhindre tilgroningen af overdrevsarealerne. Plejen iværksættes forud for anlægsarbejderne. Derved sikres at den økologiske funktionalitet af yngle og rasteområdet for markfirben forbliver fuldstændig intakt i anlægsperioden.

Miljøkonsekvensvurderingen er, ud fra et forsigtighedsprincip, foretaget med forudsætningen om, at der etableres afværgeforanstaltninger (støjskærm eller hastighedsnedsættelse) for at opretholde den økologiske funktionalitet i flagermus yngle- og rasteområder i Bjergsted Skov. Der foretages yderligere undersøgelser af støjpåvirkningen af flagermus for evt. af undgå disse afværgeforanstaltninger, hvis det viser sig, at der ikke er rastende og ynglende individer af de støjfølsomme arter inden for støjubredelsesområdet.

For så vidt Miljøstyrelsens bemærkninger om fredning af Bjergsted Bakker, bemærker Transportministeriet, at i overensstemmelse med praksis for anlægslove inden for Transportministeriets ressort kan der indarbejdes fravigelser fra anden lovgivning bl.a. af hensyn til at sikre fremdriften i projektet ved at Folketinget med vedtagelsen af en anlægslov har taget stilling til, at projektet skal gennemføres.



At der i § 6, stk. 1, i forslag til anlægslov er indsat en fravigelse af kravet om, at der skal indhentes dispensation efter naturbeskyttelseslovens § 50, indebærer ikke, at de hensyn, der ligger bag bestemmelsen, ikke varetages i anlægsprojektet. De nævnte hensyn varetages i stedet af transportministeren i anlægsprojektet efter reglerne i anlægsloven. Anlægsprojektet skal gennemføres efter anlægslovens bestemmelser i overensstemmelse med bemærkningerne til lovforslaget.

Fredningens formål er at sikre de naturvidenskabelige, landskabelige og rekreative værdier i fredningens område. En væsentlig del af fredningens formål er at sikre, at Bjergsted Bakker ikke gror til, og at udsigten fra bakkekammen og indblikket til det markante højdedrag og søen ikke sløres af beplantning. Vejdirektoratet har vurderet, at indgrebet ikke vil være i strid med fredningens formål, da anlægget alene berører fredningens yderområde, og at anlægget ikke er til hinder for udsigt fra og/eller indblik til det fredede område.

Vejdirektoratet har til brug for vurderingen af, om projektet er i strid med fredningens formål og dermed mulighed for dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 50, lagt vægt på, at en del af det fredede areal allerede er vejareal, at der foreligger tidligere dispensation fra fredningen til sammenligneligt indgreb og vejformål, samt at indgrebet er konkret begrundet i samfundsmæssige hensyn i form af udvikling af infrastruktur.

På den baggrund vurderer Transportministeriet, at projektets indvirkning på fredningen ikke er i strid med fredningens formål, hvormed der vil kunne opnås dispensation, jf. naturbeskyttelseslovens § 50.

Transportministeriet gør opmærksom på, at ministeriet ikke er af den opfattelse, at det forhold, at der tidligere er givet dispensation fra fredningen medfører, at der per automatik vil kunne opnås dispensationer til efterfølgende indgreb. Det vil altid bero på en konkret vurdering. Tidligere udstedte dispensationer anvendes alene som fortolkningsbidrag i en samlet vurdering af det konkrete indgreb.

Miljøstyrelsen henviser til, at miljøkonsekvensrapporten beskriver, at det er vurderet, at projektet vil medføre en væsentlig påvirkning af fredningen ved Bjergsted Bakker i anlægs- og driftsfasen. Transportministeriet gør opmærksom på, at begrebet "væsentlig" i denne kontekst henviser til vurdering af projektets indvirkninger på miljøet jf. proceduren i vejlovens kap. 2 a



(miljøkonsekvensvurdering af større statslige vejanlæg). Der er dermed ikke tale om en væsentlighedsvurdering i forhold til fredningens formål.

Miljøstyrelsen anbefaler, at fredningen ophæves, for så vidt angår det område, der berøres af projektet. Transportministeriet gør opmærksom på, at det er almindelig praksis for anlægslove, at et mindre indgreb i fredninger håndteres via dispensationsbeføjelsen i naturbeskyttelseslovens § 50, når projektet ikke er i strid med fredningens formål. Det er Transportministeriets opfattelse, at dispensation er et mindre indgreb i en fredning end tilfældet vil være, hvis dele af en fredning ophæves. Vejdirektoratet har stort kendskab til håndtering af vejprojekter beliggende inden for fredede områder, og Vejdirektoratet er bekendt med proceduren i forhold til indhentelse af eventuelle nødvendige dispensationer.

Transportministeriet gør endvidere opmærksom på, at fredningsnævnene ved tidligere udtalelser har fastslået, at der med vedtagelse af en anlægslov må anses at være gjort op med spørgsmålet om iværksættelse af selve udbygningsprojektet og vejtraceet mv. og at det ansøgte kan gennemføres uden fredningsnævnets dispensation. Det er efter Transportministeriets opfattelse mest korrekt at indsætte en bestemmelse, der fraviger kravet om indhentelse af dispensation. Folketinget vil dermed tage stilling til projektets indvirkning på fredningen.

Vejdirektoratet har i forbindelse med lovens udarbejdelse fremsendt notat til Miljøministeriet vedrørende vurderingen af projektets indvirkning på fredningen af Bjergsted Bakker. De centrale vurderinger i notatet er efterfølgende indarbejdet i anlægslovens bemærkninger.

Tilslutningsanlæg i Jyderup

Holbæk Kommune opfordrer i deres høringssvar til, at der træffes en endelig beslutning omkring det eksisterende tilslutningsanlæg ved Holbækvej i forbindelse med vedtagelsen af anlægsloven, da det har stor betydning for, hvordan trafikken i og omkring Jyderup berøres. Kommunen bemærker i deres høringssvar, at såfremt tilslutningsanlægget bevares, vil der ikke være et behov for etablering af parallelvej fra Holbækvej til Amtsvejen.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det politisk er besluttet, at der skal anlægges motorvej på hele strækningen. Det



følger af lovens almindelige bemærkninger (pkt. 3.1.2.1), at det eksisterende tilslutningsanlæg i midten af Jyderup (Holbækvej) i forbindelse med anlægsprojektet kan blive nedlagt. Det er i så fald en beslutning, der tages på et senere tidspunkt. Dette vil ske i forbindelse med gennemførelsen af projektet.

Parallelvej fra Holbækvej til Amtsvejen

Holbæk Kommune gør i deres høringssvar opmærksom på en uklarhed i ordlyden af lovforslagets kapitel 1, § 1 hvor der er kommet til at stå 'Holbæk' i stedet for 'Holbækvej'.

Holbæk Kommune anbefaler, at Folketinget vælger at prioritere tilvalget "Parallelvej fra Holbækvej til Amtsvejen" som beskrevet under lovforslagets afsnit 3.1.2.3.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet har noteret sig kommunens anbefaling. I den forbindelse skal det pointeres, at parallelvejen primært aflaster Jyderup by for gennemkørende trafik som følge af ændringer i tilslutningsanlæg. Det er primært et lokalt behov den understøtter.

Transportministeriet skal herudover bemærke, at parallelvejen er indarbejdet i lovforslagets bemærkninger, så den kan etableres inden for anlægslovens hjemler, såfremt der findes finansiering hertil.

Det vil altså forudsætte, at der findes yderligere finansiering, men hvis det skulle vise sig at blive tilfældet, vil parallelvejen kunne blive anlagt med hjemmel i anlægsloven.

Endelig bemærker Transportministeriet, at det er korrekt, at der skulle have stået Holbækvej i § 1 i stedet for Holbæk. Dette tilrettes.

Østvendte ramper ved Bjergsted og trafik gennem Bjergsted

Bjergstedslagteren bakker op om forslaget om etablering af østvendte ramper ved Bjergsted for at få den tunge trafik på motorvejen så hurtigt som muligt og for at mindske lastbiltrafikken gennem Bjergsted by.



Andreas Hastrup, mfl. ønsker, at der etableres østvendte ramper ved Bjergsted af hensyn til trafiksikkerheden for bløde trafikanter, nem adgang til motorvejen for forældre til skoleelever, lokale beboere og virksomheder samt for at de mange tunge transportere i området hurtigst muligt kan komme på motorvejen. Der argumenteres for at anlæg af ramper vil mindske den årlige CO₂-udledning betragteligt med en nemmere adgang til motorvejen.

Der gives udtryk for, at der er 176 borgere, der har en underskrevet en liste. Det bemærkes, at underskrivere bakker op om etablering af en cykel- og gangsti mellem skolen og Bjergsted, samt anlæg af østvendte ramper - i nævnte rækkefølge.

Andreas Hastrup gør opmærksom på, at trafikken gennem Bjergsted by vil stige betragteligt, hvis der ikke etableres østvendte ramper.

Bjergsted Beboerforening og Bregninge Beboerforening har i en årrække været i tæt dialog med Vejdirektoratet om projektet og de afledte konsekvenser. I foråret 2023 offentliggjorde Bjergsted Beboerforening et oplæg om ”En klogere Kalundborg motorvej” med opbakning fra 22 lokale og regionale organisationer, virksomheder og foreninger.

Vejen gennem Bjergsted er snoet frem til og igennem landsbyen og der er ikke meget plads til at komme ud på vejen fra matriklerne, som i mange tilfælde ligger under vejniveau. Vejdirektoratet anfører i den opdaterede VVM, at trafikken gennem Bjergsted vil stige med anslået 700 ekstra køretøjer om dagen. Beboerne i landsbyen tror, denne ”prognose” er betydeligt større måske omkring 1.000 ekstra køretøjer om dagen. Da rute 23 blev anlagt i sin tid, var en af hovedårsagerne at få ledt den stigende trafik uden om landsbyen. Der er to børnehaver, to dagplejere og en friskole i og i tilknytning til Bjergsted. Det genererer meget trafik fra oplandet, når forældre skal aflevere børn og køre videre på arbejde gennem landsbyen. Desuden er der en populær slagterbutik, som mange fra oplandet benytter – også sommerhusejere og -gæster fra Kaldred-Allehave-Eskebjerg.

For at forebygge ovenstående potentielt farlige situationer, foreslår foreningerne, at man lukker den del af Bjergsted Byvej, der løber mellem motortrafikvejen og Bjergsted Byvej 39. Den planlagte vejoverføring over motorvejen øst for Bjergsted droppes og i stedet forlænges den del af Bjergsted Byvej, der udgår fra Amtsvejen ved Jyderup og følger rute 23 på nordsiden mod vest, frem til Bregningevej nord for Bjergsted, se fig. 1. For at imødekomme

cyklisternes behov, etableres der en cykelpassage under motorvejen, der hvor Vejdirektoratet planlægger at etablere en passage for mindre skovmaskiner og besøgende i Bjergsted Skov. Med dette forslag forebygger man unødige kørsel gennem landsbyen, men ikke mindst de bilister, der kommer fra Gl. Skovvej, Bregningevej og Bjergstedvej vil opleve en mindre anstrengende og vanskelig vej, når de skal videre mod Jyderup, Holbæk og København. Det foreslås endvidere, at der etableres fartbegrænsning på 30 km gennem landsbyen.

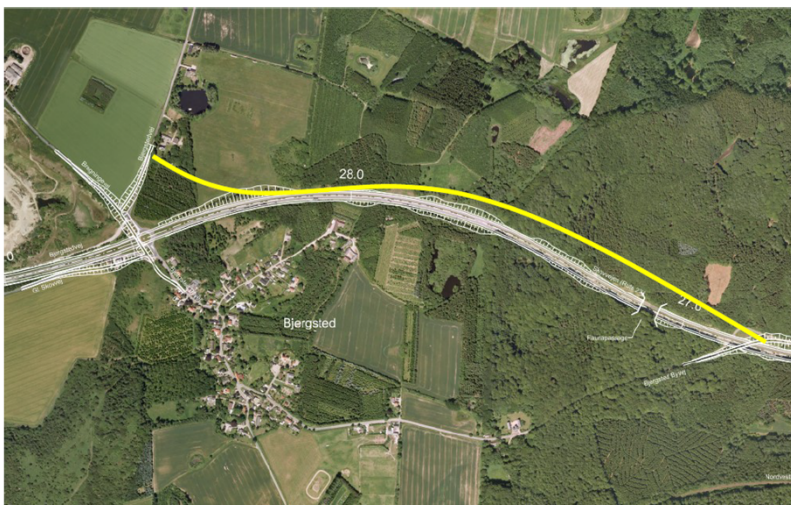


Fig. 1 Forslag om ny vej mellem Bregningevej nord for Bjergsted og til forlængelsen af Bjergsted Byvej der udgår fra Amtssvejen ved Jyderup

For at kunne håndtere den tunge lastbiltrafik fra grave- og industriområder foreslår foreningerne, at man etablerer en infrastruktur, der bl.a. omfatter korridorer og underføringer under de kommunale veje i graveområderne syd for Gl. Skovvej; mellem Gl. Skovvej og motorvejen; mellem motorvejen og Bregningevej samt graveområderne nord for Bregningevej til at varetage kørslen med materialer, beton og flydende asfalt frem til et østvendt rampeanlæg i industriområdet ved Gammelrand. Det skal via lovgivning sikres, at de forskellige graveområder færdiggraves efter planer, der skaber mindst mulig gene for de lokale samt at indvindingen sker successivt og områder færdiggraves og -behandles. Regionen og kommunen bør have indflydelse på, hvordan dette sikres. Der foreslås skiltet med gennemkørsel forbudt for køretøjer over 3500 kg på Bregningevej og Gl. Skovvej samt etableres cykel- og gangsti mellem Bregningevej og Bjergsted.

Bregningevej-Bjergsted og Bregningevej Naturbørnehaven finder, at det foreliggende forslag, der hverken rykker motorvejen nordpå eller



indeholder østvendte ramper, gør det yderst svært at undgå, at Bregningevej bliver endnu farligere at færdes på, når de tunge lastbiler fra grusgraven ikke kan komme ud på motorvejen.

Det vurderes derfor absolut nødvendigt, at Vejdirektoratet ikke kun tænker på motorvejens udformning, men at de indgår i et forpligtende samarbejde med Kalundborg Kommune om stykket ved Bjergsted, så det rent faktisk også bliver muligt for kommunen at etablere løsninger, der sikrer, at Bregningevej ikke bliver endnu farligere, end den allerede er. Dette er nødvendigt fra 1. spadestik, så trafiksikkerheden også sikres i etableringsfasen.

Det har i forvejen i mange år været et stort ønske, at der etableres en cykelsti mellem Bregninge og Bjergsted. Der kører dagligt et højt antal køretøjer på Bregningevej, og der køres i alt for høj fart, hvilket er påvist ved målinger. Store tunge lastbiler fra grusgravene vil kun forværre disse problemer, og risikoen for at en blød trafikant køres ihjel forøges.

Forældre og ansatte fra Jyderupsiden vil ifølge det forelagte forslag skulle køre gennem Bjergsted for at komme til stordagplejen Æblehuset og til Bregnen Naturbørnehave & Bregninge-Bjergsted Friskole. Dette vil betyde, at trafikken gennem Bjergsted by forøges betydeligt, og skolevejen for børn til og fra Bjergsted vil blive farligere.

Skolen ser frem til, at Vejdirektoratet i samarbejde med Kalundborg Kommune udarbejder en fælles løsning på ovennævnte problemstillinger, inden der tages endelig beslutning om motorvejsstykket ved Bjergsted.

Kalundborg Kommune erkender, at det er svært at finde en løsning, som tilgodeser både råstoftrafik, lokalsamfundet Bregninge-Bjergsted og motorvejens stramme økonomi. Kalundborg Kommune mener, at det er vigtigt at finde en god løsning, som tilgodeser lokalsamfundet og de udfordringer, som ligger i, at området i forvejen er relativt meget påvirket af råstoftrafikken.

Kalundborg Kommune er positiv overfor, at det undersøges om Bregninge Beboerforenings og Bjergsted Beboerforening forslag, om tilslutningsramper ved Nylandsvej kombineret med aftaler mellem graveaktørerne om at anvende interne veje mellem graveområderne, kunne være en samfundsmæssig bedre løsning, der mindsker CO₂-udledning ved omvejskørsel og sikrer et bedre lokalmiljø for landsbysamfundene.



Kalundborg Kommune er ligeledes åbne for, at en bro over motorvejen ved Bjergsted Byvej kan erstattes af en vejforbindelse på den nordlige side af motorvejen mellem Bjergsted Byvej og Bregningevej. En sådan vejforbindelse vurderes at ville aflaste Bjergsted for gennemkørende trafik.

Region Sjælland bemærker, at det fremgår af anlægsloven, at østvendte ramper ved Bjergsted er behandlet som en del af miljøkonsekvensvurderingen som muligt tilvalg. Som Regionen på møde 7/10-22 med Vejdirektoratet og Kalundborg Kommune tidligere har gjort opmærksom på, så er tilslutningen ved Kalundborg Regionale Graveområde vigtig for transporten af råstoffer fra råstofområderne nord og syd for Skovvejen. Region Sjælland går gerne i eventuel dialog om alternative tilslutninger til motorvejen, så længe det er muligt at varetage hensynet til den regionale råstoftransport.

Nymølle Stenindustrier A/S har bekymringer i forhold til trafikproblemer, der på sigt vil opstå til og fra råstofgravene mellem Bjergsted og Bregninge. Denne problemstilling ønskes der taget hånd om, så borgerne i området generes mindst muligt af den tunge trafik. Det bemærkes, at som råstofindvindingen skrider frem i graveområdet i dag, vil indvindingen flytte mod nordøst for Bregningevej. Den første grusgrav er allerede åbnet nordøst for Bregningevej, og inden for en kortere årrække forventes der at åbne flere grave i dette område.

I dag bliver området trafikbetjent via rundkørslen til Skovvejen. Adgangsvejen via rundkørslen lukkes, når Skovvejen opgraderes til motorvej, fordi Vejdirektoratet har planlagt, at området skal vejbetjenes fra tilkørslen syd for Løgtved.

Den fremtidige tunge trafik fra området kan derfor ikke komme direkte til Skovvejen, men skal over Skovvejen ad en planlagt bro og via Gl. Skovvej og Frederiksberg og til Skovvejen. Turen rundt er ca. 7,7 km mod i dag ca. 700 meter. Der skal derfor som udgangspunkt i en meget lang årrække ske transport via Gl. Skovvej og Frederiksberg. Det frygtes dog, at en del af transporten også vil komme til at foregå via de mindre veje via f.eks. Stokkebjerg og til de planlagte tilkørsler til Skovvejen derfra.

Når råstofindvinding i området er på sit højeste, vil der være en forventet merkørsel på 60.000 tunge lastbiler om året. Hvis der ikke bliver etableret ramper til Skovvejen, skal der køres i størrelsesordenen 700.000 km ekstra med en merbelastning på det



lokale vejnet. Den ekstra kørsel svarer til en CO₂-udledning i størrelsesordenen 1.200 tons.

Hvis der anlægges tilkørselsramper fra Bregningevej og til den nye Skovvejen undgås gener på det lokale vejnet og de afledte miljøbelastninger. Nymølle Stenindustrier A/S foreslår derfor, at der etableres tilkørselsramper, hvor Bregningevej i dag mødes med Skovvejen. Med østvendte ramper ved Bjergsted vurderes transporten til og fra graveområdet at kunne foregå som i dag. Lokalt omkring graveområdet ved Bregningevej bør der desuden også arbejdes for at begrænse generne og forbedre de nuværende forhold.

Nymølle Stenindustrier A/S tilslutter sig de 176 borgeres høringsvar med et ønske om ”Østvendte ramper ved Bjergsted” samt en gang-/cykelsti mellem skolen og Bjergsted.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at de østvendte ramper ved Bjergsted er indarbejdet i lovforslagets bemærkninger, så de kan etableres inden for anlægslovens hjemler, såfremt der findes finansiering hertil.

Det vil altså forudsætte, at der findes yderligere finansiering, men hvis det skulle vise sig at blive tilfældet, vil de nævnte ramper kunne blive anlagt med hjemmel i anlægsloven.

Det bemærkes herudover, at forslaget om en vejforbindelse mellem Bjergsted Byvej og Bregningevej nord for motorvejen ikke har været behandlet som en del af den opdaterede miljøkonsekvensvurdering.

I forhold til forslaget om at etablere et nyt rampeanlæg i forbindelse med Nyrandsvej bemærkes det, at henset til en motorvejs funktion som overordnet vejnet, skal antallet af adgange til motorveje begrænses mest muligt, og et muligt rampeanlæg ved Nyrandsvej kan ikke anbefales.

Transportministeriet noterer sig, som også Kalundborg Kommune bemærker, at det er svært at finde en løsning, som tilgodeser de forskellige hensyn i området med lokal trafik, cyklister og råstoftransporter. Vejdirektoratet indgår gerne i fortsatte drøftelser i det omfang det vedrører de statslige interesser i forhold til at løse udfordringerne i området.

Ramper ved Knabstrup



Lokalforum Mørkøv, Skamstrup og Stigs Bjergby og Mørkøv Handels-, Håndværker og Borgerforening anfører i deres høringsvar, at for at få det optimale udbytte af den nye motorvej er det afgørende, at trafikken så hurtigt som muligt bliver ledt ned på motorvejen. Som et tilvalg er der i lovforslaget ramper ved Knabstrup, men alene østvendte ramper, hvilket undrer foreningerne.

Manglende ramper – både mod øst og vest - anføres som værende et problem ikke blot for beboere, erhvervsliv og besøgende i Knabstrup by, men også for de to lokalområder – Mørkøv og Regstrup - som støder op til Knabstrup. Disse naboområder vil blive belastet af betydelig mere trafik. Karakteren af denne øgede trafik, både mod øst og vest, vil være gennemgående trafik og ikke blot lokaltrafik. Dertil kommer, at trykket vil stige yderligere på alle de veje, som leder til tilslutningspunkter på motorvejen.

Fra Knabstrup er der både mod øst og vest tale om en strækning på ca. 6 km, før man kan komme på motorvejen (hvis ramperne ikke kommer). Beregningerne er af ældre dato, men estimerer 800 biler yderligere på de små veje i begge retninger. Strækningen anvendes i dag af mange bløde trafikanter herunder skolebørn, så uden ramper bliver der brug for store investeringer i form af cykelstier, vejforbedringer mv.

I Mørkøv har Holbæk Kommune netop investeret et betydeligt beløb i form af cykelstier og trafikdæmpende foranstaltninger netop for at sikre svage trafikanter og skabe et bedre bymiljø. Hvis den gennemgående trafik nu skal ledes gennem byen, kan virkningen af denne indsats blive markant formindsket.

Foreningerne finder, at den faktiske pris for ramperne ved Knabstrup (henholdsvis 17. mio. kr. og 12 mio. kr. i forhold til et samlet budget på ca. 2,5 milliarder), er et meget lille beløb.

Knabstrup Lokalforum har meget længe set frem til en løsning på det meget farlige kryds ved Knabstrup Møllebakke/Knabstrupvej og Skovvejen. Det ses som en afgørende forbedring, at der kommer en bro over motorvejen her, og den må meget gerne være det allerførste, der bliver bygget, når arbejdet går i gang.

Det er imidlertid også afgørende for Knabstrup Lokalforum, at der også fremover bliver let adgang til motorvejen til og fra Knabstrup. Ikke kun for byens beboere og virksomheders skyld, men også af hensyn til nabobyerne samt de mange, der dagligt gæster byen for at arbejde, handle, deltage i arrangementer eller andre formål.



Lokalforum finder det glædeligt, at lovforslaget har et tilslutningsanlæg ved Knabstrup med i forslaget. Desværre kun som en option og derfor ikke automatisk en integreret del af den samlede løsning. Der anmodes derfor om, at det bliver præciseret, at optionen vælges til eller, at den udvides til ramper i begge retninger. Trafikudviklingen retter sig nemlig i stigende grad mod vest. Ikke mindst den kraftige erhvervsudvikling i Kalundborg gør hele strækningen langs rute 23 til et oplagt bosætningsområde for de mange tusind nye medarbejdere, der skal ansættes i de kommende år.

Der ønskes derfor fortsat et tilslutningsanlæg med ramper mod både øst og vest i Knabstrup. Hvis der ikke kommer tilslutning til motorvejen ved Knabstrup, vil det medføre en øget trafik på lokalvejene især mod og gennem Mørkøv, men også gennem Regstrup og Søstrup vil trafikmængden øges. Der er tale om skoleveje uden cykelstier, som i forvejen plages af stigende trafikbelastning.

Der er et udtalt ønske om at etablere mere erhverv langs den sydlige side af motorvejen mellem Mørkøv og Jyderup, og i Knabstrup er der gode muligheder for øget bosætning. Holbæk Kommune er allerede i gang med investeringer i Knabstrup til renovering af skole og børnehus, og i samarbejde med et boligselskab er der mange nye boliger på vej. For at Knabstrup fortsat skal være et attraktivt sted at bosætte sig, skal der være gode adgangsforhold til den nye motorvej. Uden ramper skal man i fremtiden enten køre 6 km mod øst og krydse motorvejen tre gange eller køre fire-fem km mod vest ad snoede landeveje og gennem byområde for at komme på motorvejen.

Forringede adgangsforhold vil påvirke Knabstrup bys handelsliv negativt, ligesom kulturelle arrangementer og foreningsaktiviteter vil få sværere ved at tiltrække deltagere udefra. Et fremtidigt skyttecenter af internationalt format, som der er planer om ved Knabstrup Hallen, fortjener også bedre adgangsforhold end de planlagte.

Knabstrup, Regstrup og Mørkøv, Skamstrup og Stigs Bjergby Lokalforum er enige om, at der er behov for et tilslutningsanlæg ved Knabstrup med ramper i begge retninger. Holbæk Kommunes kommunalbestyrelse og administration bakker op om ønsket.

Det er Knabstrup Lokalforums klare overbevisning, at den samfundsmæssige værdi som tilføres ved at etablere ramper, langt overgår den forholdsvis beskedne merudgift på (anslået 17 + 12



mio.kr.) ramperne vil koste. Hele motorvejsstrækningen mod Kalundborg rummer store potentialer for udvikling af både erhverv og bosætning samt diverse rekreative formål. Derfor vurderes det afgørende, at der træffes kloge fremtidssikrede beslutninger, så de nødvendige anlæg kommer med fra starten i en sammenhængende løsning for hele strækningen.

Holbæk Kommune ønsker at øst- såvel som vestvendte ramper indarbejdes i anlægsloven for at sikre den nødvendige infrastruktur, så borgerne i området omkring den nyanlagte motorvej kompenseres ift. ændringer i støj, trafikikkerhed og trafikmængder.

Kommunen anfører, at Knabstrup er en by i udvikling hvor kommunen i disse år investerer mange penge i skole, børnehus og nye boliger. Kommunalbestyrelsen stiller sig uforstående overfor at de ramper som vil kunne forbinde Knabstrup og omegn til den nye motorvej ikke er blevet en del af projektet. Ingen ramper vil forværre trafikikkerheden og give omvejskørsel for de mange hundrede daglige bilister som i fremtiden ikke vil kunne tilgå Skovvejen direkte. Der nedlægges 2 eksisterende adgange og Knabstrups borgere pålægges kilometerlange omveje. Trafik i vestgående retning vil fremover skulle køre ad den smalle Holbækvej gennem Mørkøv for at tilgå motorvejen. Ruten er en skolevej med mange cyklende børn.

Kommunen gør opmærksom på, at det tidligere er vurderet at udgifterne til anlæg af et fuldt tilslutningsanlæg ved Knabstrup er ca. 35 mio. kr.

Kommunen anfægter, at der ikke skulle være udført modelberegninger for udformningen af østvendte ramper ved Knabstrup. Der henvises til en trafikanalyse, som Viatrafik har udarbejdet for kommunen i 2022, en rapport som også er delt med Vejdirektoratet. Trafikanalysen er vedhæftet som bilag til høringssvaret.

Med henvisning til trafikanalysen er der en forventning om 600-800 biler på hver motorvejsrampe. Kommunen argumenterer for, at tallet ikke er lavt sammenlignet med andre, udvalgte rampeanlæg.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at vestvendte ramper ved Knabstrup ikke har været behandlet som et tilvalg i forbindelse med opdatering af projektet. Disse er derfor heller



ikke miljøvurderet, ligesom der ikke foreligger et konkret anlægsoverslag for disse.

Angående de østvendte ramper ved Knabstrupskal Transportministeriet hertil bemærke, at de østvendte ramper ved Bjergsted er indarbejdet i lovforslagets bemærkninger, så de kan etableres inden for anlægslovens hjemler, såfremt der findes finansiering hertil.

Det vil altså forudsætte, at der findes yderligere finansiering, men hvis det skulle vise sig at blive tilfældet, vil de nævnte ramper kunne blive anlagt med hjemmel i anlægsloven.

Vejdirektoratet oplyser, at den omtalte trafikanalyse fra Via Trafik er modtaget fra kommunen og har været har været anvendt af Vejdirektoratet i forbindelse med projektet bl.a. til vurdering af den trafikale effekt af eventuelle ramper ved Knabstrup.

Stibro ved Tvede

Torbenfeldt Gods gør indsigelse mod den planlagte stioverføring ved Tvede. Der argumenteres i høringssvaret for, at lovforslaget er et forsøg på at lovliggøre et ulovligt forhold. Af høringssvaret fremgår det, at der er ca. 47 adgangsveje til skoven, som frit kan benyttes af alle. I høringssvaret argumenteres der for, at adgangen til skoven via Knabstrup Møllebakke vil være mere sikker, og at afstanden fra Knabstrup by til skoven via denne er sammenlignelig med afstanden til skoven via den foreslåede stibro ved Tvede. Godset finder endvidere, at den planlagte stibro med tilhørende ramper er et voldsomt indgreb i naturen, og der stilles spørgsmålstejn ved hvor mange brugere, der reelt vil benytte stibroen. Der er foretaget tællinger, som indikerer, at adgangen til skoven i dag dagligt benyttes af 9-12 personer.

Torbenfeldt Gods foreslår, at de planlagte midler til etablering af stibro, anslået til 25-30 mio. kr., anvendes til andet formål til glæde for flere. Ramper ved Knabstrup nævnes som en mulighed.

Holbæk Kommune mener, at etablering af en ny stibro ved Tvede er en stor udgift med tanke på det antal brugere, som forventes at passere dagligt. Kommunen anbefaler i stedet at pengene til stibroen anvendes til at etablere ramper ved Knabstrup, eller at de indgår i en samlet omprioriteringspulje, som kan drøftes mellem kommunen og Vejdirektoratet. Der gøres i høringssvaret opmærksom på et tidligere høringssvar fra Torbenfeldt Gods.



Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet har noteret sig synspunkterne om den foreslåede stibro ved Tvede. Transportministeriet har dog fastholdt stibroen i lovforslaget af hensyn til den rekreative anvendelse i området omkring Tvede.

Erhvervsudvikling og infrastruktur i Kalundborg Øst

Kalundborg Kommune bemærker, at i disse år opleves en væsentlig vækst i kommunens erhvervsudvikling, som primært foregår i de udlagte erhvervsområder i Kalundborg Øst. Se fig. 1.

Kalundborg Kommune har derfor i samarbejde med Vejdirektoratet skitseret, hvordan der kan opnås en god vejforsyning til byudviklingen i Kalundborg Øst samtidig med, at kommuneplanens intentioner om på sigt at forbinde rute 22 og 23 er indarbejdet.

Den eksisterende Kærbyvej nedlægges, og der etableres i stedet en ny østligere vejforbindelse foreløbigt benævnt "Ny Kærbyvej". Ny Kærbyvej vil afvikle både den nuværende lokaltrafik på Kærbyvej, føde det nye erhvervsområde i Kalundborg Øst, og planlægges inden for en årrække forbundet til rute 22. Herfra kan der på længere sigt eventuelt arbejdes videre med en forbindelse videre til Ny Vesthavn.

Kalundborg Kommune er i gang med at detaljere planlægningen af erhvervsområdet i Kalundborg Øst, og udbygningen forventes at ske hurtigt og parallelt med anlæggelsen af motorvejen. På grund af den store udbygningshastighed i området forventer Kalundborg Kommune allerede i 2030 en ÅDT på Ny Kærbyvej på cirka 6.000 køretøjer, hvoraf en stor del skal til- eller fra motorvejen. For at sikre en smidig trafikafvikling ønsker kommunen derfor, at motorvejen fra starten anlægges med østvendte ramper ved Ny Kærbyvej.

I tilknytning til dette skal det bemærkes, at frihøjden under jernbanen på den eksisterende forbindelse til Kalundborg Havn via Hovvejen er for lav til mange transporter, da frihøjden kun er 4,10 meter. Dette medfører i dag uønsket passage af særtransporter ind gennem Kalundborg bys centrum. Kalundborg Kommune beder derfor Vejdirektoratet om at sikre, at der i forbindelse med udførelsen af motorvejen sikres en fremtidig forbindelse for særtransporter udenom Kalundborgs centrum. Etablering af Ny Kærbyvej og østvendte ramper til motorvejen kan være med til at løse denne udfordring, da det forventes, at Ny Kærbyvej og broen

på længere sigt vil være en del af forbindelsen til rute 22, og at vejen vil give en aflastning af trafikken på Hovvejen.

Arbejdet med at lokalplanlægge for kommende industri i erhvervsarealerne er igangsat, og det er centralt i denne planlægning, at etableringen af Ny Kærbyvej i rammeområde K05.E10 nord for jernbanen inklusive de østvendte ramper foregår parallelt med og i samme takt som etablering af motorvejsstrækningen. Se oversigtskort fra Kalundborg Kommune i fig. 2.

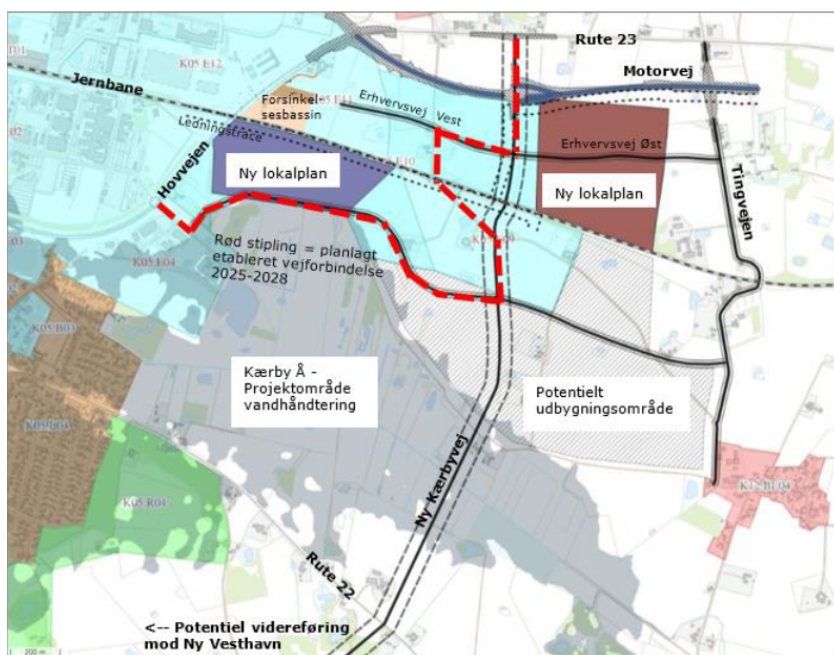


Fig. 2. Erhvervsplanlægning i Kalundborg Øst. Mens der arbejdes med projektet for en ny underføring under jernbanen, etableres der en midlertidig forbindelse ved en kombination af nye og eksisterende veje (rød stiplet strek).

Fra Ny Kærbyvej planlægges der en øst-vestgående erhvervsvej i rammeområde K05.E10 mellem motorvejen og jernbanen. Denne vej skal betjene erhvervsområde K05.E11, hvor Kalundborg Forsyning er i gang med at etablere et forsinkelsesbassin. Da den eksisterende vej, Kærbyvej, nedlægges i forbindelse med motorvejsbyggeriet, er etableringen af en ny erhvervsvej afgørende for hastigheden, hvormed der kan planlægges for yderligere industri i området.

Den østgående erhvervsvej fra Ny Kærbyvej skal blandt andet betjene erhvervsområde K05.E13, hvor lokalplanlægning for Ubberup Industripark er igangsat. På sigt overvejes Tingvejen



lukket for tung trafik, og vejforbindelsen til rammeområdet vil derfor være via Ny Kærbyvej. Når erhvervsvejen mellem Ny Kærbyvej og Tingvejen etableres i forbindelse med udviklingen af erhvervsområde KO5.E13, vil det være muligt at nedklassificere Tingvejens krydsning af motorvejen til en cykelbro. Kalundborg Kommune foreslår derfor, at der er en dialog om dette inden endelig udførelse af motorvejen.

Alle vejtracéer i Kalundborg Øst erhvervsområde, både statslige og kommunale veje, skal samtidig også fungere som forsyningskorridorer til blandt andet fjernvarme med videre, hvormed en logistisk sammenhæng i forhold til tilslutning også indgår i den fremtidig planlægning for det samlede erhvervsområde.

I det foreliggende materiale angives det, at det forventes, at Ny Kærbyvej efter krydsning med motorvejen skal føres over jernbanen. Kalundborg Kommune har nu fået udført skitsering og konsekvensvurderinger af henholdsvis en overføring og en underføring af Ny Kærbyvej. Det fastholdes på den baggrund, at Ny Kærbyvej bør underføres ved jernbanen. Denne løsning bør vælges både af økonomiske årsager, for at mindske den visuelle barriere i landskabet og for at give bedre mulighed for vejadgang til erhvervsområdet nord for banen.

Kalundborg Kommune ønsker et tæt samarbejde med Vejdirektoratet omkring den videre detaljering og sammenhængen mellem de to bygværker.

Det vil nedsætte både motorvejens landskabelige påvirkning og trafikens miljøbelastning, hvis længdeprofilen på Ny Kærbyvej kan udføres med et promillefald på maksimalt 40 promille, som antaget af Vejdirektoratet i det indledende arbejde. Dette vil kunne opnås, hvis motorvejen kan sænkes lidt i terræn på strækningen og/eller, hvis Ny Kærbyvej kan forskydes lidt mod øst.

Kalundborg Kommune samarbejder med lokale virksomheder om at løse det akutte behov for at få afviklet trafikken i Kalundborg Øst frem mod motorvejens åbning. Der er derfor lagt en plan for, hvordan vejnettet kan forbindes ved hjælp af en kombination af nye og gamle vejstrækninger, indtil en ny underføring af Ny Kærbyvej ved jernbanen kan etableres.

Kalundborg Kommune forventer, at Vejdirektoratet på det lidt længere sigte vil indgå i et samarbejde om at udvikle sammenhængen i vejnettet for tung trafik i området, og at



Vejdirektoratet dermed vil bidrage i planlægning og detaljering af det videre forløb af Ny Kærbyvej frem mod rute 22.

Kalundborg Kommune forestiller sig, at det kan være en naturlig udvikling, at Vejdirektoratet på sigt ønsker at overtage Ny Kærbyvej som den direkte forbindelse mellem rute 22 og motorvejen (rute 23), som den bedste rute for blandt andet tung trafik og særtransporter. Ved samme lejlighed kan man forestille sig, at Hovvejen afgives til Kalundborg Kommune.

Med etablering af Ny Vesthavn på Asnæs-halvøen samt med udbygning hos de førende virksomheder inden for energiproduktion og symbiose, er Kalundborg blevet et center for bæredygtig energi. Flere igangværende projekter vil i de kommende år øge produktion af forskellige bæredygtige drivmidler og energiformer. Blandt andet etableres modtageanlæg til CO₂-håndtering, udbygning af energiproduktion med power-to-x, CO₂-fangstanlæg, biogasanlæg med mere, og flere virksomheder og projekter er på vej. Samlet vil virksomheder og projekter bidrage til en væsentlig øget lastbilstrafik mellem motorvejen (rute 23), rute 22 og Kalundborg Havn. Derfor kan der ønskes en planlægning, der sikrer en mulig videreførelse af Ny Kærbyvej-ruten fra rute 22 mod Ny Vesthavn.

Peter Olsen og Anne Wolfenberg har flere forslag til ændringer. Det foreslås at Ny Kærbyvej og Tingvejen erstattes af en samlet vejforbindelse til den eksisterende rute 23. Det foreslås ligeledes at afslutte motorvejen ved Kalundborg Havn, som vurderes at give et bedre flow i trafikken og bedre adgang til de store virksomheder i området samt tidsbesparelser.

Et tredje forslag er at ændre det planlagte regnvandsbassin ved Tømmerup i forhold til viden om lokale strømningsforhold.

Transportministeriet skal hertil indledningsvist bemærke, at Vejdirektoratet har oplyst, at der har været og er en god og tæt dialog med Kalundborg Kommune om projektet og grænseflader til kommunens mange projekter omkring Kalundborg Øst. Det er centralt, at dette fortsætter.

Vejdirektoratet har oplyst, at broen hvor Ny Kærbyvej skal føres over motorvejen er forberedt til, at der kan anlægges østvendte ramper. Da Ny Kærbyvej er en kommunal vej og skal give adgang til et kommunalt erhvervsområde, mener Transportministeriet, at finansiering af ramperne er en kommunal opgave.



Tilsvarende er der ikke midler i anlægsprojektet til at øge frihøjden under jernbanebroen på Hovvejen.

Det er centralt, at når motorvejen etableres, at der kan skabes tilstrækkelig vejadgang til og fra områderne, som motorvejen afskærer. Denne vurdering indgår også i den godkendelse, som Kommissarius skal give til projektet i forbindelse med besigtigelse og ekspropriation. Det må senere vurderes nærmere i forhold til den kommunale fremdrift af anlæggelse af vejnettet i området, om det er muligt at ændre Tingvejen til en cykelforbindelse. For nuværende arbejdes videre med en vejbro.

Vejdirektoratet vil i den videre proces med detailprojektering og i dialog med kommunen sikre så godt et samspil med etablering af motorvej, overføring over Ny Kærbyvej og underføring af Ny Kærbyvej under jernbanen som muligt. Transportministeriet fastholder, at merudgifterne forbundet med at føre Ny Kærbyvej over motorvejen i forhold til de oprindelige omkostninger til at anlægge Kærbyvej, skal afholdes af Kalundborg Kommune.

Vejdirektoratet indgår gerne på sigt i en nærmere drøftelse omkring perspektiverne i at videreføre Ny Kærbyvej mod syd til rute 22, herunder perspektiver i forhold til mulig omklassificering af vejnettet i området.

Til forslaget om at lade motorvejen slutte ved Kalundborg Havn bemærker Transportministeriet, at der vil være et omfattende projekt, som ligger uden for det undersøgte projekts rammer.

Transportministeriet bemærker, at Vejdirektoratet i den videre fase arbejder videre fase med en yderlige detaljering af afvandingssystemet og placering af regnvandsbassiner. Det gælder både i forhold til tekniske og arealmæssige forhold.

Støjafskærmning

Lokalforum Mørkøv, Skamstrup og Stigs Bjergby og Mørkøv Handels-, Håndværker- og Borgerforening anfører i deres høringssvar, at for mange beboere langs den kommende motorvej er det af stor betydning, at der tages højde for, at støjen begrænses mest mulig, men der må også her findes løsninger, der ikke samtidig medfører andre betydelige gener. Dette er imidlertid tilfældet ved Vejdirektoratets forslag om støjvold ved det kommuneplanlagte, rekreative område Rævebjerg ved Mørkøv, som anvendes til større arrangementer i byen, bl.a. kræmmermarked, køreselskabets stævner mv. I lovforslaget, afsnit



9.2.5.3, bemærker foreningerne, at påvirkningen af arealet vurderes at være væsentlig, når udbygningen er færdig, da arealet tæt på rute 23 halveres. Foreningerne ønsker, at der i forbindelse med detailprojekteringen kigges på løsningsmuligheder, der ikke påvirker arealet væsentligt.

Holbæk Kommune anfører i deres høringssvar, at de ikke kan overskue afledte konsekvenser for aktiviteter i området i forbindelse med etablering af støjvold øst for Mørkøv.

Peter Olsen og Anne Wolfenberg anfører i deres høringssvar på vegne af 77 personer med lokal tilknytning til området omkring Tømmerup, at der skal etableres mere støjafskærmning end den støjvold, der er indtænkt i projektet. Det er ønsket, at der vil blive anvendt en palette af tiltag, så Miljøstyrelsens grænseværdi på 58 dB for boligområder ikke overskrides i Tømmerup, og at grænseværdien på 53 dB ikke overskrides for stilleområder, som blandt andet omfatter Tømmerup Kirkegaard og de fredede bakker ved Tømmerup.

NOAH – Trafik og Rådet for bæredygtig trafik anfører, at den øgede hastighed på motorvejen medfører mere støj.

Foreningen Nej til motorvej på Røsnæs anfører, at hovedargumentet for en motorvej er højere hastigheder. Det er at gå i den forkerte retning, og de er uforstående over for, at man ikke lytter til den bekymring, der er i dag i forhold til støjs påvirkning af borgernes helbred samt WHO's anbefalinger om at benytte en lavere støjgrænse på 53 dB. Det bør revurderes i forhold til de i dag kendte sundhedsmæssige gener.

Det er stærkt bekymrende, at der kun er afsat meget få midler til støjdæpende foranstaltninger, og kun hvor der er en samlet støjbelastet beboelse på 6 enheder eller derover.

Projektforslaget bør omtale erstatning til de berørte beboere, og foreningen finder, at man ud over de lovpligtige ekspropriationsregler også bør kompensere de beboere, der får (yderligere) støjgener af, at motorvejen etableres, samtidig med et fald i huspriserne.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at Forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 på et møde den 28. juni 2023 har besluttet, at der skal etableres motorvej på hele strækningen fra Knabstrup til Kalundborg. Som en del af beslutningen skal der opsættes støjskærme på begge sider af vejen gennem Jyderup, og



der opsættes støjskærme ud for Tornved. Det betyder, at der opsættes/etableres lidt over 10 km støjskærme og volde i forbindelse med projektet.

Støjpåvirkningen i områderne langs med den nye motorvej vil ændre sig i forhold til i dag, og især for boliger i nærheden af motorvejen. Undervejs passerer motorvejen flere boligområder i varierende afstande fra denne (bl.a. Jyderup og Mørkøv). En motorvej vil ændre støjen i større eller mindre grad alt efter, hvor tæt på motorvejen man befinder sig. Man må forvente, at motorvejen vil kunne høres i flere kilometers afstand.

I den opdaterede miljøkonsekvensvurdering for Kalundborgmotorvejen er de støjmæssige konsekvenser af motorvejen undersøgt. Trafikken er fremskrevet til år 2040, og løsningsforslagene kan sammenlignes med referencescenariet, som er støjpåvirkningen i 2040 uden etablering af Kalundborgmotorvejen

På strækningen hvor den eksisterende vej udvides til motorvej vil støjen øges, men støjskærme og støjvolde vil reducere støjen i forhold til i dag. På nybygningstrækningen vil man opleve at der kommer støj til andre områder end i dag, modsat vil områderne langs Holbækvej blive aflastet i forhold til i dag.

Transportministeriet er opmærksom på, at der er et ønske om støjafskærmning øst for Mørkøv. I den videre detaljering af støjafskærmningen i Mørkøv vil Vejdirektoratet i dialog med de lokale parter og kommunen undersøge muligheder for tilpasninger, der så godt som muligt tilgodeser alle parter inden for rammerne af projektet.

Det bemærkes endvidere, at der er et stort ønske om, at Miljøstyrelsens grænseværdier for vejstøj ikke overskrides i området ved Tømmerup. Det bemærkes, at grænseværdierne for vejstøj er vejledende ved anlæg af nye veje, og at kirkebyggelinjer kan begrænse højden af støjvolden, som tænkes anlagt mellem motorvejen og Holbækvej.

Transportministeriet er opmærksom på, at støj har negative helbredsmæssige konsekvenser, og at WHO i sin rapport "Environmental Noise Guidelines for the European Region" (2018) har en anbefaling om, at støj fra vejtrafik holdes under et niveau på 53 dB, fordi højere støjniveauer kan være forbundet med negative helbredsmæssige konsekvenser. Vejdirektoratet henholder sig dog i vurderingerne til Miljøstyrelsens



anbefalinger, da det er Miljøstyrelsen, der i Danmark fastlægger retningslinjer til støjbeskyttelsesniveauet. Miljøstyrelsen har på nuværende tidspunkt ikke revideret de danske vejledende støjgrænseværdier på baggrund af WHO-rapporten. Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier er grundlaget for danske myndigheders vurdering af vejstøj, og udtrykker en støjbelastning, der efter Miljøstyrelsens vurdering er miljømæssigt og sundhedsmæssigt acceptabel (Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2007 om "Støj fra veje"). Den vejledende grænseværdi for boliger er fastsat til 58 dB.

Efter ibrugtagning af vejanlægget vil der være en mulighed for at rette henvendelse til Ekspropriationskommissionen med henblik på erstatning, hvis man som nabo til vejanlægget føler, at ens tålegrænse er overskredet. I forhold til ændring af ejendommens værdi som følge af støjpåvirkning, så har en vurdering af vejprojektets betydning for ejendomspriserne ikke indgået i opdateringen af miljøkonsekvensvurderingen. Helt overordnet kan man sige, at støjpåvirkningen kan trække boligpriserne i nedadgående retning, mens lettere adgang til motorvejsnettet kan trække boligpriserne i opadgående retning. Det er ikke vurderet, hvordan den samlede påvirkning vil være.

Ledninger

FDO (Foreningen Danske Olieberedskabslagre) bemærker, at henset til, at FDO's ledninger er kritiske for projektet, opfordres Vejdirektoratet til i lovforslaget at forholde sig til, hvad der skal ske, hvis FDO ikke kan opnå frivillige aftaler med lodsejerne. Pt. står der bl.a., at anlægsloven ikke indeholder hjemmel til, at der kan eksproprieres til flytning af ledninger.

Energistyrelsen bemærker, at lovforslaget ikke indeholder hjemmel til ekspropriation til placering af ledninger på tredjemand's ejendom og gør opmærksom på, at der pågår en afklaring af, om der er hjemmel til ekspropriation af arealer til omlægning af Foreningen af Danske Olieberedskabslagres (FDO's) rørledninger i forbindelse med anlæg af 3 etape af Kalundborgmotorvejen. Rørledningerne indgår i det danske olieberedskab, men de anvendes også i forbindelse med olieforsyningen af Sjælland. Der findes regler om ekspropriation for så vidt angår ikke-statslige foranstaltninger i forbindelse med udførelsen af opgaver inden for beredskabet i beredskabslovens § 38, stk. 2. Loven hører til under Forsvarsministeriet, men det er Energistyrelsen (Klima-, Energi- og Forsyningsministeren), der skal udstede tilladelsen til ekspropriation i henhold til bestemmelsen. Det er uklart for



Energistyrelsen, om der er tilstrækkelig hjemmel til at tillade ekspropriation til omlægning af olierørledningerne, når omlægningerne er forårsaget af et vejprojekt. Energi og Forsyningsministeriet igangsat en anmodning til Forsvarsministeriet om en fortolkning af beredskabslovens § 38, stk. 2, for at få afklaret, om den kan udstrækkes til at gælde ekspropriationer til fordel for omlægning af FDO's rørledninger i forbindelse med et vejprojekt.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at til anlæg af motorvej vedtager Folketinget en anlægslov, der bemyndiger transportministeren til at gennemføre projektet som beskrevet i loven. Der er hjemmel til ekspropriation til anlæg af offentlig vej i vejlovens §§ 96-97. Servitutrettigheder over arealet ophæves og eksisterende rettigheder over arealet bortfalder, jf. vejlovens § 98, stk. 1-2.

Anlægsprojektet vil typisk nødvendiggøre flytning af en række forskellige typer af forsyningsledninger. Til opretholdelse af de respektive formål med ledningerne skal de placeres på andre ejendomme, hvilke som udgangspunkt sker ved frivillig aftale med lodsejere eller ved ekspropriation med hjemmel i den relevante særlovgivning for de pågældende ledninger. Anlægsloven indeholder ikke særskilt hjemmel til ekspropriation til placering af de ledninger, det er nødvendigt at flytte, som følge af at ekspropriation af et areal til anlæg af motorvej.

Det er ministeriets opfattelse, at der i beredskabslovens § 38, stk. 2, er en ekspropriationshjemmel til fordel for FDO's ledninger. På den baggrund vurderer Transportministeriet ikke, at anlægsloven skal indeholde en ekspropriationshjemmel til fordel for FDO.

4. Høringssvar vedr. udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning.

Ringkøbing-Skjern Kommune udtrykker, at man ser meget frem mod udbygningen af rute 15 og ser meget positivt på, at der nu vedtages en anlægslov for projektets udførelse.

Ad. § 1, stk. 2: Kommunen ser positivt på, at de i bilag 3 viste vejstrækninger nedklassificeres til kommunevej.

Kommunen ser de nævnte grusveje, der skal vejbetjene ejendomme, som private veje eller private fællesveje med kommunen som vejmyndighed, og de forventes derfor overdraget



af anlægsmyndigheden til de respektive ejere og brugere. Teksten i anlægsloven ønskes justeret i henhold til ovenstående.

Kommunen ønsker, at følgende delprojekter bliver en del af udbygningsprojektet, og dermed medtages i forslaget til anlægslov:

1. Hankeanlæg (kryds i to plan) ved Vorgod Barde
2. Overførsel af Knivsbækvej ved Videbæk, alternativ en parallelvej nord for rute 15 fra Knivsbækvej til Timringvej
3. Hankeanlæg (kryds i to plan) ved Brejning – inkl. rastepads mellem rute 15 og rute 11

Transportministeriet skal hertil bemærke, at teksten i lovforslaget bemærkninger til § 1 vil blive præciseret, således at det fremgår, at lokalveje til betjening af en eller flere ejendomme vil blive klassificeret som private veje eller private fællesveje.

De tre delprojekter, der ønskes optaget i forslaget til anlægslov, er ikke en del af den politiske aftale om projektet. På denne baggrund er delprojekterne ikke en del af lovforslaget.

Herning Kommune udtrykker tilfredshed med, at kommunens ønske til linjeføring syd om Haunstrup – forslag 4B – er imødekommet.

Kommunen anbefaler, at der bliver lavet et 2 plans kryds ved Fjelsevangvej ved Haunstrup, da det vurderes at give bedre trafiksikkerhed og fremkommelighed, forbedret adgang til Jyllands Park Zoo og en sikker krydsning for cyklister.

Kommunen anbefaler desuden, at projektet også skal omfatte en mere dynamisk tilslutning til motortrafikvejen syd om Herning, da der opleves kødannelse for bilister fra vest mod øst.

Kommunen ønsker at fremme cykeltrafik og anbefaler på den baggrund, at det etableres cykelsti på hele projektstrækningen.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at 2-plans krydset ved Haunstrup i miljøkonsekvensvurderingen blev beskrevet som et muligt tilvalg. Den mere dynamiske tilslutning til motortrafikvejen syd om Herning blev ligeledes undersøgt som en del af projektet. Ingen af disse delprojekter indgår i det politisk besluttede udbygningsprojekt.

Som udgangspunkt vil der ikke være cykeltrafik på rute 15 efter gennemførelse af udbygningsprojektet. Cykeltrafikken skal



anvende vejene langs rute 15. Med de ændringer af projektet, der er gennemført på baggrund af den offentlige høring, vurderes forholdene for cyklister at blive forbedret væsentligt i forhold til dagens situation.

Green Power Denmark og Vestas bakker begge op om projektet for udbygning af rute 15. Man støtter, at anlægsloven indeholder hele strækningen frem til Røgind, men bemærker også, at der stadig skal findes finansiering til den 5,4 km lange strækning fra Attenagrevej til Røgind.

Man bemærker desuden, at antallet af vindmølletransporter forventes at stige, og at vindmøllekomponenterne forventes at blive større. Det betyder, at vejnettet bør fremtidssikres, sådan at vejnettet kan håndtere denne udvikling.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det projekterede vejprojekt er forberedt for de kendte vindmølletransporter til og fra produktions-, service og lagerfaciliteterne i området. Der er indledt en dialog med Vestas om den konkrete udformning af de kryds, hvor virksomheden har transport til, fra eller på tværs af rute 15.