

Udskriftsdato: 23. december 2025

2023/1 LSF 17 (Gældende)

Forslag til Lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning

Ministerium: Transportministeriet

Journalnummer: Transportmin., j.nr. 2023-2170

Forslag

til

Lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning¹

Kapitel 1

Anlægsprojekterne

§ 1. Transportministeren bemyndiges til at

- 1) udbygge motorvej E20/E45 ved Kolding, jf. bilag 1,
- 2) anlægge Kalundborgmotorvejens 3. etape, jf. bilag 2,
- 3) udbygge rute 15 Ringkøbing-Herning, jf. bilag 3,
- 4) anlægge og omlægge lokale veje og stier, herunder forlænge Kalundborgvej, etablere en parallelvej fra Holbækvej til Amtsvejen og en vej fra Holbækvej mod syd over motorvejen,
- 5) anlægge en forlængelse af Bødkervej over Nordvestbanen og
- 6) nedklassificere en strækning af Holbækvej/Kalundborgvej fra Tømmerup til Swebølle, jf. bilag 2, og en strækning af Ringkøbingvej/Herningvej og Videbækvej/Haunstrup Hovedgade/Albækvej, jf. bilag 3.

Stk. 2. Efter færdiggørelsen af anlægsprojekterne overdrager transportministeren lokale veje og stier, jf. § 1, stk. 1, nr. 4, til de respektive kommuner. Efter færdiggørelsen af Bødkervejs forlængelse over Nordvestbanen, jf. § 1, stk. 1, nr. 5, overdrages vejen til Holbæk Kommune og brokonstruktionen til Banedanmark.

§ 2. Transportministeren kan foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af projekterne i § 1, stk. 1.

§ 3. På strækningen nævnt i § 1, stk. 1, nr. 1, kan der pålægges vejbyggelinjer med en indbyrdes afstand på op til 120 meter.

Kapitel 2

Rammerne for projekternes miljømæssige påvirkninger

§ 4. Anlægsprojekterne nævnt i § 1, stk. 1, skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projekternes påvirkninger på miljøet, jf. kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v.

§ 5. Ved gennemførelsen af anlægsprojekterne nævnt i § 1, stk. 1, udfører anlægsmyndigheden afværgeforanstaltninger i henhold til de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger, jf. kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v.

Kapitel 3

Fravigelse af anden lovgivning og klageadgange

§ 6. Anlægsprojekterne nævnt i § 1, stk. 1, kræver ikke tilladelse efter § 35, stk. 1, i lov om planlægning eller dispensation efter § 50 i lov om naturbeskyttelse.

Stk. 2. Reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning og § 26 a i lov om naturbeskyttelse, finder ikke anvendelse på anlægsprojekterne nævnt i § 1, stk. 1, i denne lov.

Stk. 3. Hensynene bag bestemmelserne, der er nævnt i stk. 1 og stk. 2, varetages af transportministeren ved gennemførelse af projekterne.

§ 7. Kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende anlægsprojekterne nævnt i § 1, stk. 1, som træffes efter lov om miljøbeskyttelse, lov om vandløb med undtagelse af kapitel 13, og regler udstedt i medfør af disse love kan ikke påklages til anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende anlægsprojekterne i henhold til de love, der er nævnt i stk. 1, kan påklages til transportministeren.

Stk. 3. Transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser efter de i stk. 1 nævnte love i en nærmere bestemt sag, der vedrører anlægsprojekterne.

Stk. 4. Transportministerens afgørelse i klagesager efter stk. 2 og i sager, hvor ministeren har overtaget kommunalbestyrelsens beføjelser efter stk. 3, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

Stk. 5. Transportministeren kan til brug for behandlingen af sager efter stk. 2 og 3 fastsætte regler om kommunalbestyrelsens pligt til at tilvejebringe oplysninger, herunder om at oplysningerne skal afgives i en bestemt form til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter de love, der er nævnt i stk. 1, inden for den pågældende kommune.

Stk. 6. De kommunale tilsynsmyndigheder fører ikke tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af stk. 1.

Kapitel 4

Ledningsarbejder

§ 8. Arbejder på ledninger i eller over arealer i området, hvor et anlægsprojekt nævnt i § 1, stk. 1, skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes af anlægsmyndigheden under gennemførelsen af anlægsprojektet, betales af ledningsejeren, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Stk. 1 finder ikke anvendelse, hvis andet er særligt bestemt ved aftale, ved kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom eller ved afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40.

Stk. 3. Arbejder på ledninger, jf. stk. 1, udføres af vedkommende ledningsejer, medmindre andet er særlig aftalt eller fremgår af § 8, stk. 2.

§ 9. I forbindelse med gennemførelsen af et anlægsprojekt nævnt i § 1, stk. 1, skal anlægsmyndigheden tage hensyn til ledninger omfattet af § 8 og drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter.

Stk. 2. Kan der ikke opnås enighed mellem anlægsmyndigheden og ejere af ledninger omfattet af § 8 om, hvordan planlagte anlægsarbejder på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, skal tilrettelægges, kan transportministeren efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte anlægsarbejde påbegyndes, gennemføre anlægsarbejdet og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

Stk. 3. Transportministeren kan i særlige tilfælde lade de ledningsarbejder, der er nævnt i stk. 2, udføre for ledningsejerens regning.

§ 10. Tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af § 8 og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af § 9 afgøres af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 2. Ved erstatningsfastsættelsen finder reglerne i § 103 i lov om offentlige veje anvendelse.

Kapitel 5

Støjisoleringsordning

§ 11. Vejdirektoratet etablerer en ordning, hvorefter der kan ydes tilskud til facadeisolering af helårsboliger, der er særligt støjramte efter udbygning af vejanlæggene i § 1, stk. 1.

Stk. 2. Ansøgning om tilskud til facadeisolering efter stk. 1 skal været modtaget senest 36 måneder efter det pågældende vejanlæg, jf. § 1, er taget i brug.

Stk. 3. Vejdirektoratets afgørelse om tilskud til facadeisolering efter stk. 1 kan påklages til Transportministeriet. Klagefristen er 4 uger fra den dag, afgørelsen er meddelt den pågældende.

Stk. 4. Ordningen om tilskud til facadeisolering ophører 60 måneder efter det pågældende vejanlæg, jf. § 1, er taget i brug.

Kapitel 6

Domstolsprøvelse

§ 12. Søgsmål til prøvelse af afgørelser efter denne lov skal være anlagt inden seks måneder efter, at afgørelsen er meddelt adressaten eller offentliggjort.

Stk. 2. Ved søgsmål om miljøforhold, der er omfattet af denne lov, skal retten påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter.

Kapitel 7

Ikrafttræden

§ 13. Loven træder i kraft den 1. januar 2024.

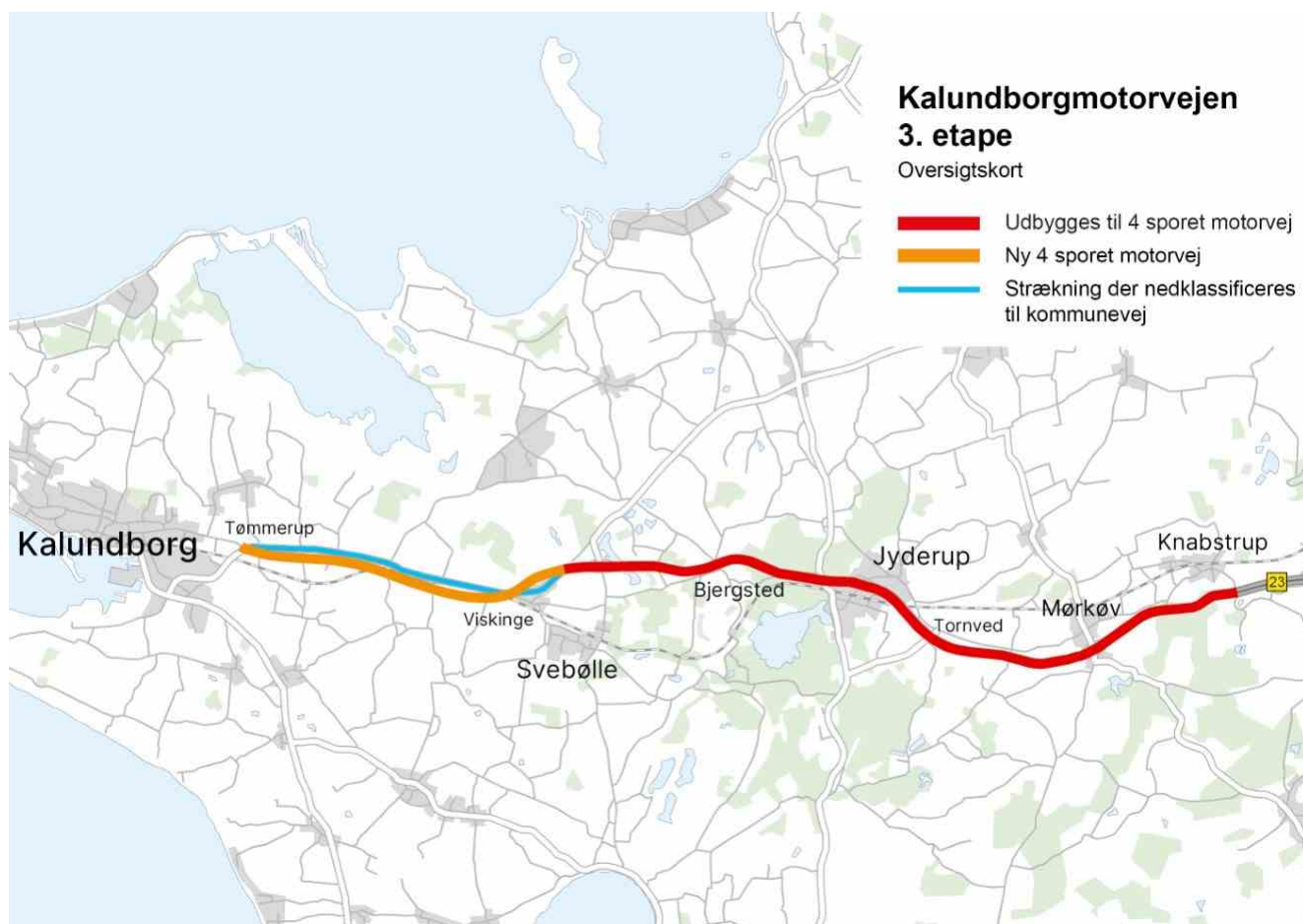
Stk. 2. Transportministeren fastsætter tidspunktet for lovens ophævelse.

¹ Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter, EF-Tidende 1992, nr. L 206, side 7, som ændret senest ved Rådets direktiv 2013/17/EU af 13. maj 2013, EU-Tidende 2013, nr. L 158, side 193, og dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle, EU-Tidende 2010, nr. L 20, side 7.

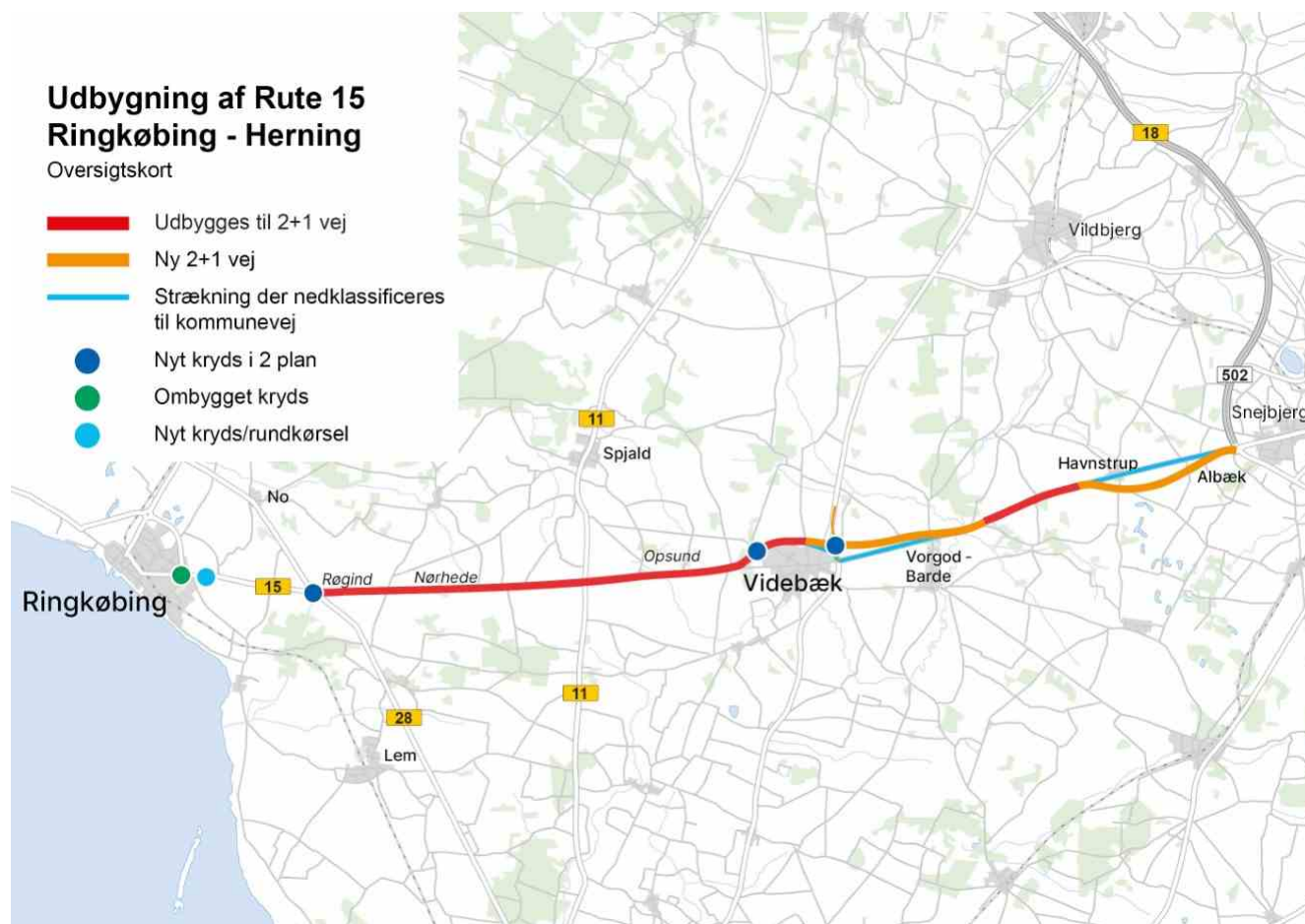
Udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding



Anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape



Udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning



Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

- 1. Indledning**
- 2. Lovforslagets baggrund**
 - 2.1. Miljøkonsekvensrapporter og offentlig høring**
 - 2.2. Anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape**
 - 2.3. Udbygning af rute 15, Herning-Ringkøbing**
- 3. Lovforslagets hovedpunkter**
 - 3.1 Beskrivelse af anlægsprojekterne**
 - 3.1.1 Udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding
 - 3.1.1.1 Tilslutningsanlæg og motorvejskryds
 - 3.1.1.2 Samkørselspladser og vejeplads
 - 3.1.1.3 Lokale veje og stier
 - 3.1.1.4 Faunapassager
 - 3.1.1.5 Erstatningsnatur
 - 3.1.1.6 Støjreducerende tiltag
 - 3.1.1.7 Vejafvanding
 - 3.1.1.8 Trafikafvikling i anlægsperioden
 - 3.1.2 Anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape
 - 3.1.2.1 Tilslutningsanlæg og motorvejskryds
 - 3.1.2.2 Sideanlæg og samkørselspladser
 - 3.1.2.3 Lokale veje og stier
 - 3.1.2.4 Faunapassager
 - 3.1.2.5 Erstatningsnatur
 - 3.1.2.6 Støjreducerende tiltag
 - 3.1.2.7 Vejafvanding
 - 3.1.2.8 Trafikafvikling i anlægsperioden
 - 3.1.3 Beskrivelse af udbygning af rute 15, Ringkøbing-Herning
 - 3.1.3.1 Vejkryds, lokale veje og vejadgange
 - 3.1.3.2 Faunapassager
 - 3.1.3.3 Erstatningsnatur

- 3.1.3.4 Støjreducerende tiltag
- 3.1.3.5 Vejafvanding
- 3.1.3.6 Trafikafvikling i anlægsperioden

3.2 Trafikale forbedringer

- 3.2.1 Trafikale forbedringer ved udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding
- 3.2.2 Trafikale forbedringer ved anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape.
- 3.2.3 Trafikale forbedringer ved udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning

3.3 Ekspropriation

- 3.3.1 Ekspropriation til udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding
- 3.3.2 Ekspropriation til anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape
- 3.3.3 Ekspropriation til udbygning af rute 15, Ringkøbing-Herning

3.4 Vejbyggelinje

- 3.4.1 Udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding
- 3.4.2 Anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape
- 3.4.3 Udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning

3.5 Miljømæssige vurderinger

- 3.5.1 Gældende ret
- 3.5.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

3.6 Forholdet til anden lovgivning

- 3.6.1 Gældende ret
- 3.6.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

3.7 Ledninger

- 3.7.1 Gældende ret
- 3.7.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

4. Konsekvenser for opfyldelse af FN's verdensmål

5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

5.1 Generelt

5.2 Anlægsøkonomi og tidsplan for de enkelte projekter

- 5.2.1 Anlægsøkonomi for udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding
- 5.2.2 Anlægsøkonomi for anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape
- 5.2.3 Anlægsøkonomi for udbygning af rute 15, Ringkøbing-Herning

6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.

7. Administrative konsekvenser for borgerne

8. Klimamæssige konsekvenser

8.1 Klimamæssige konsekvenser af udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding

8.2 Klimamæssige konsekvenser af anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape

8.3 Klimamæssige konsekvenser af udbygning af del af rute 15 Ringkøbing-Herning

9. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

9.1 Miljø- og naturmæssige konsekvenser af udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding

9.1.1 Planforhold

9.1.2 Påvirkning under anlægsfasen

9.1.3 Landskab og visuelle forhold

9.1.3.1 Eksisterende forhold

9.1.3.2 Påvirkning under anlægsfasen

9.1.3.3 Påvirkning når udbygningen er færdig

9.1.3.4 Afværgeforanstaltninger

9.1.4 Arkæologi og kulturarv

9.1.4.1 Eksisterende forhold

9.1.4.2 Påvirkning under anlægsfasen

9.1.4.3 Påvirkning når udbygningen er færdig

9.1.5 Befolkning og menneskers sundhed

9.1.5.1 Påvirkning under anlægsfasen

9.1.5.2 Påvirkning når udbygningen er færdig

9.1.6 Støj og vibrationer

9.1.6.1 Eksisterende forhold

9.1.6.2 Påvirkning under anlægsfasen

9.1.6.3 Afværgeforanstaltninger i anlægsfasen

9.1.6.4 Påvirkning når udbygningen er færdig

9.1.6.5 Afværgeforanstaltninger når udbygningen er færdig

9.1.7 Natur og biodiversitet

9.1.7.1 Eksisterende forhold

9.1.7.2 Påvirkning under anlægsfasen

9.1.7.3 Påvirkning når udbygningen er færdig

9.1.7.4 Afværgeforanstaltninger

9.1.7.5 Natura 2000

9.1.8 Grundvand

9.1.8.1 Eksisterende forhold

9.1.8.2 Påvirkning under anlægsfasen

9.1.8.3 Påvirkning når udbygningen er færdig

9.1.9 Overfladevand

9.1.9.1 Eksisterende forhold

9.1.9.2 Påvirkning under anlægsfasen og afværgeforanstaltninger

9.1.9.3 Påvirkning når udbygningen er færdig

9.1.1 Forurennet jord

0

9.1.10. Eksisterende forhold

1

9.1.10. Påvirkning under anlægsfasen og afværgeforanstaltninger

2

9.1.10. Påvirkning når udbygningen er færdig og afværgeforanstaltninger

3

9.1.1 Råstoffer, jord og affald

1

9.1.11. Påvirkning under anlægsfasen og afværgeforanstaltninger

1

9.1.11. Påvirkning når udbygningen er færdig og afværgeforanstaltninger

2

9.1.1 Arealindgreb og ledninger

2

9.1.12. Påvirkning af arealer fra anlægsprojektet

1

9.1.12. Påvirkning af ledninger fra anlægsprojektet

2

9.2 Miljø- og naturmæssige konsekvenser af anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape

9.2.1 Miljø- og naturmæssige konsekvenser af anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape

9.2.2 Påvirkning under anlægsprojektet

9.2.3 Landskab og visuelle forhold

9.2.3.1 Eksisterende forhold

9.2.3.2 Påvirkning af landskabet under anlægsfasen

9.2.3.3 Påvirkning af landskabet, når udbygningen er færdig

9.2.3.4 Afværgeforanstaltninger

9.2.4 Arkæologi og kulturarv

- 9.2.3.1 Eksisterende forhold
- 9.2.4.2 Påvirkning under anlægsarbejdet
- 9.2.4.3 Påvirkning når udbygningen er færdig
- 9.2.5 Befolkning og menneskers sundhed
 - 9.2.5.1 Påvirkning i anlægsfasen
 - 9.2.5.2 Påvirkning når udbygningen er færdig
- 9.2.6 Støj og vibrationer
 - 9.2.6.1 Eksisterende forhold
 - 9.2.6.2 Påvirkning i anlægsfasen
 - 9.2.6.3 Afværgeforanstaltninger i anlægsfasen
 - 9.2.6.4 Påvirkning, når udbygningen er færdig
 - 9.2.6.5 Afværgeforanstaltninger når udbygningen er færdig
- 9.2.7 Natur og biodiversitet
 - 9.2.7.1 Eksisterende forhold
 - 9.2.7.2 Påvirkning under anlægsfasen
 - 9.2.7.3 Påvirkning, når udbygningen er færdig
 - 9.2.7.4 Afværgeforanstaltninger
 - 9.2.7.5 Natura 2000
 - 9.2.7.6 Bilag IV-arter
- 9.2.8 Grundvand
 - 9.2.8.1 Eksisterende forhold
 - 9.2.8.2 Påvirkning i anlægsfasen
 - 9.2.8.3 Påvirkning når udbygningen er færdig
- 9.2.9 Overfladevand
 - 9.2.9.1 Eksisterende forhold
 - 9.2.9.2 Påvirkning i anlægsfasen og afværgeforanstaltninger
 - 9.2.9.3 Påvirkning når udbygningen er færdig
- 9.2.1 Jord og jordforurening
 - 0
 - 9.2.10. Eksisterende forhold
 - 1
 - 9.2.10. Påvirkning under anlægsfasen og afværgeforanstaltninger
 - 2
 - 9.2.10. Påvirkning når udbygningen er færdig og afværgeforanstaltninger
 - 3

9.2.1 Råstoffer og affald

1

9.2.11. Påvirkning under anlægsfasen og afværgeforanstaltninger

1

9.2.11. Påvirkning når udbygningen er færdig og afværgeforanstaltninger

2

9.2.1 Arealindgreb og ledninger

2

9.2.12. Påvirkning af arealer fra anlægsprojektet

1

9.2.12. Påvirkning af ledninger fra anlægsprojektet

2

9.2.1 Miljøvurdering af tilvalg

3

9.2.13. Østvendte ramper ved Knabstrup

1

9.2.13. Lokalvej i Jyderup mellem Holbækvej og Amtsvejen

2

9.2.13. Østvendte ramper ved Bjergsted

3

9.3 Miljø- og naturmæssige konsekvenser af udbygning af rute 15 Ringkøbing - Herning

9.3.1 Planforhold

9.3.1.1 Eksisterende forhold

9.3.1.2 Påvirkning fra anlægsprojektet - planforhold og tekniske anlæg

9.3.1.3 Påvirkning af særligt værdifulde landbrugsområder

9.3.2 Landskab og visuelle forhold

9.3.2.1 Eksisterende forhold

9.3.2.2 Påvirkning under anlægsfasen

9.3.2.3 Påvirkning når udbygningen er færdig

9.3.2.4 Afværgeforanstaltninger

9.3.3 Arkæologi og kulturarv

9.3.3.1 Eksisterende forhold

9.3.3.2 Påvirkning under anlægsfasen

9.3.3.3 Påvirkning når udbygningen er færdig

9.3.4 Befolkning og menneskers sundhed

9.3.4.1 Påvirkning under anlægsfasen

9.3.4.2	Påvirkning når udbygningen er færdig	
9.3.5	Støj og vibrationer	
9.3.5.1	Eksisterende forhold	
9.3.5.2	Påvirkning under anlægsfasen	
9.3.5.3	Afværgeforanstaltninger i anlægsfasen	
9.3.5.4	Påvirkning når udbygningen er færdig	
9.3.5.5	Afværgeforanstaltninger når udbygningen er færdig	
9.3.6	Natur og biodiversitet	
9.3.6.1	Eksisterende forhold	
9.3.6.2	Påvirkning under anlægsfasen	
9.3.6.3	Påvirkning når udbygningen er færdig	
9.3.6.4	Afværgeforanstaltninger	
9.3.6.5	Natura 2000	
9.3.7	Grundvand	
9.3.7.1	Eksisterende forhold	
9.3.7.2	Påvirkning under anlægsfasen	
9.3.7.3	Påvirkning når udbygningen er færdig	
9.3.8	Overfladevand	
9.3.8.1	Eksisterende forhold	
9.3.8.2	Påvirkning i anlægsfasen og afværgeforanstaltninger	
9.3.8.3	Påvirkning når udbygningen er færdig	
9.3.9	Forurennet jord	
9.3.9.1	Eksisterende forhold	
9.3.9.2	Påvirkning under anlægsfasen og afværgeforanstaltninger	
9.3.9.3	Påvirkning når udbygningen er færdig	
9.3.1	Råstoffer, jord og affald	
0		
9.3.10.	Eksisterende forhold	
1		
9.3.10.	Påvirkning under anlægsfasen og afværgeforanstaltninger	
2		
9.3.10.	Påvirkning når udbygningen er færdig	
3		
9.3.1	Arealindgreb og ledninger	
1		

9.3.11. Påvirkning af arealer fra anlægsprojektet

1

9.3.11. Påvirkning af ledninger fra anlægsprojektet

2

9.4 Støjisoleringsordningen

10. Forholdet til EU-retten

10. VVM-direktivet

1

10. Habitat- og Fuglebeskyttelsesdirektivet

2

10. Århus-konventionen

3

10. Vandrammedirektivet

4

10. Havstrategidirektivet

5

11. Hørte myndigheder og organisationer mv.

12. Sammenfattende skema

1. Indledning

I lovforslagets § 1 bemyndiges transportministeren til at udbygge motorvej E20/E45 ved Kolding med et ekstra spor i hver retning, at udbygge Kalundborgmotorvejen på strækningen mellem Regstrup og Kalundborg ved opgradering af den eksisterende landevej mellem Regstrup og Svebølle til motorvej og at anlægge en ny motorvej mellem Svebølle og Kalundborg. Endelig bemyndiges Transportministeren til at udbygge rute 15 mellem Ringkøbing og Herning til en 2+1 vej for dele af strækningen.

Dele af beskrivelserne af projekternes omfang er der ikke på nuværende tidspunkt finansiering til. Det er nærmere beskrevet i de efterfølgende bemærkninger.

Transportministeren bemyndiges til at foretage de dispositioner, der er nødvendige med henblik på at gennemføre anlægsprojekterne nævnt i lovforslaget § 1.

Loven vil udgøre miljøgodkendelsen af de udførte miljøkonsekvensvurderinger.

Til brug for anlægsprojekterne indeholder lovforslaget en række bestemmelser, som regulerer projekterne i forhold til miljø og planlægning, varetagelse af naturhensyn, ledningsarbejder mv.

Det er intentionen, at transportministeren delegerer sin kompetence til Vejdirektoratet til gennemførelse af anlægsprojekterne. Vejdirektoratet vil da være anlægsmyndighed for projekterne omfattet af lovforslaget.

Den vedtagne lov skal udgøre det fornødne retsgrundlag for, at Vejdirektoratet kan udføre de fysiske arbejder og indgreb, som er en forudsætning for at gennemføre projekterne.

Endelig foreslås transportministeren med lovforslaget bemyndiget til at fastsætte regler om ophævelse af

loven, der vedtages med dette lovforslag, når ministeren vurderer, at dette anlægsprojekt er færdigetablet, og lovens bestemmelser ikke længere finder anvendelse i praksis.

2. Lovforslagets baggrund

Den 28. juni 2021 indgik den daværende regering (Socialdemokratiet) sammen med Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne en aftale om Infrastrukturplan 2035. Den 11. maj 2022 trådte Nye Borgerlige ud af forliget, og partiet er dermed ikke længere en del af aftalen om Infrastrukturplan 2035.

Aftalen om Infrastrukturplan 2035 omfatter bl.a. de anlægsprojekter, der er nævnt i lovforslagets § 1. Denne del af aftalen står Enhedslisten og Alternativet udenfor.

Som et element i den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035 blev det i sommeren 2021 besluttet at opdatere eksisterende VVM-redegørelse (Vurdering af Virkninger på Miljøet) fra 2011 for udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding med en miljøkonsekvensvurdering (MKV-vurdering) for udbygningen af dele af motorvej E20/E45 ved Kolding. Dette har resulteret i udarbejdelsen af en ny miljøkonsekvensvurdering for projektet samt et opdateret projektforslag.

Motorvejen ved Kolding mellem motorvejskryds Kolding og motorvejskryds Kolding V foreslås udbygget med et ekstra spor i hver retning.

Som et andet element i den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035 blev det i sommeren 2021 besluttet at opdatere eksisterende VVM-redegørelse fra 2012 med en miljøkonsekvensvurdering for 3. etape af Kalundborgmotorvejen.

Den eksisterende landevej mellem Knabstrup og Kalundborg foreslås opgraderet og udbygget til motorvej, mens der på den sidste del mellem Svebølle og Kalundborg foreslås etablering af cirka ni km ny motorvej. Der foreslås dermed i alt cirka 28 km ny motorvej på strækningen mellem Knabstrup og Kalundborg, således at der kommer motorvej hele vejen fra Kalundborg til Hovedstadsområdet.

For så vidt angår udbygning af rute 15, Herning-Ringkøbing blev det med vedtagelse af Finansloven for 2019 besluttet at gennemføre en miljøkonsekvensvurdering af udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning til 2+1 vej. Projektet er en del af den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035.

Den samlede strækning er fra Nordre Ringvej/Søndre Ringvej i Ringkøbing til tilslutningsanlægget ved Messemotorvejen i Snebjerg. Størstedelen af strækningen udbygges til 2+1 vej, hvor der etableres et overhalingsspor, så der bliver en sikker mulighed for overhaling på skift mellem de to færdselsretninger. Derudover etableres der en række nye lokale vejforbindelser til ejendomme og boliger langs udbygningsstrækningen. Den vestlige del af strækningen mellem Nordre Ringvej/Søndre Ringvej ved Ringkøbing til Røgind udbygges ikke til 2+1 vej, men der foreslås på denne strækning udført punktvis forbedringer i form af forbedring af en eksisterende rundkørsel og et nyt kryds ved et planlagt erhvervsområde.

I forhold til det i lovforslaget beskrevne projekt er der ikke finansiering til udbygning af strækningen fra Røgind til Langerdalvej i projektet for rute 15 Ringkøbing-Herning. Det samme gør sig også gældende for de østvendte ramper ved henholdsvis Knabstrup og Bjergsted samt parallelvej fra Holbækvej til Amtsvejen i projektet for Kalundborgmotorvejens 3. etape.

2.1 Miljøkonsekvensrapporter og offentlig høring

Forud for udarbejdelsen af lovforslaget er der udført undersøgelser af anlægsprojekternes indvirkninger på miljøet, herunder vurderinger af projekternes eventuelle indvirkning på Natura 2000-områder i henhold til habitatdirektivets art. 6, stk. 3. Undersøgelserne er gennemført af Vejdirektoratet. Miljøkonsekvensvurderingerne er afleveret digitalt på Vejdirektoratets hjemmeside, hvor også resultatet af de yderligere undersøgelser, som Vejdirektoratet har foretaget, herunder tekniske baggrundsrapporter, der beskriver og dokumenterer undersøgelserne, kan findes. Derudover er der lavet et ikke-teknisk resumé af undersøgelserne.

Miljøkonsekvensrapporterne med tilhørende miljøvurdering, baggrundsnotater og yderligere undersøgelser i relation til de enkelte anlægsprojekter er tilgængelige på Vejdirektoratets hjemmeside.

2.1.1 Udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding

Miljøkonsekvensrapporten for udbygningen af motorvej E20/E45 ved Kolding har været i offentlig høring i perioden 21. april - 16. juni 2023. Der er afholdt borgermøde den 6. juni 2023 i Kolding og den 7. juni 2023 i Taulov.

Vejdirektoratet modtog 61 høringssvar. Alle høringssvar og det samlede høringsnotat er tilgængelige på Vejdirektoratets hjemmeside.

2.1.2 Anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape

Miljøkonsekvensrapporten for Kalundborgmotorvejens 3. etape fra Regstrup til Kalundborg har været i offentlig høring i perioden den 21. april-16. juni 2023. Der er afholdt borgermøder den 23., 25. og 31. maj 2023.

Vejdirektoratet modtog 198 høringssvar. Alle høringssvar og det samlede høringsnotat er tilgængelige på Vejdirektoratets hjemmeside.

2.1.3 Udbygning af rute 15, Herning-Ringkøbing

Miljøkonsekvensvurderingen for rute 15, Herning-Ringkøbing har været i offentlig høring i perioden fra den 16. juni 2022 til den 24. august 2022. Den 20. juni 2022 blev der afholdt borgermøde.

Vejdirektoratet modtog 195 høringssvar. Alle høringssvar og det samlede høringsnotat er tilgængelige på Vejdirektoratets hjemmeside.

3. Lovforslagets hovedpunkter

3.1 Beskrivelse af anlægsprojekterne

3.1.1 Udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding

Projektet omfatter motorvejsstrækningen mellem motorvejskryds Kolding Vest og motorvejskryds Kolding. På strækningen er E20 og E45 sammenfaldende.

Den eksisterende motorvej udbygges symmetrisk med ét ekstra spor i hver side fra motorvejskryds Kolding Vest og til motorvejskryds Kolding. På strækninger, hvor der i dag er fire spor, foreslås motorvejen derfor udvidet til seks spor, og strækninger med seks spor foreslås motorvejen udvidet til otte spor. Den totale strækning, der udbygges, er ca. seks km lang.

Mellem tilslutningsanlæg 62 (Højvangen/Fynsvej) og Motorvejskryds Kolding etableres der nødspor langs motorvejen i modsætning til strækningen mellem tilslutningsanlæg 62 (Højvangen/Fynsvej) og tilslutningsanlæg 64 (motorvejskryds Kolding Vest), hvor der ikke etableres nødspor langs med motorvejen.

For at få plads til de ekstra spor på motorvejen er der behov for ombygning af tilslutningsanlæggene, en mindre ombygning af to motorvejskryds og af de veje og stier, som går under motorvejen. Der er også brug for at anlægge nye regnvandsbassiner.

3.1.1.1 Tilslutningsanlæg og motorvejskryds

To tilslutningsanlæg med ramper leder trafikken til og fra de to krydsende veje, Højvangen/Fynsvej tilslutningsanlæg 62 og Vejlevej tilslutningsanlæg 63, og foreslås begge ombygget. Ombygningerne er nødvendige for at sikre en tilfredsstillende trafikafvikling de kommende år. Der foreslås ikke etableret nye tilslutningsanlæg på strækningen, men der ændres på udformningen på de eksisterende anlæg.

Tilslutningsanlæg 62 (Kolding Ø ved Højvangen/Fynsvej) ombygges til to nye signalanlæg og den nordvestlige tilkørselsrampe forlægges af vejtekniske årsager. Nørreskovgårdsvej forlægges mod syd og tilsluttes et nyt signalanlæg. Rampernes tilslutning tilpasses i øvrigt de nye spor på motorvejen.

Tilslutningsanlæg 63 (Bramdrupdam) udbygges med ekstra spor på frakørselsramperne, og der tilføjes et ekstra ligeud spor på Vejlevej nord for det nordlige signalkryds. Rampernes tilslutning tilpasses i øvrigt de nye spor på motorvejen.

Ved motorvejskryds Kolding Vest (tilslutningsanlæg 64) vil forbindelsesrampen imod Esbjerg blive forlagt mod vest på grund af det ekstra spor (parallelspor) fra motorvejen.

Ved motorvejskryds Kolding vil der ske en mindre justering af sporfordelingen både ved sammenfletningen i nord og udfletningen i syd.

3.1.1.2 Samkørselspladser og vejeplads

De eksisterende samkørselspladser ved henholdsvis tilslutningsanlæg 63 (Bramdrupdam) og tilslutningsanlæg 64 (Kolding Vest, Birkedam) foreslås udvidet. I forbindelse med ombygningen af tilslutningsanlæg 62 anlægges en ny samkørselsplads, som tilsluttes Nørreskovgårdsvej. Der foreslås anlagt en ny vejeplads til politiets tungvognskontrol ved Petersmindevej.

3.1.1.3 Lokale veje og stier

Alle bygværker for det lokale vej- og stinet bevares og ombygges i nødvendigt omfang på grund af motorvejens udvidelse.

Ved Vejlevej er motorvejen ført under bygværket. Motorvejsudvidelsen fra fire til seks spor kan føres igennem bygværket uden nødspor. På den øvrige del af strækningen er motorvejen ført over de skærende veje og stier. Det vil være nødvendigt at udvide i alt tre underføringer, og de resterende fire underføringer får hævet kantbjælkerne, og motorvejen føres over bygværkerne.

3.1.1.4 Faunapassager

Projektet omfatter ikke nye faunapassager på strækningen.

3.1.1.5 Erstatningsnatur

Natur- og skovarealer, der bruges til henholdsvis til udbygning af motorvejen og som arbejdspladser, foreslås erstattet ved udlægning af ny natur og ny skov.

3.1.1.6 Støjreducerende tiltag

Der indarbejdes støjreducerende tiltag i projektet. Det forventes, at projektet delvist kan genanvende en del af den eksisterende støjskærm, som står imellem Egtvedvej og tilslutningsanlæg 63 (Bramdrupdam) samt fra tilslutningsanlæg 63 mod nordøst. Derudover etableres i alt cirka 1.600 meter ny støjafskærmning på den strækning, hvor motorvejen udbygges.

3.1.1.7 Vejafvanding

Strækningen ligger inden for et område med særlige drikkevandsinteresser. Den eksisterende afvanding langs udbygningsstrækningen ved Kolding er af ældre dato og ikke efter nutidens standarder. Med vejprojektet foreslås der en betydelig opgradering og forbedring af afvandingsystemerne.

Som en del af projektet foreslås det, at der bliver etableret kantopsamling, hvor alt vejvand ledes i lukkede afvandingsledninger for at beskytte grundvandet og videre til regnvandsbassiner, hvor vandet forsinkes inden udledning til recipient.

Et af motorvejens eksisterende regnvandsbassiner foreslås udvidet og dimensioneret til de øgede vandmængder, to eksisterende bassiner foreslås nedlagt, og der foreslås etableret yderligere otte nye regnvandsbassiner på strækningen. Alle regnvandsbassinerne foreslås etableret med dykket udløb og afspærringsmulighed, så eventuelt olie- eller kemikaliespild på motorvejen vil kunne tilbageholdes i bassinerne inden udløb til recipient.

Med projektet opgraderes samlet set afvanding i grøfter og trug til dagens standard, hvorfra der sker en tilstrækkelig tilbageholdelse og bundfældning, således at vandet kan ledes videre derfra.

Den konkrete miljøvurdering af projektet gennemgås nedenfor i punkt 9.1.8 og 9.1.9.

3.1.1.8 Trafikafvikling i anlægsperioden

På den del af strækningen, hvor der udføres anlægsarbejde, vil den tilladte hastighedsgrænse blive sænket i anlægsperioden. Der forventes i hele anlægsperioden at være to eller tre kørespor i hver retning svarende til samme antal som før igangsætning af anlægsarbejderne, dog med undtagelse af enkelte perioder med weekend- og natarbejde, hvilket planlægges nærmere i forbindelse med detailprojekteringen og anlægsarbejderne.

Der vil i forbindelse med detailprojekteringen ske nøje planlægning af trafikafviklingen, så anlægsarbejderne forårsager færrest mulige gener for trafikanter, de lokale bysamfund og de direkte berørte naboer. Planen vil blive koordineret med kommuner, politi og beredskab.

Bygværker udvides, hvor krydsende veje og sti er ført under motorvejen. Der vil periodevis blive spærret for trafik på fire veje, som krydser motorvejen og én sti under motorvejen. Cykel- og gangtrafik på veje, som spærres, vil blive opretholdt i videst muligt omfang.

Endelig fastlæggelse af hvilke veje, der spærres eller holdes åbne i anlægsperioden, sker først i forbindelse med detailprojekteringen.

3.1.2 Anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape

Den eksisterende rute 23 fra Knabstrup til Svebølle foreslås udbygget til en firesporet motorvej med nødspor. Strækningen, der foreslås udbygget, er i alt ca. 20 km lang.

Der foreslås etableret en ny firesporet motorvej med nødspor i åbent land fra Svebølle til den eksisterende rundkørsel ved Tømmerup, øst for Kalundborg i alt ca. ni km.

På en kortere strækning gennem Natura 2000-området ved Bregninge Å vil det være nødvendigt at afbryde nødsporet.

3.1.2.1 Tilslutningsanlæg og motorvejskryds

Det foreslås, at der bliver i alt fem tilslutninger til det lokale vejnet på motorvejsstrækningen fra Knabstrup til Kalundborg. Ramperne ved det eksisterende tilslutningsanlæg ved Mørkøv foreslås tilpasset det nye vejanlæg.

Der foreslås etableret to nye tilslutningsanlæg på udbygningsstrækningen umiddelbart øst og vest for Jyderup. Rampekryds ved de to nye tilslutningsanlæg signalreguleres. Det eksisterende tilslutningsanlæg ved Holbækvej i midten af Jyderup kan i forbindelse med anlægsprojektet blive nedlagt. Det er i så fald en beslutning, der tages på et senere tidspunkt.

Ramperne og overføringen ved det eksisterende tilslutningsanlæg ved Svebølle foreslås tilpasset det nye vejanlæg.

Den eksisterende rundkørsel ved Tømmerup øst for Kalundborg foreslås ombygget til et firbenet signalreguleret kryds, som forsynes med en eller flere kørespor uden om krydset.

Der kan etableres østvendte ramper ved henholdsvis Knabstrup og Bjergsted, såfremt der findes finansiering hertil.

3.1.2.2 Sideanlæg og samkørselspladser

Der foreslås etableret rasteanlæg med toilet- og tømningsfaciliter til autocampere og lignende på begge sider af motorvejen på strækningen mellem Mørkøv og Jyderup.

Derudover foreslås der etableret en samkørselsplads ved Cementvejen i Jyderup, mens den eksisterende rastepads Møllekrog beliggende i Orekrog Skov foreslås nedlagt.

3.1.2.3 Lokale veje og stier

Broer med krydsende veje over rute 23 kan opretholdes og genbruges, mens bygværker ved Gammelrand Beton og Svebølle (Frederiksberg) er forberedt til at kunne blive forlænget over den kommende motorvej.

Knabstrupvej/Knabstrup Møllebakke foreslås forlagt og føres over motorvejen, og den eksisterende stitunnel ved Knabstrup foreslås nedlagt.

Der foreslås etableret en ny stibro ved Tvede, som giver adgang fra Holbækvej til de rekreative områder i Orekrog Skov samt en ny stibro ved Bennebovej, som afbrydes syd for motorvejen.

Cementvejen forlægges og føres over motorvejen, og der foreslås etableret et nyt tilslutningsanlæg ved Cementvejen. Dønnerupvej forlægges mod syd og sluttet til Cementvejens forlægning.

Bødkervej foreslås forlænget og ført over Nordvestbanen øst for Frode Laursens fragtterminal for at blive tilsluttet Industrivej i Jyderup. Stitunnellen ved Industrivej foreslås bibeholdt.

Amtsvejen/Kalundborgvej forlægges og føres over motorvejen, og der etableres et nyt tilslutningsanlæg ved Amtsvejen/Kalundborgvej.

Bjergsted Byvej forlægges og føres over motorvejen.

Bregningevej/Bjergsted Byvej føres over motorvejen. Gl. Skovvej forlægges en smule hen mod tilslutningen til Bjergsted Byvej. Bjergstedvej forlægges mod nord ved tilslutning til Bregningevej.

Kalundborgvej foreslås forlænget mod øst til Frederiksberg syd for motorvejen.

Kalundborgvej forlægges og føres over motorvejen tæt ved Dønneland.

Det foreslås at anlægge en ny privat fællesvej fra Dønneland til Mindegårdsvej nord for motorvejen. Dønneland sluttet til den forlagte Kalundborgvej.

Aldersrovej, Højskolevej og Tingvejen føres over motorvejen.

Anlægsprojektet medfører, at Kærbyvej lukkes, og at en kortere strækning af en ny kommunal vej, Ny Kærbyvej, føres over motorvejen. Fordi det indgår i planer for Kalundborg Kommune, at Ny Kærbyvej skal have forbindelse til et kommende erhvervsområde syd for motorvejen, dimensioneres vejen derefter, og broen forberedes til, at der på et senere tidspunkt kan anlægges østvendte ramper til motorvejen. Kommunen skal afholde meromkostningerne forbundet med dette i forhold til de oprindelige omkostninger til at anlægge Kærbyvej, som lukkes.

Bennebovej, Skovbakkerne og Kærbyvej afbrydes som følge af motorvejsprojektet.

Der kan ske etablering af en lokal parallelvej i Jyderup mellem Holbækvej og Amtsvejen nord for motorvejen, såfremt der findes finansiering hertil.

Endelig fastlæggelse af ændringer i det lokale vejnet og stisystem vil ske i detailprojekteringsfasen og i forbindelse med ekspropriationskommissionens behandling.

3.1.2.4 Faunapassager

Der foreslås etableret 21 nye faunapassager, som vil være målrettet padder, odder og hjortevildt.

For at lede dyrene til førnævnte faunapassager opsættes vildthejn langs strækningen. De mindre faunapassager forsynes med padderhegn og vildthejn, hvor passagen er egnet til mindre pattedyr.

3.1.2.5 Erstatningsnatur

De natur- og skovarealer, der bruges til udbygning af motorvejen og tilhørende anlæg, erstattes ved udlægning af ny natur og ny skov i forholdet 1:2. For naturtypen overdrev vil der i også blive udført naturpleje på mindst 4,4 ha på nuværende plejekrævende arealer omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3.

Vandhullet ved Mindegårdsvej planlægges erstattet med i alt tre vandhuller nord og syd for motorvejen.

Arealer, der anvendes som arbejdspladser og midlertidige arbejdsarealer erstattes ikke, men tilbageføres til natur- eller skovarealer efter anlægsarbejderne.

3.1.2.6 Støjreducerende tiltag

Der foreslås etableret i alt ca. 11 km støjafskærmning, heraf ca. otte km støjskærme. Den præcise udformning og fordeling af skærme og støjvolde vil først blive fastlagt ved detailprojektering af vejanlægget.

3.1.2.7 Vejafvanding

Hovedparten af strækningen ligger inden for et område med særlige drikkevandsinteresser. Den eksisterende afvanding langs den eksisterende rute 23, som udbygges til motorvej, er af ældre dato og ikke efter nutidens standarder. Det meste af den eksisterende afvanding består af trug og grøfter, der udleder direkte til recipienten. Med vejprojektet foreslås der etableret en tæt afvandingsløsning med befæstet nødspor, tæt midterrabat og kantopsamling for at beskytte grundvandet, hvorefter alt vejvand ledes i ledninger og videre til regnvandsbassiner, hvor det behandles og forsinkes inden udledning til recipient. Disse tiltag vil være en betydelig opgradering og forbedring af afvandingssystemet.

Som et led i projektet foreslås ligeledes en opgradering af afvanding i grøfter og trug til dagens standard, og der foreslås etableret bassiner.

Den konkrete miljøvurdering af projektet gennemgås nedenfor i punkt 9.2.8 og 9.2.9.

3.1.2.8 Trafikafvikling i anlægsperioden

Den i alt ca. 28 km lange strækning forventes udbygget og anlagt i etaper.

På udbygningsstrækningen, hvor der udføres anlægsarbejde, vil den tilladte hastighedsgrænse blive sænket. Det vil være muligt at afvikle trafikken med et spor i hver retning også på de strækninger, hvor der i dag er to spor i hver retning.

Det forventes ikke, at der vil være behov for omkørsel. Hvis det mod forventning bliver aktuelt, søges perioden minimeret mest muligt, da de lokale veje langs det meste af strækningen ikke er egnede til væsentligt mere trafik.

På den ca. ni km lange nybygningsstrækning vil det være muligt at arbejde uden at genere trafikken på rute 23 i væsentligt omfang.

Ved passagen af Bregninge Å gennem Natura 2000-område nr. 156 er der en særlig udfordring for anlægsarbejderne. På grund af de prioriterede naturtyper langs den eksisterende strækning skal selve anlægsaktiviteterne holdes inden for et meget begrænset areal. Der forventes derfor en lavere skiltet hastighed gennem dette område i anlægsperioden.

Der vil i forbindelse med detailprojekteringen ske nøje planlægning af trafikafviklingen således, at anlægsarbejderne forårsager færrest mulige gener for trafikanter, de lokale bysamfund og de direkte berørte naboer. Planen vil blive koordineret med kommuner, politi og beredskab.

For at tilgodese lokaltrafikken i de enkelte områder bedst muligt planlægges så vidt muligt, at naboveje ikke lukkes på samme tid. Cykel- og gangtrafik opretholdes i videst muligt omfang i anlægsperioden. Endelig fastlæggelse af hvilke veje, der spærres eller holdes åbne i anlægsperioden, sker først i forbindelse med detailprojekteringen.

3.1.3 Beskrivelse af udbygning af rute 15, Ringkøbing-Herning

Den eksisterende rute 15 foreslås udbygget, således at der er plads til tre spor på hele strækningen fra

Røgind i Ringkøbing-Skjern Kommune til tilslutningsanlægget ved Messemotorvejen ved Snejbjerg i Herning Kommune.

Vejen foreslås udbygget til 2+1 vej med en bredde, der tillader tre kørespor. På strækninger med vigepligtsregulerede kryds vil det ekstra spor blive anvendt til svingbaner og støttepunkter for krydsende cyklister og fodgængere. Strækningen, der foreslås udbygget, er i alt ca. 33 km. lang.

Der vil være ti overhalingsstrækninger i hver retning, og på strækninger med overhalingsspor er vejen dimensioneret til en hastighedsgrænse på 90 km/t, mens hastighedsgrænsen omkring de vigepligtsregulerede kryds forventes at blive 70 km/t.

På to delstrækninger fra henholdsvis Videbæk Øst til umiddelbart øst for Vorgod-Barde og på strækningen fra vest for Haunstrup til umiddelbart vest for tilslutningsanlægget ved Messemotorvejen, foreslås der anlagt en ny vej i eget tracé, og de oprindelige strækninger på den nuværende rute 15 vil blive nedklassificeret til kommunevej.

På den vestligste del af projektstrækningen, fra rundkørslen ved Nordre Ringvej/Søndre Ringvej i Ringkøbing til Røgind ca. fire km øst for Ringkøbing, foreslås den nuværende vej ikke udbygget, men der foreslås etableret punktvisse forbedringer i form af kapacitetsforbedring i rundkørslen ved Nordre Ringvej/Søndre Ringvej og et kryds i Ringkøbing øst ved et kommende erhvervsområde.

Der foreslås etableret buslommer ved de vigepligtsregulerede kryds på udbygningsstrækningerne, hvor det passer med bussernes stoppesteder.

3.1.3.1 Vejkryds, lokale veje og vejadgange

På projektstrækningen foreslås etableret tre kryds i to plan. Den nuværende krydsning mellem rute 15 og rute 28 ved Røgind foreslås ombygget til et kryds i to plan. Ved Videbæk foreslås det at etablere et kryds i to plan ved Gl. Landevej/Højbovej i den vestlige del af byen og ved den forlagte Videbækvej i den østlige del af Videbæk.

Alle overkørsler til private ejendomme foreslås nedlagt på den eksisterende strækning, der udbygges til 2+1 vej.

Ligeledes samles alle øvrige vejtilslutninger i de ovennævnte kryds i to plan ved Videbæk og i vigepligtsregulerede kryds ved Lervangvej/Nymøllevej, Kærhusvej/Langerdalvej, Brejningvej (rundkørsel), Fuglehøjvej/Ladegårdsvej, Timringvej (Vorgod-Barde), Overgåardsvej/Abildtrupvej, Frifeltvej/St. Ahlevej, Fjelsevangvej (Haunstrup) og Albækvej.

På den vestlige del af projektstrækningen, fra Ringkøbing til Røgind, foreslås det at etablere et nyt vejkryds i Ringkøbing øst, og krydset forberedes for en senere tilslutning af en forlagt Vesttarpvej, hvis Ringkøbing-Skjern Kommune beslutter at forlægge Vesttarpvej til det nye kryds.

Som konsekvens af lukning af private overkørsler og lokalveje foreslås det at etablere nye lokalveje og vejadgang til ejendomme langs den eksisterende strækning, der udbygges til 2+1 vej. Disse erstatningsveje er nye vejstrækninger, der klassificeres som kommuneveje, hvor de er anlagt som gennemgående veje, der bl.a. skal forbedre forholdene for cykeltrafik, samt lokale vejadgang til ejendomme, som vil få status af private veje eller private fællesveje.

3.1.3.2 Faunapassager

For at mindske barriereeffekten for mindre dyr i området, herunder særligt odderen, foreslås det at

etablere nye faunapassager med banketter ved de fleste krydsende vandløb: Røgind Bæk, Herborg Bæk, Sundsig Bæk, Videbæk Bæk, Lillebækken og Mølsted Bæk. Den eksisterende passage ved Vorgod Å forbedres.

3.1.3.3 Erstatningsnatur

For permanente påvirkninger på naturområder beskyttet i henhold til naturbeskyttelseslovens § 3, dvs. eng, overdrev og mose, foreslås det, at der udlægges erstatningsnatur i forholdet 1:2. Det dobbelte areal skal kompensere for, at nyskabte naturområder i en årrække vil have en ringere naturtilstand end den natur, der erstattes.

Fældet fredskov erstattes efter vilkår i skovlovstilladelser. Arbejdsarealer i fredskov genplanter, hvis der er vilkår herom i skovlovstilladelser. Der vil forventeligt blive stillet krav om, at der skal plantes erstatningsskov i forholdet 1:2 for både midlertidig og permanent påvirket fredskov.

3.1.3.4 Støjreducerende tiltag

Der er indarbejdet støjdæmpende tiltag ved bysamfund/samlede bebyggelser, som skal forbedre støjforholdene og afværge den øgede støjpåvirkning. Der foreslås etableret støjafskærmning ved Nørhede, Opsund, samt ved Højbovej og Hybenvænget i Videbæk.

Den præcise udstrækning af de enkelte støjskærme og/eller støjvolde vil blive detailplanlagt i forbindelse med udførelse af projektet.

3.1.3.5 Vejafvanding

Den eksisterende afvanding langs den eksisterende rute 15, som udbygges til 2+1 vej, er af ældre dato og ikke efter nutidens standarder. Med vejprojektet indgår der forslag, som vil medføre en betydelig opgradering og forbedring af afvandingssystemet.

Dele af strækningen ligger i områder med særlige drikkevandsinteresser. Inden for disse områder etableres der, efter dialog med Herning og Ringkøbing Skjern Kommuner, kantopsamling på delstrækninger. Her ledes alt vejvand i rørledninger til regnvandsbassiner. I regnvandsbassinerne tilbageholdes vandet, så udledningen neddrøses, og vandet renses ved sedimentation, inden det udledes til nærliggende vandløb. På øvrige strækninger bruges grøfterne, hvor muligt, som hovedledning. En del vand nedsiver direkte i grøfterne, og en del vand har afløb til recipienter, via regnvandsbassiner eller grøftbassiner, hvor det behandles og forsinkes inden udledning til recipient.

Udbygningsprojektet vil således medføre en væsentlig forbedring i forhold til dagens situation og medføre mindre hydraulisk belastning i vandløbene, reduceret risiko for erosion samt reduceret risiko for oversvømmelse. Ligeledes vurderes risiko for udledning af miljøfarlige stoffer fra uheld med f.eks. personbiler og tankvognstransporter at blive reduceret.

Den konkrete miljøvurdering af projektet gennemgås nedenfor i punkt 9.3.7 og 9.3.8.

3.1.3.6 Trafikafvikling i anlægsperioden

Den nuværende kapacitet på rute 15 vil i væsentlighed blive opretholdt under hele anlægsperioden, dog med reduceret hastighed forbi de igangværende arbejdsområder. Der vil også være behov for at

indsnævne kørebanen lokalt. Arbejdet foreslås opdelt i flere faser, sådan at anlægsarbejdet færdiggøres på én delstrækning, inden vejarbejdet rykker videre til en anden afgrænset delstrækning.

For at give plads til anlægsarbejdet indsnævres den eksisterende vej med afmærkning og trafikværn.

For at genere trafikken mindst muligt tilrettelægges arbejdet, så arbejdsområder maksimalt strækker sig over fem km. På den måde vil trafikanterne ikke opleve alt for lange strækninger med vejarbejder.

Ved udførelse af nye broer omlægges trafikken efter behov til midlertidige veje eller til afmærkede omkørselsruter. Ved udvidelse af eksisterende bygværker kan det blive nødvendigt at afvikle trafikken i ét spor med signalregulering.

På de strækninger, hvor den nye vej ligger på bar mark, kan anlægsarbejdet foregå uden gene for trafikken.

3.2 Trafikale forbedringer

3.2.1 Trafikale forbedringer ved udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding

Trafikken på strækningen, som også er kendetegnet ved en stor andel af lastbiler, har nået et niveau, der i perioder medfører trafikafviklingsproblemer. I dag kører der op til ca. 93.000 køretøjer på et typisk hverdagsdøgn. Samtidig er det forventningen, at trafikken fremover vil stige med cirka 15 procent frem mod år 2035.

Hverdagsdøgntrafikken på E20/E45 ved Kolding er beregnet til at ligge mellem 90.800 og 104.200 køretøjer på et typisk hverdagsdøgn i 2030.

Mertrafikken på strækningen skyldes dels, at der skabes helt nye ture, men primært ved at der sker en overflytning af biler fra det øvrige lokale vejnet i området. F.eks. forventes Kolding Landevej (rute 161), som kører parallelt med E20, at blive aflastet. Her falder trafikken med op til 1.600 køretøjer på et hverdagsdøgn. Også Hovedvejen (rute 170) får reduceret trafik. Esbjergmotorvejen, E45 syd for Kolding samt videre nord på mod Vejle vil opleve en stigning på grund af mertrafikken omkring Kolding. Generelt vil projektet medføre, at der samlet set vil blive kørt flere kilometer på vejene i de nærliggende kommuner.

Kolding Kommune får langt den største stigning med over 74.000 flere køretøjskilometer. Det er derfor forventningen, at udbygningen, trods mere trafik, vil bidrage til at reducere noget af det pres, der i perioder opstår på E20/E45 omkring Kolding. Det vil hovedsagelig være på disse tidspunkter, at eksempelvis pendlere vil opleve forbedringer i form af rejsetidsreduktioner og mindre spildtid i forbindelse med deres tur i området.

Selvom det drejer sig om mindre besparelser for trafikanter i omegnen af få minutter til områder syd og vest for Kolding, vil der være tale om et relativt stort antal gennemkørende bilister, der kommer til at mærke denne reduktion.

3.2.2 Trafikale forbedringer ved anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape

Strækningen mellem Holbækmotorvejen og Kalundborg tjener i dag som et vigtigt bindeled mellem Kalundborgs relativt store erhvervsvirksomheder og arbejdskraftsoplandet i den østlige del af Sjælland samt Hovedstadsområdet.

I dag kører der mellem 13.000 og 20.200 køretøjer på et gennemsnitligt hverdagsdøgn. Trafikken er

størst på motorvejen i den østlige ende, og mindst på den vestlige del på den eksisterende hovedvej ”Skovvejen” frem mod Kalundborg.

Det er forventningen, at trafikken på hele strækningen vil stige med cirka én procent pr. år frem til 2030. Det er ikke forventningen, at der vil blive udfordringer med trængsel på strækningen. Den nuværende rundkørsel ved Tømmerup er i dag en flaskehals i morgen- og eftermiddagstimerne, hvor der er spidsbelastning.

Når Kalundborgmotorvejen er færdigetableret, vil den eksisterende motorvej i den østlige ende få mere trafik. Her forventes der at køre mellem 18.000 og knap 25.000 køretøjer på et typisk hverdagsdøgn i 2030.

På strækningen tættest mod Holbækmotorvejen svarer dette til omkring 25 procent forøgelse i trafikken. Midt på strækningen kommer der omkring 45 procent flere køretøjer, mens trafikken nær Svebølle vil stige med næsten 80 procent.

De omkringliggende parallelle veje til Kalundborgmotorvejen vil omvendt blive aflastet. Det skyldes, at en del af trafikken bliver ført over på Kalundborgmotorvejen, hvor det er muligt for trafikanterne at reducere deres rejsetid sammenlignet med en tur på de mindre, parallelle veje.

F.eks. forventes trafikken på den tidligere hovedrute Holbækvej/Kalundborgvej at falde mellem 80 og 90 procent, da den aflastes markant af den nye motorvej.

Aflastninger vil også ske på veje som rute 155, hvor trafikken vil falde med ca. ti procent, og nogen steder på ruten (ved Eskebjergvej) med næsten 65 procent.

Syd for Kalundborgmotorvejen forventes et fald med næsten 2.000 køretøjer på Slagelse Landevej svarende til en reduktion af trafikken på ca. 15 procent.

Dog vil de veje, der støder til Kalundborgmotorvejen, opleve mere trafik end ellers, da de leder trafik fra parallelvejene ind til den nye motorvej. F.eks. forventes der omkring 1.700 flere køretøjer ved Amtsvejen mod Jyderup, og 2.000 flere på Kalundborgvej nord for Løgtved.

En færdiggørelse af Kalundborgmotorvejen vil gøre det hurtigere at rejse mellem den vestlige del af Sjælland ved Kalundborgområdet og hovedstadsregionen.

F.eks. kan en pendler spare syv minutter i morgenmyldretiden fra Roskilde til Kalundborg, når motorvejen er fuldt anlagt. Samme besparelse gælder for området øst for Roskilde.

3.2.3 Trafikale forbedringer ved udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning

Rute 15 er den primære vejforbindelse mellem Ringkøbing og Herning. Strækningen, som er en tosporet landevej, udgør den vestlige del af rute 15, der forbinder de større byer Herning, Ikast og Silkeborg med E45 og Aarhus. Rute 15 indgår i det net af regionale ruter, som forbinder en række byer i Midt- og Vestjylland, og i Herning er der via Messemotorvejen forbindelse til det nye regionshospital ved Gødstrup. Fra Herning er der desuden forbindelse til Holstebromotorvejen og Midtjyske Motorvej mod henholdsvis Holstebro og Vejle.

Fra rute 15 mellem Ringkøbing og Herning er der forbindelse til rute 16 (Ringkøbing-Holstebro m.fl.), rute 28 (Lemvig-Skjern m.fl.), rute 11 (Holstebro-Varde m.fl.), rute 467 (Skjern-Videbæk-Aulum-Karup) og rute 502 (Snejbjerg-Herning N).

Hastighedsniveauet på rute 15 er højt og vidner om mange lige strækninger i åbent land. På trods af et

gennemsnitligt højt hastighedsniveau viser tilbagemeldinger fra trafikanter, at overhaling af bl.a. langsomt kørende landbrugsmaskiner opleves som en væsentlig gene. Ligeledes opleves holdende busser i vejsiden og lokale hastighedsbegrænsninger på strækningen som en gene for den gennemkørende trafik.

I 2040 forventes det, at mellem 13.700 og 14.800 køretøjer i et hverdagsdøgn vil benytte vejen på strækningerne tættest på Ringkøbing og Herning. Den mindst trafikerede strækning vil være vest for Videbæk, hvor mellem 9.000 og 9.500 køretøjer vil benytte vejen i et hverdagsdøgn.

Ved udbygning af strækningen og ændringen af hastighedsgrænser forventes rejsetiden på en tur mellem Ringkøbing og Herning at blive reduceret med ca. fem minutter.

I ti års perioden 2009-2019 er trafikken på rute 15 mellem Haunstrup og Videbæk steget med 25 procent. Vest for Videbæk er trafikken steget med 30 procent i samme periode.

Ulykkesbilledet for rute 15 er typisk for veje i det åbne land i Midt- og Vestjylland, hvor afstandene er store, og strækningerne ofte er lange og lige. I perioden 2014–2018 er der registreret 76 trafikulykker på strækningen. I disse uheld er to døde, 16 alvorligt tilskadede, og 17 er lettere tilskadede.

En udbygning til 2+1 vej vil medføre en væsentlig forbedring af trafiksikkerheden på rute 15. Antallet af trafikulykker forventes at blive ca. halveret, og antallet af ulykker med personskafe forventes reduceret til ca. 1/3 af det nuværende niveau.

3.3 Ekspropriation

Af grundlovens § 73 fremgår, at ejendomsretten er ukrænkelig, og at ingen kan tilpligtes at afstå sin ejendom, uden hvor almenvellet kræver det. Afståelse kan kun ske ifølge lov og mod fuldstændig erstatning.

De midlertidige og permanente arealerhvervelser, som er nødvendige for anlægsprojekterne, kan foretages i henhold til vejlovens regler om ekspropriation til statslige vejanlæg, jf. vejlovens §§ 96-98.

Ekspropriation sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. vejlovens § 95, stk. 1. Ved erstatningsfastsættelsen finder vejlovens § 103 anvendelse.

Der kan pålægges vejbyggelinjer, ske fremrykket ekspropriation, udføres forundersøgelser mv. i overensstemmelse med reglerne i vejlovens §§ 40-45 og § 99. Vejbyggelinjer defineres som en sikringslinje med vejmyndigheden som påtaleberettiget, som indebærer begrænsninger i ejerens eller andre rettighedshaveres råden over et nærmere defineret areal, jf. vejlovens § 3, nr. 8. Vejmyndigheden er den myndighed, der administrerer en offentlig vej, jf. vejlovens § 3, stk. 1, nr. 1.

Til gennemførelsen af anlægsprojekterne skal der midlertidigt og permanent erhverves arealer og rettigheder. Der skal dels erhverves areal permanent til selve vejanlægget, dels er der behov for midlertidige arbejdsarealer under anlægsfasen. I forbindelse med anlægsprojekternes gennemførelse kan der også blive pålagt servitutter, vejbyggelinjer og ske en ændring i adgangsforhold.

Der skal erhverves areal til nyanlæg af vejanlæg samt i hver side af de eksisterende vejanlæg hvor der sker vejudvidelse samt erhverves areal til ombygning af tilslutningsanlæggene og lokalvejsnettet. Derudover er der brug for arealer til udvidelse af eksisterende eller anlæg af nye regnvandsbassiner til sikring af vejens afvanding, anlæg af nye samkørselspladser og rastepladser, etablering af vejgrøfter samt til brug for støjafskærmning i form af f.eks. skærme og volde.

Ud over de arealer, der skal anvendes permanent til udbygning af vejanlæggene, vil der være behov

for at kunne anvende arealer midlertidigt under anlægsarbejdet. Det vil normalt være et op til ti meter bredt areal langs hele udbygningen og nyanlæg. Det vil sige langs vejene, til- og frakørselsramper, rundt om regnvandsbassiner samt ved samkørselspladser, rasteanlæg og støjvolde. Desuden kan der blive brug for større arbejdsarealer i forbindelse med anlæg og udvidelse af broer og tunneler, oplag af materialer, skurbyer og lignende. Arbejdsarealerne vil blive brugt midlertidigt i anlægsperioden, hvorefter de leveres tilbage til ejerne.

Det forudsættes, at flytning og omlægning af ledninger til placering på ejendomme tilhørende tredjemand i udgangspunktet sker ved frivillig aftale mellem ledningsejer og lodsejer eller ved ekspropriation med hjemmel i den relevante særlovgivning for de pågældende ledninger.

Erstatninger for ekspropriationer til brug for midlertidige eller permanente anlæg og for pålæg af servitutter mv. udmåles efter gældende regler og praksis af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til ekspropriationsprocesloven og vejloven.

3.3.1 Ekspropriation til udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding

Det forventes, at der skal erhverves ca. 18 ha til motorvejsudbygningen og ca. 18 ha til midlertidige arbejdsarealer mv., hvilket medfører, at 50–55 ejendomme berøres i forskelligt omfang af anlægsprojektet. Det endelige areal og antal ejendomme, som berøres, fastlægges først i forbindelse med den endelige detailprojektering.

3.3.2 Ekspropriation til anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape

Det forventes, at der skal erhverves ca. 202 ha til motorvejsanlægget og lokalvejsnettet og ca. 110 ha til midlertidige arbejdsarealer mv., hvilket medfører, at ca. 210 ejendomme berøres i forskelligt omfang af anlægsprojektet. Det endelige areal og antal ejendomme, som berøres, fastlægges først i forbindelse med den endelige detailprojektering.

3.3.3 Ekspropriation til udbygning af rute 15, Ringkøbing–Herning

Det forventes, at der skal erhverves ca. 100 ha permanent til den foreslåede udbygning til 2+1 vej. Desuden skønnes, at mellem 80 og 100 ha skal inddrages til midlertidige arbejdsarealer mv. Det forventes, at mellem 20 og 60 ejendomme skal totaleksproprieres, og at i alt mellem 200 og 220 ejendomme skal afgive areal til vejprojektet enten i form af afståede arealer til selve vejudbygningen eller til de lokalveje, der etableres som en del af projektet.

Det endelige areal og antal ejendomme, som berøres, fastlægges først i forbindelse med den endelige detailprojektering af projektet.

3.4 Vejbyggelinje

I henhold til vejlovens § 40 kan vejbyggelinjer pålægges en ejendom. Vejbyggelinjer defineres som en sikringslinje med vejmyndigheden som påtaleberettiget, som indebærer begrænsninger i ejerens eller andre rettighedshaveres råden over et nærmere defineret areal, jf. vejlovens § 3, nr. 8. Vejmyndigheden er den myndighed, der administrerer en offentlig vej, jf. vejlovens § 3, stk. 1, nr. 1.

På statsveje pålægges vejbyggelinjer med en indbyrdes afstand op til 100 meter. Dermed er vejbyggelinjen i dag typisk 50 meter på begge sider af midten af en motorvej og andre statsveje. Langs til- og frakørselsramperne til en motorvej og andre statsveje er vejbyggelinjen typisk ca. 25 meter.

Da der ofte er terrænforskel mellem vejen og det omgivende terræn, bliver der tillagt et højde- og passagetillæg, jf. vejlovens § 40, stk. 5. Det betyder, at hvis terrænet ikke ligger i samme højde som vejen, forøges vejbyggelinjen med et højde- og passagetillæg. Med terræn menes der den fremtidige terrænhøjde omkring det påtænkte vejanlæg.

På de arealer, der ligger foran en vejbyggelinje, må der ikke uden vejmyndighedens tilladelse opføres ny bebyggelse eller tilbygning til eksisterende bebyggelse, foretages væsentlige forandringer i eksisterende bebyggelse, genopføres nedbrændt eller nedrevet bebyggelse eller etableres andre anlæg og indretninger af blivende art, jf. vejlovens § 40, stk. 3.

3.4.1 Udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding

I forbindelse med udbygning af dele af E20/E45 fra fire til seks spor vil der blive mulighed for at pålægge nye vejbyggelinjer på op til 60 meter fra motorvejens midte. Vejbyggelinjerne ved ramperne kan også blive ændret, f.eks. når ramperne flyttes for at gøre plads til udvidelse af motorvejen. Inden for vejbyggelinjen må der ikke opføres ny bebyggelse, etableres andre anlæg m.m. uden vejmyndighedens tilladelse. Vejbyggelinjer sikrer dels muligheden for en fremtidig udvidelse af et bestående vejanlæg, dels hensynet til færdslen i øvrigt.

I henhold til den generelle bestemmelse i vejlovens § 40, hvorefter der kan pålægges byggelinjer med en indbyrdes afstand på op til 100 meter, foreslås det at udvide dette til 120 meter i forbindelse med udbygningen af E20/E45. Det skyldes, at 100 meter ikke vurderes at være tilstrækkeligt, når motorvejen udbygges til seks og otte spor som i dette tilfælde.

Det vil i forbindelse med detailprojekteringen blive vurderet, om vejbyggelinjen nogle steder kan fastholdes på de nuværende 50 meter.

3.4.2 Anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape

I forbindelse med anlæg ny motorvej og udvidelse af rute 23 til motorvej mellem Regstrup og Kalundborg vil der blive pålagt vejbyggelinjer på 50 meter fra motorvejens midte.

Det vil i forbindelse med detailprojekteringen blive vurderet, om vejbyggelinjen nogle steder kan indskrænkes.

3.4.3 Udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning

På rute 15 er der i dag vejbyggelinjer på den sydligste delstrækning i en bredde på enten 20 eller 30 meter fra vejmidten.

I forbindelse med den foreslåede udbygning af vejen til 2+1 vej vil der blive mulighed for at pålægge vejbyggelinjer i en afstand på op til 30 meter fra vejmidten. Vejbyggelinjer skal sikre muligheden for en fremtidig udvidelse af vejen til større bredde, idet der inden for byggelinjerne ikke må opføres ny bebyggelse m.m.

Det vil i forbindelse med detailprojekteringen blive vurderet, om de nuværende vejbyggelinjer fastholdes, eller om der skal pålægges nye.

3.5 Miljømæssige vurderinger

3.5.1 Gældende ret

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (herefter VVM-direktivet), som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 (ændring af VVM-direktivet), er, for så vidt angår statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, implementeret i vejloven ved lov nr. 658 af 8. juni 2016 om ændring af lov om offentlige veje mv., jernbaneloven og forskellige andre love (Implementering af VVM-direktivet for statslige vej- og jernbaneprojekter samt havneprojekter) og ved lov nr. 434 af 16. marts 2021 om ændring af lov om offentlige veje mv. og jernbaneloven (Implementering af VVM-direktivet for statslige vej- og jernbaneprojekter) samt i regler udstedt i medfør heraf (bekendtgørelse om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår statslige vej- og jernbaneprojekter, jf. bekendtgørelse nr. 451 af 8. maj 2017 (herefter benævnt one-stop shop bekendtgørelsen).

Reglerne for miljøvurderinger af Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter findes i vejlovens kapitel 2 a.

Af vejlovens § 17 g, stk. 6, følger, at miljøkonsekvensvurderingen skal beskrive og vurdere et projekts væsentlige direkte og indirekte indvirkninger på følgende faktorer: 1) befolkning og menneskers sundhed, 2) biologisk mangfoldighed med særlig vægt på arter og naturtyper, der er beskyttet i henhold til direktiv 92/43/EØF og direktiv 2009/147 /EF, 3) jordarealer, jordbund, vand, luft og klima, 4) materielle goder, kulturarv og landskabet og 5) samspillet mellem faktorerne i nr. 1-4. Efter § 17 g, stk. 7, skal beskrivelsen også omfatte projektets forventede virkninger på miljøet som følge af projektets sårbarhed over for risici for større ulykker og katastrofer, der er relevante for det pågældende projekt.

Det følger af vejlovens § 17 a, stk. 1, at Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af lovens bilag 1, som bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet, kræver en vurdering af projektets indvirkning på miljøet samt administrativ tilladelse.

I henhold til vejlovens § 17 a, stk. 3, 1. pkt., kræver Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af vejlovens bilag 1 eller 2, ikke administrativ tilladelse, når projektet opnår tilladelse ved anlægslov.

Ved Folketingets vedtagelse af et anlægsprojekt i enkeltheder bemyndiges transportministeren til at gennemføre et anlægsprojekt i overensstemmelse med lovforslag, projektbeskrivelse og miljøvurderinger. Det påhviler anlægsmyndigheden at sikre, at projektets indvirkning på miljøet holdes inden for rammerne af de miljømæssige undersøgelser.

For statslige vejanlæg tilladt ved anlægslov vil eventuelle ændringer eller udvidelser af projektet i anlægsfasen være omfattet af den administrative procedure, jf. vejlovens § 17 c – 17 e, i hvilken forbindelse der vil blive foretaget de fornødne miljømæssige vurderinger, hvis ændringen eller udvidelsen kan forventes at få væsentlig indvirkning på miljøet, jf. vejlovens § 17 a, stk. 1 og 2.

Trafikstyrelsen er miljømyndighed i forhold til vurdering og administrativ godkendelse af ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet i anlægsfasen, jf. vejlovens § 17 b. Det betyder, at ændringer eller udvidelser, der kan være til skade for miljøet, skal anmeldes af Vejdirektoratet til Trafikstyrelsen, som skal vurdere, om der skal gennemføres supplerende miljømæssige vurderinger, inden styrelsen tager stilling til, om ændringen eller udvidelsen kan tillades, eventuelt på vilkår.

I henhold til vejlovens § 17 o fører Trafikstyrelsen tilsyn i forhold til projekter (ændringer eller udvidelser), hvor der skal ske anmeldelse til styrelsen og eventuelt meddeles tilladelse.

One-stop shop bekendtgørelsen er udstedt i medfør af vejlovens § 17 q og fastsætter regler om fælles og samordnede procedurer for miljøkonsekvensvurdering af projekter, hvor der både gælder krav om miljøkonsekvensvurdering efter reglerne i vejlovens kapitel 2 a og krav om vurdering efter regler, der implementerer Rådets direktiv 92/43/EØF om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter eller Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF. Væsentlighedsvurdering og eventuel konsekvensvurdering indgår i miljøkonsekvensrapporterne. Projekter, der vedtages ved anlægslov, er ikke omfattet af one-stop shop bekendtgørelsen, men rapporterne skal leve op til de indholdsmæssige krav i VVM-direktivet, fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet.

3.5.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Med Folketingets vedtagelse af denne lov bemyndiges Transportministeren til at gennemføre projekterne i overensstemmelse med lovforslagets § 1, jf. bilag 1-3, projektbeskrivelserne i dette lovforslag og miljøkonsekvensrapporterne.

Anlægsprojekterne er miljøvurderet og forberedt til at kunne vedtages af Folketinget ved anlægslov i overensstemmelse med vejlovens kapitel 2 a. Bestemmelserne i vejloven har til formål at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og bidrage til integrationen af miljøkonsekvensvurderinger i forbindelse med planlægningen og udførelsen af statslige vejprojekter, og at der under inddragelse af offentligheden tages hensyn til projekters sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet.

Projekternes virkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser, dvs. miljøkonsekvensrapporterne. Anlægsprojekterne skal gennemføres inden for rammerne af vurderinger af projekternes indvirkninger på miljøet, jf. lovforslagets § 4. Det påhviler Vejdirektoratet som anlægsmyndighed at sikre, at anlægsprojekternes indvirkninger på miljøet holdes inden for rammerne af vurderingerne i de miljømæssige undersøgelser af projekterne.

På baggrund af de gennemførte miljømæssige vurderinger af anlægsprojekterne i § 1, stk. 1, er det vurderingen, at gennemførslen af projekterne kan ske inden for rammerne af artikel 6, stk. 3, i Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (herefter habitatdirektivet). Lovforslaget udgør godkendelse af projektet i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3.

Der er desuden foretaget vurdering af overensstemmelse med gældende vandplanlægning og havstrategi.

Anlægsprojekterne i nærværende anlægslov er skitseprojekteret. Det indebærer, at der efter vanlig praksis for vejprojekter, der udmøntes via anlægslove, er gennemført de nødvendige miljøkonsekvensvurderinger på baggrund af et skitseprojekteret vejprojekt.

Efter vedtagelse af anlægsloven, og før anlægsprocessen påbegyndes, igangsættes detailprojektering af alle tekniske og udførelsesmæssige forhold i vejprojektet. Detailprojekteringen udføres sådan, at der kan gennemføres de detaljerede og præcise analyser og vurderinger, der skal til, for at Vejdirektoratet kan indhente de nødvendige tilladelser efter natur- og miljølovgivningen. Det kan f.eks. være udledningstilladelser efter miljøbeskyttelsesloven og dispensationer efter naturbeskyttelsesloven.

Vejdirektoratet søger på denne baggrund tilladelser fra den kompetente miljømyndighed på baggrund af et detailprojekteret anlæg. Den kompetente miljømyndighed påser i denne proces, at gældende regler iagttages og sikrer dermed, at der ikke sker forringelse af f.eks. målsatte grundvandsforekomster og

overfladevandområder samt øvrige nødvendige miljøforhold, der kræver tilladelser efter natur- og miljølovgivningen.

Loven fraviger på nogle punkter bestemmelser i den almindelige plan- og naturlovgivning, som indeholder umiddelbart gældende forbud mod ændring af tilstanden, etablering af varige fysiske anlæg eller stiller krav om forudgående tilladelse eller godkendelse, før sådanne anlæg kan etableres eller anvendelsen af arealet ændres, jf. lovforslagets § 6.

3.6 Forholdet til anden lovgivning

3.6.1 Gældende ret

Gennemførelsen af et anlægsprojekt vil som følge af gældende ret oftest forudsætte godkendelser, tilladelser eller dispensationer efter plan-, natur- og miljølovgivningen mv.

Nedenfor gennemgås en række væsentlige bestemmelser, der efter gældende ret foreskriver krav om tilladelse eller dispensation, ny eller ændret planlægning mv., hvis der skal gennemføres fysiske indgreb i natur og landskabet, som er nødvendige for at realisere et anlægsprojekt som de omhandlede, herunder foretages ændringer af tilstanden på arealerne, etableres varige anlæg og installationer og gennemføres afværgeforanstaltninger af hensyn til natur- og dyreliv.

Gennemgangen er ikke en udtømmende opregning af hvilken lovgivning der finder anvendelse på projektet, eller hvilke tilladelser eller dispensationer, der er nødvendige for projektets gennemførelse.

Som følge af lov om planlægning, jf. lovebekendtgørelse nr. 1157 af 1. juli 2020 med senere ændringer (herefter planloven), vil etablering af visse dele af et anlægsprojekt beliggende i landzone kræve en landzonetilladelse efter § 35, stk. 1. Herudover vil der for visse projekters vedkommende skulle ske ændringer i kommune- og lokalplaner. Planlovens bestemmelser om kommune- og lokalplaner indeholder bl.a. regler om vedtagelse af nye planer, ændringer i eksisterende planlægning og dispensation fra eksisterende planlægning.

Ifølge § 50 i lovebekendtgørelse nr. 1392 af 4. oktober 2022 om naturbeskyttelse (herefter naturbeskyttelsesloven) kan fredningsnævnet meddele dispensation, når det ansøgte ikke vil stride i mod fredningens formål.

Endvidere er der i naturbeskyttelseslovens kapitel 2 fastsat en række forbud mod tilstandsændringer eller bebyggelse inden for bl.a. følgende bygge- og beskyttelseslinjer: sø- og å-beskyttelseslinjen (naturbeskyttelseslovens § 16), skovbyggelinjen (naturbeskyttelseslovens § 17), fortidsmindebyggelinjen (naturbeskyttelseslovens § 18), kirkebyggelinjen (naturbeskyttelseslovens § 19). Herudover foreskriver kapitel 2 forbud mod tilstandsændringer af bl.a. følgende naturtyper: naturlige søer, beskyttede vandløb, heder, moser, ferske enge og biologiske overdrev (naturbeskyttelseslovens § 3). Gennemførelsen af et anlægsprojekt, der berører de nævnte arealer, beskyttelseslinjer eller naturtyper vil som følge af naturbeskyttelseslovens §§ 65, stk. 1 og 2, og 65 b, stk. 1, forudsætte dispensation, eventuelt indeholdende vilkår om f.eks. afværgeforanstaltninger eller erstatningsbiotoper, fra den relevante myndighed, der enten udgøres af miljøministeren eller kommunalbestyrelsen.

Desuden foreskriver naturbeskyttelseslovens § 20 samt bekendtgørelse nr. 941 af 27. juni 2016 om godkendelse af offentlige vejanlæg og af ledningsanlæg mv. i det åbne land (vej- og el-bekendtgørelsen), der er udstedt i medfør af naturbeskyttelseslovens § 20, stk. 2, at et anlægsprojekt, der anlægges i det åbne land, skal have en godkendelse.

Herudover fastsætter bl.a. naturbeskyttelseslovens §§ 23 og 24 regler om offentlighedens adgang til naturen. Naturbeskyttelseslovens §§ 23 og 24 indeholder regler om henholdsvis adgang til og ophold i skove og på udyrkede arealer.

Naturbeskyttelseslovens § 26 a indeholder regler om nedlæggelse af veje og stier herunder regler om, at der forud for nedlæggelse skal ske anmeldelse til kommunalbestyrelsen, der kan nedlægge forbud mod nedlæggelse af veje og stier.

EU's naturbeskyttelsesdirektiver, der omfatter habitat- og fuglebeskyttelsesdirektivet, pålægger medlemslandene at bevare en række arter og naturtyper, som er sjældne, truede eller karakteristiske, ved at udpege særlige områder, hvor disse arter og naturtyper er beskyttede.

Fuglebeskyttelsesområder og habitatområder indgår i det sammenhængende europæiske, økologiske netværk, der betegnes Natura 2000.

Der må ikke iværksættes projekter, der kan skade et Natura 2000-områdes integritet, jf. habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, og der er derfor krav til myndighederne om at vurdere konsekvenserne af et projekt i de tilfælde, hvor planen eller projektet kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt.

Habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet sætter ligeledes rammer for beskyttelsen af arter og deres levesteder. Efter habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, gælder en generel beskyttelse af bilag IV dyrearter og deres levesteder også uden for Natura 2000-områderne. Det samme gælder efter habitatdirektivets artikel 13, stk. 1, for beskyttelse af plantearter nævnt i bilag IV. Beskyttelsen af fugle omfatter alle vilde fugle også udenfor Natura 2000-områderne, jf. fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5 og artikel 9. Fravigelse af beskyttelsen efter habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, og artikel 13, stk. 1, med henblik på eksempelvis at varetage væsentlige samfundsmæssige interesser forudsætter, at der ikke findes nogen anden brugbar løsning, og at fravigelsen ikke hindrer opretholdelse af den pågældende bestands bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde, jf. habitatdirektivets artikel 16. Der henvises i øvrigt til punkt 10 om EU-retten.

Naturbeskyttelseslovens § 29 a, stk. 1, indeholder bestemmelser om, at nærmere angivne arter ikke forsætligt må forstyrres med skadelig virkning for arten eller bestanden. I tilknytning hertil fremgår det af naturbeskyttelseslovens § 29 a, stk. 2, at yngle- eller rasteområder for de arter, der er nævnt i bilag 3 til loven, ikke må beskadiges eller ødelægges. One-stop shop bekendtgørelsens § 1 g omfatter lignende formuleringer vedrørende forstyrrelse af arter og bestand og yngleområders tilstand.

Tilsvarende bestemmelser fremgår af lovbekendtgørelse nr. 265 af 21. marts 2019 om jagt- og vildtforvaltning (jagt- og vildtforvaltningsloven), jf. § 6 a, stk. 1 og 2, og § 7, stk. 1 og 2.

Bekendtgørelse nr. 521 af 25. marts 2021 om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt (artsfredningsbekendtgørelsen) fastsætter regler om fredning af nærmere bestemte dyr, herunder fugle og planter, i form af forbud mod drab, indsamling, handel mv. og varetager individbeskyttelsen for beskyttede bilag IV-arter og fugle, der indgår i bekendtgørelsens kapitel 2 og 3, jf. især § 4, stk. 1 og 2, § 6 og § 10, stk. 1 og 2.

Bekendtgørelsens kapitel 4 omfatter fredning af danske dyr og planter, som ikke er omfattet af bekendtgørelsens kapitel 2 og 3. Der kan, for så vidt angår beskyttelsesbestemmelserne, søges om dispensation fra den relevante myndighed, som er Miljøstyrelsen.

§§ 8-13 i lovbekendtgørelse nr. 690 af 26. maj 2023 om skove med senere ændringer (herefter skovloven) fastsætter regler om anvendelsen af fredskovspligtige arealer. Skovlovens §§ 26-28 fastsætter endvidere regler om beskyttelse af skovnaturtyper og levesteder for arter i internationale naturbeskyttelsesområder

og beskyttelse af andre former for naturmæssigt særlig værdifuld skov. Miljøministeren har kompetence til at dispensere fra nærmere bestemte bestemmelser i skovloven.

Med museumsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 358 af 8. april 2014, sikres væsentlige bevaringsværdier på land og til havs. Kapitel 8 og 8 a i museumsloven omhandler bl.a. sikring af kultur- og naturarven i forbindelse med den fysiske planlægning og forberedelse af jordarbejder mv., samt om bevaring af fortidsminder og sten- og jorddiger. Loven foreskriver i kapitel 8 og 8 a bl.a., at der skal søges dispensation til tilstandsændringer af beskyttede diger og fortidsminder. Det følger af museumsloven, at anlægsmyndigheden, hvis der under anlægsarbejdet fremkommer arkæologiske fund, skal standse arbejdet i det omfang, det berører fortidsmindet. Fundet vil herefter skulle anmeldes til kulturministeren (ved Slots- og Kulturstyrelsen). Kompetencen til at vurdere bevaringsværdige hensyn varetages efter museumsloven af kulturministeren (ved Slots- og Kulturstyrelsen).

Efter lov om vandplanlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 126 af 26. januar 2017, fastsætter miljøministeren bl.a. regler, der fastlægger og angiver konkrete miljømål og indsatsprogrammer for hvert vandområdedistrikt med henblik på opnåelse af miljømålene, herunder med henblik på at forebygge forringelse af og opnå god tilstand for overfladevandområder og grundvandsforekomster i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF af 23. oktober 2000 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger (herefter vandrammedirektivet).

Det følger af § 8, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 797 af 13. juni 2023 om indsatsprogrammer for vandområder, at myndigheder kun kan træffe afgørelse, der indebærer en direkte eller indirekte påvirkning af et overfladevandområde eller en grundvandsforekomst, hvor miljømålet ikke er opfyldt, hvis afgørelsen ikke medfører en forringelse af overfladevandområdets eller grundvandsforekomstens tilstand og ikke hindrer opfyldelse af det fastlagte miljømål, herunder gennem de i indsatsprogrammet fastlagte foranstaltninger. Lov om vandplanlægning med tilhørende bekendtgørelser gennemfører væsentlige, men ikke alle, dele af vandrammedirektivet.

Kommunalbestyrelsen skal i henhold til § 28, stk. 1, i lov nr. 5 af 3. januar 2023 om miljøbeskyttelse med senere ændringer (miljøbeskyttelsesloven) give tilladelse til, at spildevand tilføres havet, søer og åer. Det fremgår af § 4, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 1393 af 21. juni 2021 om spildevandstilladelser mv. efter miljøbeskyttelseslovens kapitel 3 og 4, at ved tag- og overfladevand forstås regnvand fra tagarealer og andre helt eller delvist befæstede arealer, herunder jernbaner, såfremt det ikke indeholder andre stoffer, end hvad der sædvanligt tilføres regnvand i forbindelse med afstrømning fra sådanne arealer eller har en væsentlig anden sammensætning.

Lov om havstrategi, jf. lovbekendtgørelse nr. 1161 af 25. november 2019 med senere ændringer, implementerer Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/56/EF af 17. juni 2008 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets havmiljøpolitiske foranstaltninger (havstrategidirektivet). Det følger af § 18 i lov om havstrategi, at statslige, regionale og kommunale myndigheder ved udøvelse af beføjelser i medfør af lovgivningen er bundet af de miljømål, der er fastsat i havstrategien.

Landbrugsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 116 af 6. februar 2020 om landbrugsejendomme, indeholder bl.a. regler om jordfordeling og landbrugspligt. Ved anlæg på arealer, der er pålagt landbrugspligt, kan landbrugspligten ophæves efter reglerne i landbrugslovens kapitel 5.

Af den relevante lovgivning vil oftest også følge en adgang til at klage over de afgørelser, der træffes i relation til projektet, medmindre klageadgangen efter den relevante lovgivning er afskåret. Der vil i den forbindelse som oftest også være fastsat regler om klagemyndighed og opsættende virkning af klage.

3.6.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning.

Anlægsprojekterne omfattet af dette lovforslag vedtages i enkeltheder, hvilket bl.a. indebærer, at anlægsloven vil udgøre det fornødne retsgrundlag for, at anlægsmyndigheden kan udføre de fysiske arbejder og indgreb, som er en forudsætning for at gennemføre projekterne. Bemyndigelserne i lovforslagets § 1 indebærer således, at transportministeren ved Vejdirektoratet kan gennemføre de fysiske indgreb i naturen og i landskabet, som er nødvendige for at realisere anlægsprojektet. Disse indgreb gennemføres i overensstemmelse med anlægslovens bestemmelser og inden for rammerne af de udførte miljømæssige vurderinger.

Påvirkningen af miljøet som følge af de fysiske arbejder og indgreb, som loven indebærer, er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projektet, herunder i de udarbejdede miljøkonsekvensrapporter, og anlægsprojektet skal gennemføres inden for disse rammer, jf. forslagens § 4.

Der er ikke i miljøkonsekvensvurderingerne for anlægsprojekterne i § 1 konstateret væsentlig påvirkning af Natura 2000-områder i forbindelse med projekterne. Der er forbindelse med miljøkonsekvensvurderingerne konstateret påvirkning af flere bilag IV-arter, hvorfor der er fastsat afværgeforanstaltninger herfor, som er nærmere beskrevet i de bagvedliggende miljøvurderinger. Ved etablering af de i projektet indarbejdede faunapassager og afværgeforanstaltninger vil den økologiske funktionalitet af de påvirkede områder kunne opretholdes

På baggrund af de gennemførte miljømæssige vurderinger af anlægsprojekterne i § 1 er det vurderingen, at gennemførslen af projekterne kan ske inden for rammerne af artikel 6, stk. 3, i Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (herefter habitatdirektivet). Lovforslaget udgør godkendelse af projektet i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3.

Hvor bestemmelserne i de nævnte love indeholder skønsmæssige beføjelser for myndigheden, og hvor der efter disse kan tages hensyn til bygherrens interesser og samfundets interesser i et givent projekt, er det den generelle vurdering, at hensynet til projektet kan indgå med betydelig vægt.

3.6.2.1 Fravigelse af anden lovgivning

For at skabe klarhed om, at anlægsloven udgør det fornødne retlige grundlag for de fysiske arealindgreb, foreslås det i lovforslagets § 6, at visse konkrete bestemmelser og tilladelseskrav i planloven og naturbeskyttelsesloven ikke finder anvendelse ved gennemførelse af projekterne nævnt i § 1, og dermed fraviges med anlægsloven. Anlægsprojektet kan gennemføres uden forudgående kommune- eller lokalplanplanlægning og uden tilladelse mv. efter de regler, som fraviges i § 6.

Konsekvensen af fravigelsen af anden lovgivning medfører ikke, at de planlægningsmæssige hensyn og naturbeskyttelseshensyn, der ligger bag de pågældende bestemmelser i anden lovgivning, ikke skal varetages i anlægsprojektet. De nævnte hensyn varetages i stedet af anlægsmyndigheden i anlægsprojekterne efter reglerne i lovforslaget. De bestemmelser i anden lovgivning, som ikke finder anvendelse som følge af anlægsloven, omhandler forhold, som er behandlet og vurderet i miljøkonsekvensrapporterne, hvilket giver det fornødne faglige grundlag for, at det pågældende hensyn varetages og reguleres direkte med anlægsloven.

De bestemmelser og krav om tilladelse, godkendelse eller dispensation i den øvrige lovgivning, som ikke udtrykkeligt fraviges, finder stadig anvendelse for anlægsprojekterne, herunder også reglerne om tilsyn, håndhævelse og straf for overtrædelse af regler, som ikke er fraveget.

3.7 Ledninger

3.7.1 Gældende ret

Det følger af vejlovens § 77, stk. 1 og 2, om gæsteprincippet, at arbejder på ledninger i eller over offentlige veje, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes inden for rammerne af de formål, som vejmyndigheden kan varetage, betales af ledningsejeren, medmindre andet er særligt bestemt ved aftale, kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation af fast ejendom (ekspropriationsprocesloven) eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40. Tilsvarende bestemmelser findes i § 70 i lov om private fællesveje, jf. lovebekendtgørelse nr. 422 af 25. april 2023 (herefter privatvejsloven), for så vidt angår ledninger i eller over private fællesveje og udlagte private fællesveje i byer og bymæssige områder.

Gæsteprincippet gælder i henhold til retspraksis også ulovbestemt for ledninger i eller over andre arealer end vejarealer. Højesteret har i dom af 22. september 2009 (UfR 2009.2978 H - dommen om Motorring 3) udtalt, at 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. Reglen indebærer, at ledningsejeren som "gæst" skal bekoste ledningsarbejder, der er nødvendiggjort af arealejerens ændrede benyttelse af det areal, hvor ledningen er anbragt. En erhverver af fast ejendom indtræder som udgangspunkt i overdragerens rettigheder og forpligtelser vedrørende ejendommen. Ledninger, der oprindeligt var anbragt som "gæster" på private arealer, var således også efter ekspropriation omfattet af gæsteprincippet. Højesteret udtalte, at gæsteprincippet har fundet udtryk i vejlovens § 106 (den gældende vejlovs § 77). Denne bestemmelse omfatter arbejder, der er iværksat af vejmyndigheden inden for rammerne af de formål, som myndigheden kan varetage.

I dom af 19. maj 2015 (UfR 2015.2854 H - dommen om Vintapperrampen) udtalte Højesterets flertal, at gæsteprincippet bygger på den ordning, at arealejeren, der giver en ledningsejer tilladelse til at anbringe en ledning på arealet, og som forpligter sig til at beskytte ledningen, bevarer retten til at ændre anvendelsen af arealet, selv om dette måtte indebære, at ledningen må flyttes. Det fremgår af samme dom, at en ledningsejer efter gæsteprincippet har pligt til også at betale for andre tekniske løsninger end en fjernelse eller omlægning af ledninger, når disse løsninger er alternativer til en flytning eller omlægning.

I dom af 23. oktober 2018 (UfR 2019.464 H - dommen om prøvegravninger i Frederikssundsvej) fastslog Højesteret, at der ikke med lov om registrering af ledningsejere (ledningsejerregisterloven) er gjort udtømmende op med en ledningsejers forpligtelse til at give oplysninger om sine ledningers placering, og at gæsteprincippet indebærer, at en ledningsejer er forpligtet til at oplyse en mere præcis placering af sin ledning end den, der følger af ledningsejerregisterloven, og til at betale omkostningerne forbundet hermed, hvis disse oplysninger er nødvendige for at kunne tage stilling til, om arealejerens ændrede anvendelse af arealet nødvendiggør en flytning eller omlægning af ledninger.

Højesteret har desuden i dom af 4. september 2007 (UfR 2007.3009 H - dommen om Flintholm Station) udtalt, at gæsteprincippet i vejlovens § 106 (den gældende vejlovs § 77) også finder anvendelse for veje, hvor ledningsarbejder udføres i forbindelse med et "sammensat anlægsprojekt", uanset hvilke dele af projektet, der gør ledningsarbejderne nødvendige.

Højesteret har i dom af 16. februar 2017 (UfR 2017.1536 H - dommen om Cityringen) fastslået, at cityringlovens § 7, stk. 5, nr. 2, skal fortolkes i overensstemmelse med vejlovens gæsteprincip og den praksis, der knytter sig hertil. I begrundelsen for dommen anføres det bl.a., at når en lovbestemmelse (som § 7, stk. 5, i cityringloven) er baseret på et almindeligt retsprincip som gæsteprincippet, er der en klar formodning for, at bestemmelsen skal fortolkes i overensstemmelse med det til enhver tid værende indhold af dette retsprincip, som løbende fastlægges af domstolene og i eventuel senere lovgivning.

I dom af 15. februar 2022 (UfR 2022.1635 H - dommen om Aalborg Kloak) udtalte Højesteret, at det ulovbestemte gæsteprincip er udviklet i retspraksis med sigte på tilfælde, hvor tilladelsen til ledningsejeren beror på en aftale med arealejeren og må ses i lyset af det gavemoment, der kan ligge i en sådan aftale. Gæsteprincippet er en udfyldningsregel og finder derfor kun anvendelse, hvis ikke andet fremgår eller kan udledes af den pågældende aftale. Højesteret fastslog at anbringelse af ledninger, der beror på en offentligretlig afgørelse (landvæsenskommissionskendelse) truffet med hjemmel i lov, ikke kan begrunde en anvendelse af det ulovbestemte gæsteprincip, da de hensyn, der ved aftaler mellem ledningsejer og arealejer om anbringelse af ledninger kan begrunde anvendelse af det ulovbestemte gæsteprincip, herunder det nævnte gavemoment, ikke i almindelighed kan overføres på sådanne tilfælde. I disse tilfælde er der en formodning for, at arealejeren selv skal betale for ledningsomlægning, der sker på arealejerens foranledning, og det kræver særlige holdepunkter i den offentligretlige afgørelse, hvis dette udgangspunkt skal fraviges.

Højesteret har i dom af 14. marts 2022 (UfR 2022.2004 - sagen om Holstebromotorvejen) fundet, at de hensyn, der ved aftaler mellem ledningsejer og arealejer kan begrunde anvendelse af det ulovbestemte gæsteprincip, ikke i almindelighed kan overføres til en situation, hvor ledningerne var anbragt i henhold til deklARATIONER, der beroede på en ensidig ejerdisposition, idet en kommune var både ledningsejer og arealejer, da ledningerne blev anbragt. Højesteret bemærkede herved, at der i sådanne tilfælde normalt er en formodning for, at pålæggelse af en deklARATION om sikring af ledninger har til formål bl.a. at fastslå, at ledningsejeren ikke skal betale for ledningsomlægninger, der sker på arealejerens foranledning, hvis der på et senere tidspunkt ikke længere er identitet mellem ledningsejeren og arealejeren. Retstillingen var ikke ændret som følge af, at ledningerne var overdraget til andre, hvorfor arealejeren skulle afholde udgifterne til arbejderne vedrørende de fire ledninger. De øvrige 17 ledninger var anbragt i henhold til aftaler, hvor der var aftalt erstatning. Højesteret udtalte bl.a., at det i en situation, hvor der er aftalt erstatning, påhviler arealejeren at godtgøre, at betalingen ikke udgør vederlag for, at ledningsanlægget ikke skal ligge på gæstevilkår. Ingen af de 17 ledninger fandtes af være omfattet af gæsteprincippet som udfyldende regel.

3.7.2 Transportministeriets overvejelse og den foreslåede ordning

Gennemførelsen af anlægsprojekterne gør det nødvendigt at gennemføre ledningsarbejder, dvs. der skal bl.a. flyttes eller omlægges en række forskellige typer forsyningsledninger. Det forudsættes, at flytning og omlægning af ledninger til placering på ejendomme tilhørende tredjemand som udgangspunkt sker ved frivillig aftale herom eller ved ekspropriation med hjemmel i den relevante særlovgivning for de pågældende ledninger. Nærværende lovforslag indeholder ikke hjemmel til ekspropriation til placering af ledninger på tredjemands ejendom.

Lovforslaget indeholder i §§ 8-10 regler om udførelse af og betaling for ledningsarbejder nødvendiggjort af projekts gennemførelse, herunder regler om flytning og omlægning af ledninger og om behandlingen af eventuelle tvister om erstatning for ledningsarbejder mv.

4. Konsekvenser for opfyldelse af FN's verdensmål

Ved at udbygge vejene som omtalt i lovforslaget vil kapaciteten blive forbedret. Dette vil være medvirkende til at sikre en bedre trafikafvikling på vejene samt en højere regularitet i rejsetiden og dermed være en gevinst for såvel pendlere som erhvervsliv. Dette vil understøtte verdensmål nummer ni Industri, innovation og infrastruktur, herunder delmålene 9.1 (udvikling af god, pålidelig, bæredygtig og robust infrastruktur af hensyn til økonomisk udvikling og menneskelig trivsel).

Forbedringerne vil også medvirke til at reducere rejsetiden på strækningen og dermed kunne bidrage til at gøre det mere attraktivt at søge job, drive og etablere virksomhed i områderne. Dette vil understøtte verdensmål nummer otte Anstændige jobs og økonomisk vækst gennem delmål 8.2 (Højere økonomisk produktivitet gennem diversificering, teknologisk opgradering og innovation, bl.a. gennem fokus på høj værditilførsel og arbejdskraftintensive sektorer).

Udbygningerne forbedrer trafiksikkerheden på strækningerne, hvilket vil understøtte verdensmål nummer tre Sundhed og trivsel via delmål 3.6 (reduktion af antallet af dødsfald og tilskadekomster som følge af trafikulykker).

Luftforurening som følge af projekterne vurderes minimale, hvorfor projekterne ikke direkte har negative konsekvenser i forhold til delmål 3.9 (reduktion af dødsfald og sygdom som følge af udsættelse for farlige kemikalier samt luft-, vand- og jordforurening). I forhold til sundhed og trivsel generelt vil den øgede støjbelastning, trods planlagte støjværn, dog påvirke negativt.

Anlæg og efterfølgende drift af motorvejen kræver både råstoffer og energi. I såvel anlæg som drift vil der blive arbejdet med råstof- og ressourcebesparende tiltag samt CO₂-reducerende løsninger bl.a. gennem krav til leverandører og CO₂-besparende proces- og produktvalg, hvilket vurderes at understøtte delmål 9.4 (opgradering af infrastrukturen med henblik på øget bæredygtighed og brug af rene og miljøvenlige teknologier og industrielle processer samt mere effektiv udnyttelse af ressourcer). CO₂-skyggeprisen anvendes til vurdering af, hvorvidt et CO₂-reducerende tiltag står mål med CO₂-gevinsten. Dette vil også understøtte verdensmål nummer tolv Ansvarligt forbrug og produktion gennem delmål 12.2 (bæredygtig forvaltning og effektiv udnyttelse af naturressourcer) samt delmål 12.5 (reducering af affaldsgenerering gennem forebyggelse, reduktion, genvinding og genbrug).

Udbygningerne har i flere tilfælde konsekvenser for kulturarv i områderne i form af påvirkning af f.eks. diger og gravhøje. Udbygningsprojekterne vil generelt medføre en bedre fremkommelighed for trafikanter, hvilket igen medfører, at der køres flere og længere ture i de berørte områder. Alt andet lige vil dette medføre øget trafikstøj. Den øgede fremkommelighed (og den afledte øgede mobilitet) som følge af projekterne kan have negative konsekvenser for verdensmål nummer elleve Bæredygtige byer og lokalsamfund, herunder delmål 11.6 (negative miljøbelastning pr. indbygger skal reduceres) samt delmål 11.4 (Indsatsen for at beskytte og bevare verdens kultur- og naturarv skal styrkes.), men kan samtidig også have positiv effekt for bosætning i områder, der med projekterne opnår bedre adgang til f.eks. arbejdspladser, sundhedstilbud og kulturinstitutioner.

Der henvises til punkt 8 om Klimamæssige konsekvenser og punkt 9 om Miljø- og naturmæssige konsekvenser.

Afværgeforanstaltninger, der er foreslået i form af faunapassager og erstatningsnatur vil understøtte verdensmål nummer femten Livet på land, særligt delmål 15.5 (begrænse forringelse af naturlige levesteder og stoppe tab af biodiversitet). Der henvises i øvrigt til punkt 9 Miljø- og naturmæssige konsekvenser

5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Den samlede bevilgede anlægsomkostning for staten ved anlæg af de tre projekter omfattet af anlægsloven kan opgøres til 4.351,1 mio. kr. (*FFL-23, vejindeks 125,86*) fordelt over perioden fra 2023–2028.

Implementeringskonsekvenserne for det offentlige vil omfatte alle aktiviteter for Vejdirektoratet som byggherre, mens en række øvrige berørte myndigheder skal behandle ansøgninger i relation til gennemførelse af anlægsprojekterne.

Efter færdiggørelsen af anlægsprojekterne vil Vejdirektoratet og de berørte kommuner have opgaver med drift og vedligeholdelse af vejstrækningerne omfattet af anlægsloven.

5.1 Generelt

Anlægsprojekterne forestås af Vejdirektoratet som anlægsmyndighed og har dermed både økonomiske og implementeringsmæssige konsekvenser for Transportministeriet i forbindelse med anlægsfasen.

Arbejdet med at beskrive anlæggene i detaljer, som kan danne baggrund for ekspropriation og udbud, udføres af transportministeren i samarbejde med Vejdirektoratet og eksterne rådgiverfirmaer. Rådgivningsopgaver og anlægsarbejder udbydes efter gældende regler herfor.

Da anlægsarbejderne er projekter af kompleks karakter, påtænkes det at udbyde projekterne med fleksible udbudsformer med henblik på at få skabt klarhed over, i hvilken udstrækning markedet – de udførende entreprenører – kan tilbyde tekniske, juridiske og finansielle løsninger, der kan føre til besparelser og/eller forbedringer i forhold til miljøet, naboerne, byggeprocessen og/eller til de færdige projekter, så projekterne kan blive realiseret inden for den økonomiske ramme. Hvis der i forhandlingerne med entreprenørerne fremkommer forslag til ændringer, som ligger uden for det i miljøkonsekvensrapporten beskrevne projekt, vil disse ændringer skulle behandles efter vejlovens kapitel 2 a.

Vejdirektoratet fører som anlægsmyndighed tilsyn med entreprenørernes arbejde for at sikre, at det aftalte arbejde leveres i den aftalte kvalitet, tid og pris. Herudover skal projektforslaget styres, kontrolleres og dokumenteres. Vejdirektoratet vil løbende undersøge og afprøve mulighederne for anvendelse af nye metoder og ny teknologi med henblik på at optimere projektet trafiksikkerhedsmæssigt, miljømæssigt, økonomisk og tidsmæssigt.

De berørte kommuner, regioner og statslige styrelser vil i relation til anlægsprojektet skulle behandle ansøgninger og anmeldelser fra Vejdirektoratet med henblik på at vurdere, hvilke krav der stilles i forbindelse med tilladelser, godkendelser og dispensationer til projektet som følge af krav hertil i bl.a. natur- og miljølovgivningen.

Der skal foretages ledningsarbejder, som nødvendiggøres af anlægsprojekterne. Fordelingen af udgifter hertil afhænger af den enkelte lednings retsstilling, og udgifter forbundet med gennemførelsen af ledningsarbejder, nødvendiggjort af det samlede respektive anlægsprojekt som nævnt i § 1, kan således forventes at skulle afholdes både af det enkelte anlægsprojekt og af den enkelte ledningsejer.

Fremtidig drift og vedligehold af de statslige vejanlæg varetages af Vejdirektoratet, som vejmyndighed, jf. vejlovens § 6, stk. 2. De respektive kommuner er ansvarlige for drift og vedligeholdelse af kommuneveje, jf. vejlovens § 7, herunder de statsveje, der nedklassificeres til kommunevej.

Principperne om digitaliseringsklar lovgivning er iagttaget, og vurderes ikke at være relevante i forhold til lovforslagets enkelte dele.

5.2 Anlægsøkonomi og tidsplan for de enkelte projekter

Anlægsoverslagene for udbygningerne er udarbejdet efter Transportministeriets retningslinjer for ny budgettering af anlægsprojekter på vej- og baneområdet. Anlægsoverslagene er opgjort på fire niveauer: fysikoverslag, basisoverslag, ankerbudget (projektbevilling) og samlet anlægsbudget (totaludgift).

Fysikoverslag er udarbejdet ved hjælp af Vejdirektoratets overslagssystem. Det vil sige, at det er baseret

på teoretiske mængder fra de foreliggende skitseprojekter og enhedspriser og erfaringer fra de seneste sammenlignelige anlægsarbejder.

Anlægsprojekterne er store og komplicerede projekter, hvortil der knytter sig mange usikkerheder i de foreliggende anlægsoverslag. Overslagene er behæftet med usikkerhed, da udgifter til bl.a. ekspropriationer, jordarbejder og arkæologi ikke kan beregnes præcist på forhånd. Projekternes detaljerede udformning, mængder mv. kendes først på et senere tidspunkt, ligesom udviklingen i konjunktur- og konkurrencesituationen på licitationstidspunktet er af væsentlig betydning for anlægsudgifternes endelige størrelse. Yderligere kan de arkæologiske forundersøgelser vise, at det bliver nødvendigt at foretage egentlige udgravninger af fund.

I henhold til principperne i ny anlægsbudgettering (Akt 16 af 24. oktober 2006 og Hovednotat for Ny Anlægsbudgettering december 2017) har eksterne rådgivningsteams gennemført eksterne kvalitetssikringer af Vejdirektoratets miljøkonsekvensvurderinger for de tre projekter. Den overordnede konklusion af kvalitetssikringerne er, at der ikke er fundet vægtige forhold, som forhindrer, at projekterne sendes til godkendelse i det politiske system. For 3. etape af Kalundborgmotorvejen og for udbygning af motorvej E20/45, blev den eksterne kvalitetssikring gennemført i forbindelse med de oprindelige VVM-undersøgelser i henholdsvis 2011 og 2012.

Basisoverslag udgør fysikoverslaget tillagt tværgående udgifter såsom projektering, tilsyn og administration, men ikke moms.

I henhold til ny anlægsbudgettering bevilges basisoverslaget tillagt ti procent til gennemførelse af projektet (ankerbudgettet/projektbevilling). Herudover afsættes yderligere en central reserve på fem procent. Det samlede anlægsbudget (totaludgift) vil således udgøre basisoverslaget plus 15 procent.

5.1.1 Anlægsøkonomi for udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding

Den samlede pris for udbygningen er beregnet til 631,6 mio.kr. (FFL-23, vejindeks 125,86).

Den centrale reserve placeres hos transportministeren, mens Vejdirektoratet råder over ankerbudgettet.

Basisoverslag	Ankerbudget (basisoverslag + 10 %)	Samlet Anlægsbudget (basisoverslag + 15 %)
549,4	604,3	631,6

Tabel 1. Basisoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget for anlægsprojektet i mio. kr. (FFL-23, vejindeks 125,86).

Der er i forbindelse med opdateringen af den tidligere VVM-undersøgelse identificeret flere elementer, som samlet medfører, at projektet ligger ud over budgettet afsat i Infrastrukturplan 35 på 631,6 mio. kr.

Projektet vil kunne gennemføres på ca. seks år fra anlægslovens vedtagelse. Her vil der indledningsvist skulle bruges to år på udbud, geotekniske borer, detailprojektering, besigtigelse og ekspropriation mv.

Herefter vil anlægsarbejderne starte samtidig med, at der detailprojekteres videre. Anlægsarbejderne vil kunne færdiggøres inden for en periode på tre til fire år.

Udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding forventes at kunne gennemføres efter følgende relative tidsplan i forhold til projektets igangsætning:

2023-2025: Forventet detailprojektering, udbud, forventet besigtigelse, forberedende arbejder mv. samt forventet ekspropriation.

2025-2028: Anlægsarbejder igangsættes, og anlægget ibrugtages løbende.

2028: Forventet åbning og færdiggørelse af projektet

Tidsplanen konsolideres endeligt i forbindelse med detailprojektering af projektet.

År	Anlægsbevilling mio. kr.
2023	15,6
2024	24,2
2025	202,2
2026	151,5
2027	185,4
2028	52,7

Tabel 2. Forventet årsopdelt samlet anlægsbudget for anlægsprojektet i mio. kr. (FFL-23, vejindeks 125,86) baseret på projektets bevilling.

5.1.2 Anlægsøkonomi for anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape

Den oprindelige økonomiske ramme for udbygningen var på 2.096,7 millioner kroner (2023-pl). Grundet prisstigninger er rammen dog ikke stor nok til at gennemføre projektet. Derfor har Transportministeriet fundet ekstra midler på i alt 452,4 millioner kroner i den centrale anlægsreserve til den endelige finansiering.

Den centrale reserve placeres hos transportministeren, mens Vejdirektoratet råder over ankerbudgettet.

Basisoverslag	Ankerbudget (basisoverslag + 10 %)	Samlet Anlægsbudget (basisoverslag + 15 %)
2216,1	2438,2	2549,1

Tabel 3. Basisoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget for anlægsprojektet i mio. kr. (FFL-23, vejindeks 125,86).

Projektet vil kunne gennemføres på ca. syv år fra projektbevilling. Her vil der indledningsvist skulle bruges op til tre år på udbud, geotekniske borer, detailprojektering, besigtigelse og ekspropriation mv. Herefter vil anlægsarbejderne starte op samtidig med, at der projekteres videre. Anlægsarbejderne vil kunne færdiggøres på ca. fire år.

Anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape forventes at kunne gennemføres efter følgende relative tidsplan i forhold til projektets igangsætning:

2022-2024: Forventet detailprojektering, udbud, forventet besigtigelse, forberedende arbejder mv. samt ekspropriation og igangsætning af anlægsarbejder.

2025-2028: Anlægsarbejder pågår og anlægget ibrugtages løbende.

2028: Forventet åbning og færdiggørelse af det samlede projekt.

Tidsplanen konsolideres endeligt i forbindelse med detailprojektering af projektet.

År	Anlægsbevilling mio. kr.
2022	22,4
2023	56,6
2024	200,0
2025	410,0
2026	560,0
2027	660,0
2028	640,1

Tabel 4. Forventet årsopdelt samlet anlægsbudget for anlægsprojektet i mio. kr. (FFL-23, vejindeks 125,86).

5.1.3 Anlægsøkonomi for udbygning af rute 15, Ringkøbing-Herning

Den samlede pris for udbygningen er beregnet til 1.170,4 mio.kr. (FFL-23, vejindeks 125,86). I den politisk aftale om Infrastrukturplan 2035 aftalt finansiering med 991,7 mio. kr., hvilket betyder af finansieringen til udbygning af strækningen fra Røgind til Langerdalvej udestår.

Den centrale reserve placeres hos transportministeren, mens Vejdirektoratet råder over ankerbudgettet.

Basiso- verslag	Ankerbudget (basisoverslag + 10 %)	Samlet Anlægsbudget (basisoverslag + 15 %)
1017,7	1119,5	1.170,4

Tabel 5. Basisoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget for anlægsprojektet i mio. kr. (FFL-23, vejindeks 125,86).

Projektet vil kunne gennemføres på cirka seks år fra projektbevilling. Her vil der indledningsvist skulle bruges op til to år på udbud, geotekniske borer, detailprojektering, besigtigelse og ekspropriation mv. Herefter vil anlægsarbejderne starte op samtidig med, at der projekteres videre. Anlægsarbejderne vil kunne færdiggøres på cirka fire år.

Udbygning af rute 15, Ringkøbing-Herning forventes at kunne gennemføres efter følgende relative tidsplan i forhold til projektets igangsætning:

2023-2025: Forventet detailprojektering, udbud, forventet besigtigelse, forberedende arbejder mv. samt ekspropriation og igangsætning af anlægsarbejder.

2024-2028: Anlægsarbejder pågår og anlæggets ibrugtages løbende.

2028: Forventet færdiggørelse af det samlede projekt.

Da det foreliggende projekt er et skitseprojekt, konsolideres tidsplanen endeligt i forbindelse med detailprojektering af projektet.

År	Anlægsbevilling mio. kr.
2023	15,0
2024	86,8
2025	260,0
2026	379,1
2027	314,0
2028	115,5

Tabel 6. Forventet årsopdelt samlet anlægsbudget for anlægsprojektet i mio. kr. (FFL-23, vejindeks 125,86).

Som en del af miljøkonsekvensvurderingen er der gennemført en samfundsøkonomisk analyse, som er en systematisk vurdering af et tiltags fordele og ulemper for samfundet, hvor en række udvalgte effekter omregnes til kroner og øre. Foruden anlægsomkostninger og driftsøkonomi indgår også brugereffekter, gener i anlægsperioden, eksterne effekter og øvrige effekter herunder miljøeffekter m.m. i den samfundsøkonomiske analyse. Den samfundsmæssige forrentning for udbygning af den samlede strækning mellem Ringkøbing og Herning er beregnet til at være mellem 5,4 og 5,5 procent og nettonutidsværdien er opgjort til mellem 735 og 746 mio. kr. (PL-2022).

Med den besluttede tilpasning af projektet bliver udbygningsstrækningen ca. 15 procent kortere end oprindeligt planlagt. Det skønnes, at den samfundsøkonomiske forrentning af det tilpassede projekt forbliver på samme niveau, men at nettonutidsværdien vil være lidt lavere end beregnet i miljøkonsekvensrapporten.

6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.

Anlægsprojekterne medfører en forkortet og mere pålidelig rejsetid på de strækninger anlægsprojekterne vedrører, hvilket medfører positive økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Det fører til flere fordele både ved transport af varer og bedre adgang til arbejdskraft. En fordel er f.eks. reducerede rejseomkostninger, når varer eller tjenesteydelser skal transporteres. Fordelene kan øge virksomhedernes produktivitet, da deres konkurrenceevne forbedres. Mere indirekte effekter vil være positive konsekvenser som følge af et større arbejdskraftopland, da rejsetiden og omkostningerne for pendlerne også vil blive reduceret.

Indskrænkning i trafikken på eksisterende veje i anlægsperioden kan medføre midlertidige negative konsekvenser for erhvervslivet.

7. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget medfører negative administrative konsekvenser for de borgere, der berøres af ekspropriation. Ejerne af de berørte ejendomme vil bl.a. blive inddraget direkte ved korrespondance med Vejdirektoratet og ekspropriationskommissionen.

8. Klimamæssige konsekvenser

Der skal anvendes råmaterialer f.eks. asfalt, stål og beton til anlægsprojekterne. Fremstillingen af dem medfører udledning af CO₂, som bidrager til den globale opvarmning. I anlægsfasen skal der bruges entreprenørmaskiner, der både udsender CO₂ og luftforurenende stoffer (primært NO_x) og støv.

Som følge af udbygningerne af vejanlæggene forventes trafikken at stige. Alligevel forventes et fald i de samlede emissioner og CO₂ fra drift af motorvejene i forhold til dagens situation, hvilket primært begrundes i den forventede udskiftning af bilparken med el- og hybridbiler.

Det er ikke angivet præcist, hvordan anlægsarbejderne skal udføres. Klimakrav vil blive defineret i den efterfølgende udbudsproces i samarbejde med entreprenørbranchen. Herved sikres det, at der i forbindelse med udførelsen anvendes den nyeste viden og teknologi med henblik på, at anlægsarbejderne udføres under hensyn til behovet for at begrænse klimapåvirkningen inden for projektets rammer. Vejdirektoratet arbejder også med at nedbringe klimaafttrykket fra anlægsfasen via krav i udbud og kontrakter.

Vejdirektoratet arbejder i øjeblikket med asfalt af mindre klimabelastende type og deltager i flere initiativer om grønnere beton, hvor der i samarbejde med entreprenørbranchen arbejdes ihærdigt på at nedbringe klimaafttrykket fra produktionen af beton.

8.1 Klimamæssige konsekvenser af udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding

For udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding er CO₂-udledning i anlægsfasen beregnet til ca. 33.000 ton. Efterfølgende vurderes den tekniske drift af vejen (renhold og reparationer) at medføre en årlig CO₂-udledning på 243 ton.

Udbygning af vejen forventes desuden at medføre, at trafikken vil stige en smule. Denne trafikstigning vurderes i 2040 at medføre en årlig CO₂-udledning på ca. 4.200 ton.

Stigningen i CO₂ -udledningen i 2040 grundet udbygning af motorvejen vil kun påvirke Danmarks forpligtelse til reduktion af emissioner af CO₂ i meget lille omfang.

8.2 Klimamæssige konsekvenser af anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape

For udbygning af Kalundborgmotorvejens 3. etape er CO₂-udledning i anlægsfasen beregnet til ca. 112.000 ton. Efterfølgende vurderes den tekniske drift af vejen (renhold og reparationer) at medføre en årlig CO₂-udledning på 734 ton.

Udbygning af vejen forventes desuden at medføre, at trafikken vil stige en smule. Denne trafikstigning vurderes i 2040 at medføre en årlig CO₂-udledning på ca. 3.300 ton.

Stigningen i CO₂-udledningen i 2040 grundet udbygning af motorvejen vil kun påvirke Danmarks forpligtelse til reduktion af emissioner af CO₂ i meget lille omfang.

8.3 Klimamæssige konsekvenser af udbygning af del af rute 15 Ringkøbing-Herning

For udbygning af rute 15 er CO₂-udledning i anlægsfasen beregnet til ca. 62.000 ton. Efterfølgende vurderes den tekniske drift af vejen (renhold og reparationer) at medføre en årlig CO₂-udledning på 570 ton.

Udbygning af vejen forventes desuden at medføre, at trafikken vil stige en smule. Denne trafikstigning vurderes i 2040 at medføre en årlig CO₂-udledning på ca. 460 ton.

Stigningen i CO₂-udledningen i 2040 grundet udbygning af vejen vil kun påvirke Danmarks forpligtelse til reduktion af emissioner af CO₂ i meget lille omfang.

9. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Miljøpåvirkningerne af anlægsprojekterne vil generelt være begrænsede, hvilket skyldes, at der i forvejen er eksisterende vejanlæg på længere strækninger, som påvirker omgivelserne og som allerede udgør eksisterende barrierer. Dog vil anlægget af Kalundborgmotorvejens 3. etape medføre, at der etableres en knap ti km ny strækning af motorvej på den vestligste del af strækningen.

9.1 Miljø- og naturmæssige konsekvenser af udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding

Miljøkonsekvensrapporten omhandler de forventede miljømæssige konsekvenser af en udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, jf. lovforslagets § 1, stk. 1, nr. 1.

9.1.1 Planforhold

Overordnet er der ikke væsentlige uoverensstemmelser mellem den gældende offentlige planlægning og projektet.

Af statslig planlægning findes der i undersøgelsesområdet restriktioner omkring en transmissionsledning for olie og naturgas, men projektet hindrer ikke ledningens tilstedeværelse eller funktion.

Herudover inddrager projektet kun i beskedent omfang arealer, som i kommuneplanen er omfattet af retningslinjer, kommuneplanrammer eller lokalplaner.

I det åbne land, inddrages der arealer langs vejen svarende til vejudvidelsen. Nogle af disse arealer er omfattet af kommuneplanens retningslinjer for naturbeskyttelsesinteresser, herunder lavbundsarealer samt landskabelige og kulturhistoriske bevaringsværdier.

I byzone inddrages der fra lokalplanområde 0715-21 Bramdrup Erhvervspark ca. 4,4 ha fra erhvervs-

område til regnvandsbassin. I de øvrige områder omfattet af kommuneplanrammer eller lokalplaner er arealinddragelser af beskedent omfang.

En påvirkning af Kolding Kommunes planlægningsmuligheder kan principielt ske som konsekvens af en ændret støjudbredelse fra motorvejen. Der planlægges støjafskærmning mv., så det generelle støjniveau ikke øges ved eksisterende boligkvarterer eller andre støjfølsomme arealanvendelser.

Samlet vurderes projektets indvirkning på de gældende planer og på de fremtidige planlægningsmuligheder derfor som lille.

9.1.2 Påvirkning under anlægsfasen

Midlertidige arealinddragelser i anlægsfasen påvirker ikke planlægningen umiddelbart.

Anlægsarbejder kan i nogle tilfælde betyde, at midlertidigt inddragne arealer, der f.eks. er udpeget til Grønt Danmarkskort, der er naturbeskyttelsesområder og områder med økologiske forbindelser eller lavbundsarealer (arealer reserveret til at udvikle natur eller vådområder), mister værdier, der ligger til grund for udpegningen. Kan disse værdier ikke genoprettes, vil det ved næste revision af kommuneplanen skulle vurderes om, arealerne skal udgå af udpegningen.

I dette projekt er sådanne påvirkninger undgået ved, at de midlertidigt anvendte arealer i videst muligt omfang lægges uden for områder, der ikke kan genetableres til planlagte formål. Derfor vurderes påvirkningen på planlægningen relateret til anlægsfasen som lille.

9.1.3 Landskab og visuelle forhold

9.1.3.1 Eksisterende forhold

Dele af undersøgelsesområdet er omfattet af kommuneplanens udpegning af bevaringsværdige landskaber, der er sammenfaldende med udpegningen af større sammenhængende landskaber.

I undersøgelsesområdet er dalsænkningen vest for Rådvad samt et område øst for Lilballe Skov omkring Eltang Kirkeby udpeget som bevaringsværdigt landskab og større sammenhængende landskaber. Dalsænkningen omkring Rådvad er en dyb smal dalsænkning på tværs af motorvejen ved Bramdrupdam. Ved Lilballe Skov forløber motorvejen på tværs af et udpeget dalstrøg, og omkring Eltang Kirkeby er landskabet syd for motorvejen en del af udpegningen.

9.1.3.2 Påvirkning under anlægsfasen

I anlægsfasen vil påvirkningen af landskabet bestå i synlige arbejdsområder og den bearbejdning af landskabet, der er nødvendig, herunder fjernelse af træer og buske. Arbejdet langs vejen vil optage op til ca. ti meter på hver side, enkelte steder noget mere, samt særlige pladser til materiel og materialer, skurbyer og andre midlertidige faciliteter.

I anlægsområdet vil selve arbejdet og de store entreprenørmaskiner være dominerende. For at mindske påvirkningen fjernes kun den beplantning, der er nødvendig for anlægsprojektet, hvilket dog også vil give en synlig landskabelig virkning. Området vil fremstå bart og mere uroligt i anlægsperioden.

Påvirkningen vil være størst i nærområdet. Fra større afstand vil bebyggelse og beplantning typisk begrænser indblikket til arbejdspladserne, så anlægsarbejderne i mere begrænset omfang vil påvirke landskabsoplevelsen. Det vil være nødvendigt at etablere forskellig belysning i nogle timer, morgen og

aften, i årets mørke perioder. Belysningen vil være midlertidig og være rettet mod anlægsområdet og forventes ikke væsentligt at påvirke oplevelsen af landskabet. Afhængigt af entreprenørens planlægning vil arbejdet opleves af flest mennesker og i de længste perioder omkring tilslutningsanlæg 62 (Højvangen/Fynsvej), hvor det nuværende tilslutningsanlæg ombygges, og den nuværende rundkørsel ombygges til signalreguleret kryds. Ellers er anlægsarbejdet generelt lokalt afgrænset til motorvejstracéet med yderligere arealpåvirkning ved arbejdsveje, arbejdspladsarealer, tilslutningsanlæg og samkørselspladser. Der er tale om en afgrænset anlægsperiode på ca. tre år.

Påvirkningen af landskabet vurderes samlet at være lille.

9.1.3.3 Påvirkning når udbygningen er færdig

Udvidelse af motorvejen inddrager et relativt begrænset areal til vejformål, og de anlæg, der tilføres, ligger i tilknytning til det eksisterende motorvejsanlæg.

Som en del af projektet vil der desuden blive etableret ny støjafskærmning. Støjafskærmningen vil skjule motorvejens trafik, men vil samtidig skabe en visuel barriere, der bliver større, hvor der etableres ny støjafskærmning. Hvor det er muligt, kan beplantning langs ydersiden af støjafskærmningen dog få den visuelle barriere til at fremstå mindre markant.

Ændringerne af motorvejen vil være mest dominerende på kort afstand. På lidt større afstand vil det sløres blandt andre elementer eller fortabe sig i horisonten.

Ved Rådvad, Eltang og Nørre Stenderup er inddragelsen af de værdifulde landskabsområder af begrænset omfang, tæt på eksisterende teknisk anlæg og i yderkanten af udpegningen. Der er således fortsat store sammenhængende områder, hvor de landskabelige værdier kan opleves relativt uforandret af udvidelsen.

Samlet vurderes projektets indvirkning på landskab og visuelle forhold at være lille.

9.1.3.4 Afværgeforanstaltninger

Hvor det er muligt, skal der etableres beplantning langs ydersiden af støjafskærmningen, så den fremstår mindre markant.

Alle nye anlæg placeres i samme højde som den nuværende vej, og regnvandsbassinerne udformes under hensyn til de landskabelige og visuelle påvirkninger.

Efter endt anlægsarbejde retableres de arealer, der har været anvendt midlertidigt. Fjernet beplantning retableres normalt ikke, men en del af beplantningen vil vokse frem med tiden.

9.1.4 Arkæologi og kulturarv

9.1.4.1 Eksisterende forhold

I den nordlige del af undersøgelsesområdet ca. 180 meter syd for E20/E45 ligger Eltang Kirkeby. Eltang kirke har en landskabelig meget fremtrædende placering på en bakketop. Kirken har ligget her siden 1100-tallet. Over for kirken ligger Eltang Kirkeskole og Eltang Rytterskole, som begge er ombygget til boliger.

Af rapporten "Kulturmiljøer i Kolding Kommune" udgivet af daværende Vejle Amt fremgår det, at kirkemiljøet omkring Eltang Kirke er sårbart over for ændringer i arkitektur, veje og omgivelser.

I henhold til retningslinje 4.3.3. i Kolding Kommuneplan må der inden for kirkeomgivelserne kun planlægges for og udføres aktiviteter inden for byggeri, anlæg, råstofgravning m.v., hvis der tages hensyn til kirkernes landskabelige beliggenhed, samspil med det nære bebyggelsesmiljø eller udsigten til og fra kirken, og det kan godtgøres, at de beskyttelsesmæssige og bevaringsmæssige interesser ikke tilsidesættes.

Eltang Kirke er omfattet af kirkebyggelinjen, jf. naturbeskyttelsesloven § 19. Motorvej E20/E45 krydser igennem arealet omfattet af kirkebyggelinjen. Eltang Kirke er den eneste kirke, hvis kirkeomgivelser overlapper projektet.

Omgivelserne til Eltang Kirke er desuden omfattet af en fredningsdeklaration fra 1951, der har til formål at bidrage til Eltang Kirkes frie beliggenhed. Dele af fredningen ligger i undersøgelsesområdet.

Der findes ikke synlige og fredede fortidsminder og derfor heller ikke arealer omfattet af fortidsmindebeskyttelseslinjen i undersøgelsesområdet.

De skjulte, ikke-fredede fortidsminder kan bestå af spor af huse, gravpladser, handelspladser, hellige offermoser, danefæ mv. Disse arkæologiske fund udgør en væsentlig del af den danske kulturhistorie.

Der er registreret en række ikke-fredede fortidsminder i undersøgelsesområdet. Museum Sønderjylland har vurderet undersøgelseskorridoren og finder, at der forventes at være stor sandsynlighed for at gøre arkæologiske fund i forbindelse med anlægsarbejdet.

Mange af de diger, der findes i området omkring motorvej E20/E45, er rester af markskel fra udskiftningen, der på Koldingegnen gennemførtes i slutningen af 1700-tallet. Der er registreret en række beskyttede sten- og jorddiger i undersøgelsesområdet. Der kan dog også være beskyttede sten- og jorddiger i undersøgelsesområdet, som ikke er registreret på Danmarks Arealinformation.

I undersøgelsesområdet er der ingen fredede bygninger eller bygninger med højeste bevaringsværdi. Der er bygninger, der er registreret med bevaringsværdier mellem fire og seks. De ligger dog i en vis afstand fra motorvejen.

9.1.4.2 Påvirkning under anlægsarbejdet

Konsekvenser for kulturarven i anlægsfasen knytter sig i høj grad til den mekaniske bearbejdning af terrænet, hvor både synlige og skjulte kulturspor og arkæologiske fund kan blive påvirket.

I forbindelse med anlægsarbejderne berøres det udpegede kulturmiljø omkring Eltang Kirke perifert. Påvirkningerne vurderes at være ubetydelige, da arealerne retableres efter endt anlægsarbejde.

Langs den eksisterende motorvej er der tidligere gjort arkæologiske fund, der tyder på, at der kan gøres lignende fund i forbindelse med anlægsarbejderne. Der gennemføres arkæologiske forundersøgelser, før anlægsarbejderne påbegyndes.

Findes der under anlægsarbejderne yderligere fund så som grave, gravpladser, bopladser, ruiner eller andre fortidsminder, skal arbejdet straks standses i henhold til museumslovens § 29, og fundet skal straks anmeldes til Haderslev Museum.

Under anlægsarbejderne vil der midlertidigt blive fjernet op til ca. fem meter af oprindelige diger og beplantning, der grænser op til motorvejen. I det omfang, det er muligt, retableres digerne.

Nogle få meter vil ikke kunne retableres. Men ingen diger fjernes helt, og ingen diger ”skæres over” i flere dele. Påvirkningen vurderes at være relativt begrænset, da afkortningen er forholdsvis begrænset,

og den resterende del af digerne fortsat vil være intakte, herunder deres forløb og fortælleværdi i landskabet. Denne påvirkning vurderes derfor lille.

Der foretages ingen indgreb i bevaringsværdige eller fredede bygninger.

9.1.4.3 Påvirkning når udbygningen er færdig

Projektet følger det eksisterende vejforløb.

Udbygningen vil betyde, at der sker en permanent inddragelse af arealer inden for kirkebeskyttelseslinjen for Eltang Kirke. Det drejer sig om et areal på op til ti meters bredde på hver side langs den eksisterende motorvej på en delstrækning. Udbygningen af motorvejen har kun lille indvirkning på de kulturhistoriske beskyttelsesværdier.

Desuden er der i denne vurdering lagt vægt på, at motorvejen ved Eltang kirke ligger lavere i terrænet, hvilket betyder, at en udbygning af motorvejen ikke vurderes at forringe kirkens samspil med landskabet eller påvirke den visuelle oplevelse af kirken i det åbne landskab, herunder sløre indsigten til kirken i væsentlig grad. Der opsættes ikke ny støjafskærmning inden for kirkebyggelinjen. På denne baggrund vurderes miljøpåvirkningen at være lille.

Fem beskyttede sten- og jorddiger vil blive direkte berørt, da digerne i alle tilfælde vil blive afkortet nogle få meter i den ende, der grænser til motorvejen. Selv om denne påvirkning er irreversibel, vurderes påvirkningen af de beskyttede sten- og jorddiger at være lille.

Ingen bevaringsværdige bygninger påvirkes direkte som følge af projektet.

Samlet set vurderes påvirkningen af de kulturhistoriske interesser derfor at være lille.

9.1.5 Befolkning og menneskers sundhed

9.1.5.1 Påvirkning i anlægsfasen

Påvirkninger af de rekreative interesser langs motorvej E45/E20 i anlægsfasen vil primært være knyttet til reduceret adgang/fremkommelighed samt støj og støv fra anlægsarbejderne. Omfang og betydning af disse gener afhænger i væsentlig grad af afstanden fra motorvejen til de rekreative områder og interesser.

De rekreative værdier knyttet til banestien på hver side af motorvejen vil hver for sig kunne anvendes uhindret som i dag. Adgangen til og brugen af Trolldhestien og Lilballe skov vil blive opretholdt, og arealerne langs Trolldhestien kan anvendes hver for sig. Trolldhestiens passage under motorvejen vil dog blive lukket for anlægsarbejder i en periode, hvor der så vil blive mulighed for omkørsel.

Støj fra anlægsarbejderne vurderes i afgrænsede perioder at kunne reducere områdernes rekreative værdi for befolkningen. Desuden kan der i korte perioder forekomme støvgener i de nærmeste omgivelser.

Disse påvirkninger vurderes generelt at være mindre betydende, da der er tale om midlertidige aktiviteter, som hovedsageligt vil foregå på hverdage i dagtimerne i begrænsede delperioder.

Generelt vurderes påvirkningen af de rekreative værdier i naturområder i landzone derfor at være lille.

Anlægsarbejderne forsøges tilrettelagt med henblik på, for så vidt det er muligt, at opretholde adgang og passage på de rekreative stier og cykelruter i området.

Lukningen af Trolldhdestien vurderes at være mindre betydende, da det vil være i en afgrænset periode, og omkørsel vil være mulig.

Tilsvarende må Petersmindevej lukkes for gennemkørsel i en periode, men påvirkningen vurderes også her at være mindre betydende, da lukningen er midlertidig.

Anlægsarbejderne tilrettelægges, så passage opretholdes på alle øvrige krydsende cykelruter og stier. Der vil dog kunne forekomme indsnævring af vejen med lysregulering eller lignende, som kan medføre mindre begrænsninger i fremkommeligheden på tværs af motorvejen. Påvirkningerne vurderes at være mindre betydende, da adgang og passage vil være mulig i hele anlægsperioden.

Ved Bramdruphallerne vil der ske en midlertidig arealinddragelse på op til ti meter langs den eksisterende motorvej. Tennis- og boldbanerne ved Bramdrup Hallerne, der grænser op til motorvejen, vil blive påvirket i mindre omfang, dels på grund af anlægsstøj og ved at beplantningen langs motorvejen fjernes. Derimod forventes der ikke midlertidige arealinddragelser fra banerne. Af sikkerhedshensyn etableres hegn mellem anlægsområde og boldbaner.

Støj og støv fra anlægsarbejderne vil i mere eller mindre omfang kunne påvirke de udendørs idrætsanlæg ved Bramdrupdam Hallerne, men dette kan begrænses ved at tilrettelægge arbejdet, så generne begrænses mest muligt. Det anbefales, at det sker i dialog med brugerne af hallerne. Påvirkningerne vurderes dog generelt at være mindre betydende, da der er tale om midlertidige aktiviteter i en relativ begrænset periode, og da de idrætsmæssige aktiviteter stort set kan foregå uændret. Støj fra anlægsarbejdet vurderes ikke at udgøre en væsentlig påvirkning sammenlignet med de eksisterende støjforhold fra motorvejen.

Virkningen på aktiviteterne ved motorsportsbanerne nord for motorvejen vurderes ikke påvirket af støj i væsentligt omfang, da der ikke inddrages banearealer, og fordi motorsporten i sig selv er støjende.

Samlet set vurderes påvirkningen at være lille, da de idrætsmæssige aktiviteter i anlægsperioden vil kunne gennemføres stort set uændret.

Ved anlægsarbejderne sker en midlertidig arealinddragelse på op til ti meter langs den eksisterende motorvej. Det indebærer en mindre indskrænkning af adgangen, ligesom en del af eksisterende beplantning langs med motorvejen fjernes.

For de rekreative fælles opholdsarealer i tilknytning til boligområderne Nørregyden Øst og Bramdrup Øst, der grænser op til Nørreskovgårdsvej, kan anlægsarbejderne ved udbygningen af motorvejen give anledning til støv- og støjgener, som vil kunne påvirke de rekreative områder. Dog forventes støjvolden mellem Nørreskovvej og motorvejen at skærme for disse gener.

For alle rekreative arealer i byzone i undersøgelsesområdet gælder, at påvirkningerne generelt vurderes at være lille. Der er tale om påvirkninger på hverdage, i dagtimerne og i udvalgte afgrænsede perioder.

9.1.5.2 Påvirkning når udbygningen er færdig

Påvirkning af de rekreative interesser langs motorvej E45/E20 i driftsfasen vil primært være knyttet til arealinddragelse samt støj fra øget trafikbelastning på motorvejen.

Adgangen til og brugen af alle friluftsområder og andre rekreative områder vil i driftsfasen kunne ske stort set som i dag.

Med forøgelse i trafikken kan der ske en vis øgning af støjpåvirkningen af de åbne områder. Langs store dele af anlægsstrækningen fornyes og udbygges støjafskærmningen. De rekreative områder nærmest

motorvej E20/E45 er dog allerede i dag temmelig støjpåvirkede. Det ventes derfor ikke, at ændrede støjforhold vil kunne påvirke anvendelsen af de rekreative arealer væsentligt i forhold til i dag.

Der sker en varig mindre arealinddragelse, hvor Troldhedestien og de rekreative arealer omkring denne krydser motorvejen. Den vurderes at være ubetydelig, da der ikke sker væsentlige ændringer i områdets rekreative værdi, herunder for adgang og ophold i området.

De rekreative interesser langs Troldhedestien kan blive påvirket af støj i driftsfasen. Støjgenerne som følge af øget trafikbelastning ved udbygning af motorvej E20/E45 vurderes dog ikke at give en væsentlig påvirkning af den rekreative oplevelse langs stien i forhold til de eksisterende forhold.

Lilballe Skov grænser mod nord op til motorvejen. Der vil ske en varig arealinddragelse på op til ca. ti meter langs en strækning på ca. 350 meter, som delvist berører det udpegede fredsskowsareal. Da arealinddragelsen er en meget lille del af det samlede areal af Lilballe Skov og sker i randzonen af skoven, vurderes påvirkningen på de rekreative interesser, der knytter sig til skoven, at være af mindre betydning. Arealinddragelsen vurderes ikke at ændre på befolkningens adgang til eller oplevelse af området.

Støjgener vurderes at være begrænset til den nordlige del af skoven og vil ikke påvirke den rekreative oplevelse af skoven væsentligt i forhold til støjgenerne fra motorvejen under de eksisterende forhold. Samlet set vurderes det, at de øgede støjgener næppe vil forringe de rekreative værdier i området i væsentlig grad i forhold til i dag.

Ingen af de rekreative cykelruter og stier vil blive påvirket permanent af udbygning af E20/E45.

Tunnelen for underføringen af Troldhedestien vil dog blive længere på grund af det bredere vejanlæg, hvilket betyder, at fodgængere og cyklister skal bruge lidt længere tid på at komme igennem tunnelen end i dag. Forlængelsen af tunnelen vurderes at være væsentlig, da tunnelen i forvejen er lang og smal. Det kan af hensyn til brugerne og af tryghedshensyn overvejes at etablere lys i tunnelen, så det er muligt at orientere sig. Af hensyn til flagermus skal belysningen i givet fald etableres med fotoceller, der automatisk sørger for at lyset tændes, når der er trafik i tunnelen. Det vurderes, at projektet ikke væsentligt forringer Troldhedestiens rekreative værdi uden for tunnelen.

Boldbanerne ved Bramdrupdam Hallerne vil blive påvirket perifert. Det vil primært være beplantningen mellem boldbanen og motorvejen, der vil blive inddraget. Tilsvarende naboarealer inddrages ud for motorsportsbanerne. Påvirkningen vurderes at være ubetydelig, da de anlagte motorbaner ikke berøres.

Det vurderes, at støjgener fra driftsfasen ikke adskiller sig væsentligt fra de eksisterende støjforhold fra motorvejen, idet de eksisterende støjskærme justeres, så påvirkningen er mindre betydende.

Der sker en varig arealinddragelse på op til ti meter på begge sider langs motorvejen.

For de arealer, der er planlagt som transportkorridor og beplantningsbælte, forventes arealinddragelsen ikke at udgøre en væsentlig gene for de omkringliggende virksomheder, da planlægningen allerede har taget højde for en fremtidig udbygning af motorvejen. Øget støjpåvirkninger vurderes generelt at være mindre betydende, da der er tale om grønne arealer i tilknytning til erhvervsområder, hvor der kun er begrænset rekreative aktiviteter, og da de erhvervsmæssige aktiviteter kan foregå uændret.

De rekreative fælles opholdsarealer i tilknytning til boligområderne Nørregyden Øst og Bramdrup Øst ligger ca. 60 meter syd for motorvejen. Arealinddragelsen får ikke væsentlig betydning for størrelsen på disse rekreative arealer.

Arealerne nord for Nørreskovgårdsvej vurderes at blive påvirket noget mere, da arealinddragelsen delvist

omfatter fredsskovsarealer. Der er etableret støjvolde på arealet efter bestemmelserne i gældende lokalplan.

9.1.6 Støj og vibrationer

9.1.6.1 Eksisterende forhold

Projektområdet er placeret i byzone og landzone. Støjmæssigt er området præget af den eksisterende motorvej og øvrige veje i området m.m. Der er ikke kendskab til særlige vibrationsproblemer for eksisterende forhold. Nabobygninger til projektområdet og bygningernes beskaffenhed vurderes som henholdsvis bevaringsværdige, normale og industri konstruktioner. Der forventes ingen igangværende byggerier tæt på projektområde. Ligeledes forudsættes det, at der ikke findes vibrationsfølsomme funktioner i nabobygninger til projektområdet såsom datacenter, trykkeri eller lignende vibrationsfølsomt teknisk udstyr.

9.1.6.2 Påvirkning under anlægsfasen

I anlægsfasen forudsættes alle anlægsaktiviteter som udgangspunkt at foregå i dagperioden kl. 07-18, hvor grænseværdien for den gennemsnitlige støjbelastning (L_{Aeq}) er 70 dB. Ifølge beregningerne kan der ved den mest støjende aktivitet (nedramning af spuns) være én bolig, som vil kunne påvirkes med støjniveauer, som er højere end grænseværdier. Derfor vurderes anlægsfasen at have en lille påvirkning af omgivelserne.

Under anlæg skal der muligvis nedrammes spuns ved Trolldhestien, ved ombygningen af tilslutningsanlæg 62 Kolding Øst samt eventuelt andre steder. Men da de nærmeste bygninger ligger langt fra disse arbejdssteder, er forventningen, at ingen vibrationer kan skade bygninger eller påvirke mennesker i bygningerne.

Andre arbejdsoperationer, der giver mindre vibrationer end spunsning, er fræsning af asfalt og aflæsning af tunge materialer. Ved enkelte huse tæt på motorvejen (afstand under 30 meter) vil der blive udvist ekstra omhu, men der forventes ingen skadelige vibrationer.

9.1.6.3 Afværgeforanstaltninger i anlægsfasen

Det tilstræbes at bruge så støjsvagt materiel som muligt. I anlægsfasen forudsættes alle anlægsaktiviteter som udgangspunkt at skulle foregå i dagperioden kl. 07-18. Enkelte steder vil der foregå arbejder ud over dagperioden af hensyn til arbejdsprocesser, der skal foregå i et stræk og af hensyn til trafikafviklingen på motorvejen. Der vil ved den mest støjende aktivitet (nedramning af spuns) være én bolig, som vil kunne påvirkes med støjniveauer, som er højere end den gennemsnitlige støjgrænseværdi på $L_{Aeq} = 70$ dB. Ved at sikre information til berørte naboer om arbejdets tidsplan og ved tilrettelæggelse af arbejdet kan gener i nogen grad afhjælpes.

9.1.6.4 Påvirkning når udbygningen er færdig

Der er lavet beregninger af støjniveauet i 2040, dels hvor trafikken fremskrives, men motorvejen ikke udbygges (referencescenariet), og dels hvor trafikken fremskrives og motorvejen udbygges også med etablering af støjafskærmning (projektscenarie). I referencescenariet, hvor motorvejen ikke udbygges, er antallet af støjbelastede boliger med belastning på L_{den} over 58 dB eller mere opgjort til i alt 870. Antallet af boliger i intervallet med L_{den} 53-58 dB er opgjort til 1088. I undersøgelsesområdet er i

alt 127 boliger beregnet til at have en belastning på over 63 dB. Langt hovedparten af disse boliger er dog beliggende langs Vejlevej, som bidrager meget væsentligt til det primære støjbidrag.

Antallet af støjbelastede boliger med Lden over 58 dB er opgjort til i alt 490, mens antallet af boliger i intervallet med Lden 53-58 dB er opgjort til 1187. Støjbelastningstallet, SBT, er beregnet til 80. Projektscenariet vurderes dermed at medføre, at antallet af støjbelastede boliger over Lden 58 dB reduceres med i alt 380 boliger i forhold til referencescenariet, mens antal boliger belastet med over Lden 63 dB reduceres med 17 boliger. Det skal hertil bemærkes, at boligerne beliggende langs Vejlevej både i referencen og i projektscenariet er udsat for niveauer over Lden 63 dB.

Ved sammenligning af reference- og projektscenariet opgøres antal af boliger, som får et ændret støjniiveau. Beregningerne viser, at de planlagte støjforanstaltninger i projektscenariet giver en forbedring af støjforholdene. I alt får 1124 boliger mindre støj, 833 boliger får uændrede støjforhold og én enkelt bolig får 1-3 dB mere støj. Samlet vurderes dette at være en positiv virkning.

9.1.6.5 Afværgeforanstaltninger når udbygningen er færdig

Reduktion af støjen sker navnlig som følge af etablering af støjafskærmning svarende til en op til ni meter høj og ca. 1.340 meter lang støjskærm, der placeres på østsiden mellem tilslutningsanlæg 62 (Kolding Ø) og tilslutningsanlæg 63 (Vejlevej), samt en forlængelse på ca. 140 meter af den eksisterende 6 meter høje støjskærm mellem tilslutningsanlæg 63 og Egtvedvej.

Den præcise placering, højde og udstrækning af støjafskærmningen vil først blive fastlagt ved en detailprojektering. Den del af projektjorden, som ikke er egnet til indbygning i vejanlægget, vil blive anvendt til støjvolde. Afhængig af den endelige jordbalance kan der ske en justering af, hvordan støjafskærmningen udføres, det vil sige, om det bliver en skærm eller vold.

9.1.7 Natur og biodiversitet

9.1.7.1 Eksisterende forhold

Naturområder og mange af arterne er fredede eller beskyttede efter forskellige bestemmelser, og der er foretaget en kortlægning og en vurdering af projektets påvirkninger på de forskellige områder og arter.

I motorvejens omgivelser, herunder tæt på vejen, hvor den udvides, findes arealer med vandhuller, moser og overdrev. Desuden grænser motorvejen op til Lilballe Skov og til skovområderne vest for Fynsvej.

I undersøgelsesområdet er der gennemført registreringer i 16 vandhuller, otte moser, tre enge og to overdrev, som alle er § 3-beskyttede naturområder.

Langs med motorvejens sydlige side, på begge sider af Fynsvej, er der arealer med skov, hvoraf de fleste er fredskov, herunder Lilballe Skov.

I undersøgelsesområdet findes også spredte arealer med skovagtig karakter, herunder langs Nr. Stenderup Bæk, nord for tilslutningsanlæg 62 (Kolding Ø), nord for tilslutningsanlæg 63 (Vejlevej), ved Trolldhedestien og ved Rævejbjerg. Ved gennemgangen af skovområderne blev der fundet et enkelt område med særlig værdifuld skov syd for tilslutningsanlæg nr. 62 (Kolding Ø).

Der blev ved besigtigelsen i 2022 konstateret, at der ikke er faunapassager på tværs af motorvejen på anlægsstrækningen. Dog anvendes underføringen af den rekreative sti, Trolldhedestien af flagermus, der fouragerer i rigt mål på begge sider af motorvejen. Underføringen af Trolldhedestien har en bredde og

højde på ca. tre meter og længde på 36 meter. Underføringen vurderes at kunne anvendes af mindre pattedyr såsom ræv, hare og grævling, men ikke af rådyr.

Tre steder er vandløb ført i rør under motorvejen.

Stor vandsalamander er i følge Arter.dk den eneste bilag IV-art, der er registreret inden for undersøgelsesområdet, og er sidst registreret tilbage i 2010. I Naturbasen er der ikke registreret bilag IV-arter inden for undersøgelsesområdet.

På strækningen blev der undersøgt for forekomst af padder på 18 lokaliteter. Der er observeret vandsalamander i en sø, hvorfor det ikke kan udelukkes, at der er tale om både stor- og lille vandsalamander. Herudover er der observationer af voksne og juvenile individer af ubestemte brune frøer (spidssnudet frø eller butsnudet frø) på ti lokaliteter.

Inden for en radius af ca. tre km fra undersøgelsesområdet er der i perioden 1. januar 2012 til 1. september 2022 registreret flere fund af odder både nord og syd for undersøgelsesområdet.

Der er søgt efter spor fra odder i samtlige vandløb og vådområder nær motorvejsstrækningen i marts 2022, men der er ikke observeret spor af odder på lokationerne.

Af NOVANA overvågningsrapporten "Arter 2012-2017" (Therkildsen, et al., 2020) fremgår det, at følgende flagermusarter er registreret i det 10x10 km UTM-kvadrat, som projektområdet berører: damflagermus, vandflagermus, troldflagermus, pipistrellflagermus, dværgflagermus, brunflagermus, sydflagermus, skimmelflagermus og langøret flagermus. Alle nævnte, undtaget damflagermus, er sammen med frynseflagermus også registreret inden for 1,5 til 3,0 km fra det aktuelle undersøgelsesområde i 2020.

Samlet set (eksisterende data og resultater af feltundersøgelser) er følgende flagermusarter registreret i eller nær undersøgelsesområdet: damflagermus, vandflagermus, frynseflagermus, troldflagermus, pipistrellflagermus, dværgflagermus, brunflagermus, sydflagermus, skimmelflagermus og langøret flagermus.

Birkemus er omfattet af habitatdirektivets artsbeskyttelse. Birkemus findes i meget forskelligartede habitater som ådale, enge, overdrev, brakmarker, græsmarker, heder og lysåbne skove. Ifølge Danmarks Naturdata og Arter.dk er der ikke registreret birkemus inden for undersøgelsesområdet, men arten er kendt fra området omkring Kolding, og der er flere registreringer af birkemus i ådalene nordvest for undersøgelsesområdet. Inden for en radius af ca. tre km fra undersøgelsesområdet er der i perioden 1. januar 2012 til 1. september 2022 registreret ét fund af birkemus ca. 2,5 km nordvest for undersøgelsesområdet (Arter.dk, 2022). Der er ikke fundet yngle- og rasteområder for birkemus ved feltundersøgelserne.

9.1.7.2 Påvirkning under anlægsfasen

I anlægsfasen vil der ske en midlertidig påvirkning af naturarealer og dyr, der færdes langs med motorvejen.

Projektet vil i begrænset omfang medføre inddragelse af vandhuller, moser og overdrev. Der er tale om forholdsvis små arealer i tilknytning til den nuværende motorvej, og de enkelte områders naturværdi er vurderet som forholdsvis lave. Yngle- og rasteområder er eftersøgt i feltundersøgelserne, men er ikke fundet.

Der inddrages en stribe af skovareal langs nordkanten af Lilballe Skov til udbygningen af motorvejen og tilslutningen ved Fynsvej. Det sker i kanten af skoven på arealer uden særlig gammel skov og vurderes som et lille indgreb i skovbeplantningen.

På den vestlige side af Fynsvej må der inddrages en korridor gennem arealer med gammel og mere værdifuld skov, hvilket isoleret set vurderes at få en væsentlig påvirkning. Denne inddragelse er nødvendig for at kunne ombygge eksisterende rundkørsel til et signalreguleret kryds. Ombygningen er nødvendig for at sikre fremkommeligheden i tilslutningsanlæg 62 (Kolding Ø).

Inddragelse af både natur og fredskov sker efter tilladelser fra myndighederne med betingelser om, at det erstattes med et areal på op til det dobbelte et andet sted og udlægges til natur eller til fredskov.

9.1.7.3 Påvirkning, når udbygningen er færdig

Enkelte steder, f.eks. hvor der må fjernes gammel skov vest for Fynsvej, er virkningen væsentlig. En del af disse virkninger kan med god effekt afværges gennem anlæg af erstatningsnatur.

I driftsfasen vil der ikke ske en yderligere inddragelse af beskyttede naturarealer. Men disse naturarealer kan evt. påvirkes af øget nærringstofbelastning fra udstødningsgasser eller afledning af vejvand.

Imidlertid forventes udledning af udstødningsgasser generelt at falde i de kommende årtier, efterhånden som bilparken går bort fra fossile brændsler. Dette vil også gælde for den udvidede motorvejsstrækning, hvor der – trods øgning i trafikken i de kommende årtier – ventes et fald i udledningen af udstødningsgasser, uanset om udbygningen gennemføres eller ikke. Hertil kommer, at vejstrækningen også fremover vil befinde sig i ret åbent terræn med gode spredningsforhold for de udledte gasser. Derfor vurderes påvirkning fra udstødningsgasser på sårbare naturtyper fra den udvidede motorvej at blive ubetydelig i forhold til i dag.

For afledning af vejvand etableres kantopsamling langs hele strækningen, og vandet ledes i et lukket system til regnvandsbassiner, hvor der bundfældes forurenende stoffer og partikler. Dvs. at udledningen af miljøfremmede stoffer begrænses markant med projektet. Regnvandsbassinerne vil også bidrage til bedre at sikre vandløb og søer mod forurening i forbindelse med eventuelle uheld på motorvejen. Samlet vurderes det derfor, at der efter udvidelsen kun vil ske lille påvirkning af arealer omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3.

Motorvejsstrækningen krydser arealer, der i kommuneplanen er udlagt som økologiske forbindelser eller potentielle økologiske forbindelser, dvs. områder udpeget som et netværk af sammenhængende natur til dyr og planters mulighed for spredning og vandringer. Motorvejen krydser disse områder, uden at der i dag er mulighed for, at dyrene kan passere den. Der er derfor undersøgt behov og muligheder for at etablere passager i forbindelse med projektet, herunder de biologiske påvirkninger af udbygningen. Biologisk vurderes det, at man ved at anlægge disse faunapassager kan forbedre de økologiske forbindelser lokalt i Kolding Kommune og videre ud i landskabet. Den nuværende tilstand i landskabet har dog været uforandret gennem årtier, hvor dyrelivet har tilpasset sig forholdene, der ikke vurderes at forringes væsentligt ved den planlagte udvidelse. Derfor er der ikke nogen retlig begrundelse for at etablere faunapassager på samme måde, som det er tilfældet ved anlæg af et nyt vejanlæg. Efter en samlet vurdering er det derfor besluttet ikke at gå videre med de undersøgte muligheder for faunapassager.

I driftsfasen vil der ikke ske inddragelse af yderligere habitat, dvs. der vil heller ikke ske en påvirkning af yngle- eller rastelokaliteter for padder. De potentielle påvirkninger er således reduceret til vejens barriereeffekt inkl. risikoen for trafikdrab af padder. Med den aktuelle trafik anses vejen allerede nu for en fuldstændig barriere for de bilag IV padder, der er registreret i området.

I driftsfasen vil vejens virkninger på de ti arter af flagermus, der er fundet i området, alt overvejende dreje sig om vejens barriereeffekt og kollisionsrisiko. Motorvejen udgør således en barriere, især for de arter, som flyver lavt og/eller følger ledelinjer, dvs. trolldflagermus, pipistrelflagermus, dværgflagermus,

vandflagermus, frynseflagermus og langøret flagermus. Når vejens bredde udvides, øges barriereeffekten og risikoen for trafikdrab for flagermus forøges. Efter retablering af ledelinjer vurderes det, at områdets økologiske funktionalitet for de arter af flagermus, som flyver lavt eller følger ledelinjer, kan opretholdes. Brun-, skimmel-, og sydflagermus vurderes ikke at ville benytte ovennævnte underføring, men generelt vurderes barriereeffekten og kollisionsrisikoen at være lavere for disse højtflyvende arter. På den baggrund vurderes det, at projektets påvirkning disse arter samlet set vil være lille.

Med den aktuelle trafik anses vejen allerede nu at udgøre en fuldstændig barriere for alle padder, inkl. skrubtudse, lille vandsalamander, og butsnudet frø, der forekommer i området. Det samme gælder for skovfirben, der ligeledes forekommer. Dette ændres ikke efter vejens udbygning.

Efter udbygningen vil motorvej og tilslutningsanlæg været lidt tættere på skovområderne og skaber en forøget forstyrrelse via lyd og lys. Pattedyr langs motorvejen, særligt i Lilballe Skov og skoven vest for Fynsvej, vil kunne forstyrres. I dag vurderes disse gener at være begrænset til den nordlige del af skoven. Den noget forøgede trafik forventes ikke at generere yderligere forstyrrelse.

Ræv, ilder, brud og skovmår forekommer i områderne langs motorvejsstrækningen. For disse arter udgør motorvejen allerede i dag en barriere og en risiko for trafikdrab.

9.1.7.4 Afværgeforanstaltninger

Hvor det er muligt, genoprettes naturen efter endt anlægsarbejde, og hvor arealerne fremover indgår i vejanlægget, vil der blive udlagt erstatningsnatur andre steder.

Under anlægsarbejdet afskærmes frøer, tudser og salamandere fra arbejdspladserne med paddehegn, hvor dette er nødvendigt. I driftsfasen opsættes der permanente paddehegn flere steder, så padderne ledes uden om områder, hvor de kan komme til skade og frem til de bedste passagemuligheder.

Enkelte steder omkring motorvejen er der fundet fredede arter af planter. I anlægsarbejdet undgås det at placere arbejdspladser på deres voksesteder, eller der lægges planer for at flytte dem til et andet egnet voksested.

9.1.7.5 Natura 2000

De nærmeste Natura 2000-områder er nr. 226 Svanemose, der ligger syd for Kolding og ca. syv km sydvest anlægsstrækningen, og Natura 2000-område nr. 112 Lillebælt, der ligger ca. otte km fra anlægget. Væsentlighedsvurderingen viser, at ingen af disse to eller andre Natura 2000-områder vil blive påvirket af vejudvidelsen.

9.1.8 Grundvand

9.1.8.1 Eksisterende forhold

Langs strækningen er der indvinding af drikkevand. Der er udpeget fem boringsnære beskyttelsesområder ved Bramdrupdam Vandværk og Petersminde. Derudover ligger det meste af strækningen i områder, hvor der er kortlagt drikkevandsinteresser, og den østlige del ligger i områder med særlige drikkevandsinteresser, hvor grundvandet skal beskyttes af hensyn til den nuværende og fremtidige forsyning med drikkevand.

Inden for 300 meter omkring vandforsyningsboringer og inden for BNBO (Boringsnære beskyttelsesområder) tillades der ikke nedsivning af spildevand.

9.1.8.2 Påvirkning i anlægsfasen

Der er ikke kortlagt jordforurening tæt på de planlagte gravearbejder eller eventuelle mulige lokale grundvandssænkninger. Desuden forventes der ikke at blive behov for større grundvandssænkninger. Eventuelt kan der blive tale om en helt lokal og kortvarig grundvandssænkning i forbindelse med gravearbejder til afvandingens rørledninger eller regnvandsbassiner. Men en sådan grundvandssænkning vil i kort afstand (ca. 50 meter) fra gravearbejdet være ubetydelig (under en halv meters sænkning).

Det vurderes derfor, at der ingen påvirkning vil være af grundvandet i anlægsfasen, hvis gældende retningslinjer for håndtering af spildstoffer og forurening følges.

Hvis der er behov for lokal grundvandssænkning inden for ca. 50 meter fra vandhuller, kan der være risiko for sænkning af vandspejlet, hvormed vandspejlet skal monitoreres for at undgå udtørring.

9.1.8.3 Påvirkning når udbygningen er færdig

Når vejen er i drift, vurderes der ingen påvirkning af grundvandet som følge af motorvejsudbygningen, da der etableres kantopsamling langs hele udbygningsstrækningen, og vejvandet ledes til regnvandsbassiner i lukkede rørledninger. Etableringen af kantopsamlingen vil medføre, at der i forhold til i dag vil ske en reduktion af den nedsivning, der sker langs vejen, dvs. på den eksisterende vejstrækning må der forventes en lille positiv ændring i forhold til påvirkning af grundvandsressourcens kvalitet.

9.1.9 Overfladevand

9.1.9.1 Eksisterende forhold

Langs projektstrækningen er der syv private vandløb, som enten krydser eller har et forløb i nærheden af E45/E20 motorvejen. Alle vandløb er målsat, jf. vandområdeplanerne, undtagen Surkær-Busholm Bæk (Skallebæk), der er målsat nedstrøms.

Motorvejen er i dag uden kantopsamling, og der er tre eksisterende regnvandsbassiner. Vejvandet ledes til trug, grøfter eller ledninger og enten til ét af de tre eksisterende bassiner eller direkte til recipient. Fra regnvandsbassinerne udledes til Rådvad Bæk, Surkær Busholm bæk og Gudsø Mølleå (via grøftetilløb), der alle løber ud i Kolding Fjord.

Den samlede økologiske tilstand for vandløbene er beskrevet i miljøkonsekvensrapporten.

9.1.9.2 Påvirkning under anlægsfasen og afværgeforanstaltninger

Ved større anlægsarbejder er det ofte nødvendigt at foretage midlertidige grundvandssænkninger. Her er det nødvendigt at indføre arbejdsprocedurer, der tilgodeser recipienter, så disse ikke tilføres store mængder vand og opløst jern/okker. Metoder som bundfældning i bassiner, nedsivning eller reinfiltration af grundvandet vil blive benyttet i nødvendigt omfang.

Ved gravearbejder i vandløb og vandløbsbrinker, f.eks. i forbindelse med anlæg af faunapassager langs vandløb eller etablering af udløb fra bassiner, sikres en minimal påvirkning af vandløbet ved at sikre

brinkerne med bionedbrydelige erosionsmåtter og opsætning af fiberdug og anlæg af sandfang så tæt på anlægsprojektet som muligt.

Hvis der mod forventning er behov for lokal og kortvarig grundvandssænkning inden for ca. 50 meter af vandhuller, kan der være risiko for sænkning af vandspejlet, hvormed vandspejlet skal monitoreres for at undgå udtørring, og det oppumpede grundvand reinfiltreres, så vandstanden opretholdes.

Tre af de beskrevne vandløb vil blive fysisk berørt af motorvejsudbygningen. Det gælder Surkær-Busholm Bæk, tilløbet til Gudsø Mølleå (østlig) og Nr. Stenderup Bæk, der alle er rørlagte under motorvejen, og udbygningen vil medføre en forlængelse af rørføringen under vejen. Rørunderføringer fungerer som en spærring i vandløbet, der begrænser faunaens passage og udbredelse. Passageforhold for vandløbsfauna i Nr. Stenderup Bæk er dårlige, hvor vandløbet krydser motorvejen. Det anbefales, at der i forbindelse med anlægsarbejdet sker en omlægning og åbning af vandløbet, så rørføringen på ca. 190 meter langs motorvejens sydlige side fjernes.

9.1.9.3 Påvirkning når udbygningen er færdig

Ved udbygning af motorvejen ændres det eksisterende vejafvandingssystem til et system, hvor vejvandet opsamles ved hjælp af kantopsamling og via lukkede rørledninger ledes til regnvandsbassiner. Det eksisterende regnvandsbassin mellem tilslutningsanlæg 64 (Kolding V) og Mosebakken udvides, to bassiner nedlægges, og der anlægges otte nye regnvandsbassiner.

I driftsfasen vurderes det, at de planlagte regnvandsbassiner har en tilstrækkelig tilbageholdelse og sedimentation af såvel eutrofierende og iltforbrugende stoffer som miljøfremmede stoffer, så vandløbenes kvalitetselementer ikke forringes, og en fremtidig opfyldelse af den økologiske målsætning ikke hindres. Påvirkningen vurderes overordnet at være ikke-væsentlig.

Udledning af kvælstof og fosfor efter blanding i vandløbene ved udledningpunktet vil ligge inden for samme niveau som de eksisterende koncentrationer, der er målt i vandløbene. Projektets udledninger vil fortynde især kvælstofkoncentrationerne i vandløbene. Denne positive effekt er imidlertid kortvarig, og den samlede påvirkning fra de udledte næringsstofferne vurderes at være ikke-væsentlig.

Vandløbene, som der udledes til, har generelt høje BOD-koncentrationer. Projektet vil bidrage til kortvarige forhøjede koncentrationer af BOD under sommer-vandføring, hvor en påvirkning af bentiske invertebrater og fisk i disse vandløb ikke kan udelukkes. Da påvirkningen er kortvarig ca. et døgn pr. år, forventes udledningen fra projektet ikke at hindre målopfyldelse i nogle af vandløbene.

Vejdirektoratet vurderer desuden, at den tilrettelagte vejafvanding ikke vil være til hinder for, at recipienterne kan opnå målopfyldelse efter den gældende vandmiljøplan, jf. EU's vandrammedirektiv og vanplanlægningsloven. Endelig er det vurderingen, at de mindre påvirkninger af vandløbene ingen påvirkning kan få på det havområde, som recipienterne udleder til, jf. EU's havstrategidirektiv.

9.1.10 Forurennet jord

9.1.10.1 Eksisterende forhold

Der er ingen kortlagte grunde, som påvirkes, men der skal graves i områdeklassificerede områder.

9.1.10.2 Påvirkning under anlægsfasen og afværgeforanstaltninger

Det er beregnet, at der i alt skal afgraves ca. 350.000 m³ råjord, hvoraf kun ca. 100.000 m³ kan anvendes i projektet. Desuden skal der afgraves ca. 120.000 m³ muld, hvoraf en del vil kunne anvendes i projektet til afdækning af overflader langs strækningen.

Håndteringen af jorden vil ske i en prioriteret rækkefølge. I første omgang anvendes jorden i projektet. Herefter undersøges om jorden kan anvendes i andre projekter, helst i nærheden. Alternativt vil jorden blive transporteret til et godkendt modtagested.

I anlægsområdet men et stykke fra det planlagte gravearbejde, jf. punkt 9.1.8.2, er der registreret enkelte ejendomme med jordforurening. Det vil dog under anlægsfasen være fokus på risici for at grave i forurenede jordpartier.

Desuden skal der graves i arealer, som er områdeklassificerede, dvs. hvor der ikke er registreret konkrete forureninger, men alligevel gælder særlige regler.

Der vil i projektet blive udarbejdet detaljeret plan for jordhåndteringen. Planen skal godkendes af Kolding Kommune, der er myndighed. Kommunen skal også behandle konkrete ansøgninger om håndtering af jord.

9.1.10.3 Påvirkning når udbygningen er færdig og afværgeforanstaltninger

Med udbygning af motorvejen må det forventes, at den øgede trafikmængde vil øge den diffuse forurening af arealer langs vejen. Derudover kan der ske spild af olie og andre miljøfremmede stoffer i forbindelse med uheld, hvilket kan medføre jordforurening. Konsekvensen på det omkringliggende miljø må dog forventes at være lille og meget lokal, idet større spild håndteres efter en beredskabsplan udarbejdet af den ansvarlige myndighed og i øvrigt forventes fjernet i forbindelse med oprydningsarbejdet.

9.1.11 Råstoffer, jord og affald

9.1.11.1 Påvirkning under anlægsfasen og afværgeforanstaltninger

Vejudbygningen ligger ikke ovenpå registrerede råstofressourcer. Det forventede forbrug af råstoffer er ca. 120.000 m³ grus til budsikring, ca. 40.000 m³ asfalt samt mindre mængder af beton og stål til broer, støjafskærmning og andre bygværker. Desuden er der opgjort de typer og mængder af affald, der kan forventes, dels fra anlægsarbejdet, dels fra vejen i drift. Disse mængder er sammenlignet med råstofforsyningen og med samfundets kapacitet til at håndtere disse typer af affald.

For anlægsfasen er det vurderingen, at det samlede forbrug af råstoffer får ingen eller ubetydelige miljømæssige virkninger. Anlægsarbejdets forbrug af disse råstoffer vil f.eks. ikke medføre forsyningsproblemer.

Der forventes ved anlægsarbejderne at blive frigjort en række materialer bl.a. opbrudt beton, asfalt og grus samt affald fra skurbyer og arbejdspladser, der har karakter af dagrenovation. I det omfang, der et muligt, vil materialerne anvendes i projektet eller i andre projekter. Ellers vil affaldet blive transporteret til godkendte modtagestationer.

Idet de gældende regler for affaldshåndtering vil blive overholdt, herunder anmeldelse af bygge- og anlægsaffald samt evt. farligt affald, er det vurderingen, at der ingen miljøpåvirkning er af affaldshåndteringen i anlægsfasen.

9.1.11.2 Påvirkning, når udbygningen er færdig og afværgeforanstaltninger

Når vejen er i drift, er der lejlighedsvis vedligeholdelse med nye slidlag mv. Dette indebærer ikke noget større forbrug af råstoffer. Mængden af affald vil være meget lille, og uden miljøproblemer, da affaldet opbevares, håndteres/bortskaffes i henhold til de gældende regler.

Det vurderes, at der ingen påvirkninger er, vedrørende råstoffer eller affald i driftsfasen.

9.1.12 Arealindgreb og ledninger

9.1.12.1 Påvirkning af arealer fra anlægsprojektet

Der sker en varig arealinddragelse på op til ti meter på begge sider langs motorvejen.

9.1.12.2 Påvirkning af ledninger fra anlægsprojektet

Umiddelbart nord for undersøgelsesområdet ligger transmissionsledningerne for olie og naturgas, som ikke påvirkes af dette projekt.

9.2 Miljø- og naturmæssige konsekvenser af anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape

Miljøkonsekvensrapporten omhandler de forventede miljømæssige konsekvenser af anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape, jf. lovforslagets § 1, stk. 1, nr. 2, 4 og 5.

9.2.1 Miljø- og naturmæssige konsekvenser af anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape

Motorvejen anlægges hovedsageligt i landzone, dog er rute 23 igennem byerne Mørkøv og Jyderup, beliggende i byzone.

Den vestligste del af anlægsprojektet, hvor vejudvidelsen kobles til eksisterende rundkørsel, er beliggende inden for kystnærhedszonen.

For hele strækningen i både Holbæk og Kalundborg Kommuner er der tale om en udvidelse af den eksisterende vej med nye tilslutningsanlæg, faunapassager, regnvandsbassiner, støjskærme m.m.

9.2.2 Påvirkning under anlægsfasen

Der vurderes ikke at være en væsentlig påvirkning af de udpegede planforhold under anlægsfasen, og anlægsprojektet vil derfor ikke stride imod udpegningen af bevaringsværdige landskaber.

For tilslutningsanlægget placeret i Grevindeskov inden for det udpegede areal vurderes påvirkningen at være væsentlig og at stride mod retningslinjerne i Holbæk Kommuneplan 2021. Der vurderes ikke at være en væsentlig påvirkning af de udpegede kulturhistoriske bevaringsværdier, lavbundsarealer, særligt værdifulde landbrugsområder eller større husdyrbrug.

De nye og forbedrede faunapassager er hovedsageligt placeret i tilknytning til de i kommuneplanerne udpegede økologiske forbindelser, og der vil derfor være en positiv påvirkning af disse udpegninger i forhold til den eksisterende situation.

9.2.3 Landskab og visuelle forhold

9.2.3.1 Eksisterende forhold

Med udgangspunkt i de natur- og kulturgeografiske og rumlige visuelle forhold langs hele motorvejsstrækningen er der identificeret fire overordnede typer af landskabsudformning. På strækningen fra Knabstrup og Mørkøv til Jyderup fremstår landskabet med et let bølget dødislandskab med herregårdsstrukturer og skov. Jyderup til Bjergsted er et stærkt kuperet landskab, som primært udgøres af randmorænen Bjergsted Bakker og en vej gennem store skovområder. Strækningen fra Bjergsted til Viskinge er domineret af smeltevandssletten med Bregninge Å og et landskab karakteriseret ved råstofaktiviteter, spredt beplantning og en lukket rumlig afgrænsning. Fra Viskinge til Tømmerup er det et åbent til transparent bølget landbrugslandskab beliggende i et morænelandskab med langstrakte bakker.

9.2.3.2 Påvirkning af landskabet under anlægsfasen

Langs strækningen vil der i anlægsfasen blive fældet træer og ryddet anden beplantning.

Påvirkningen vil i anlægsfasen kunne opleves som lokalt væsentlig, særligt i Grevindeskov, hvor et nyt tilslutningsanlæg vest for Jyderup etableres.

Der vil langs hele strækningen under anlægsfasen være påvirkninger i form af arbejdskøretøjer og midlertidige anlæg. Disse anses dog for at være ikke-væsentlige, da størstedelen af strækningen er en udvidelse af den eksisterende vej, og fordi landskabet og omgivelserne dermed allerede bærer præg af de eksisterende tekniske anlæg. Strækningen, hvor der etableres en ny motorvej, placeres mellem eksisterende vej og banen. Påvirkningen i anlægsfasen er her forbigående og anses derfor også her at være ikke-væsentlig i anlægsfasen.

Arbejdspladserne er placeret langs strækningen og i umiddelbar tilknytning til den eksisterende vej og vurderes at have en ikke-væsentlig påvirkning.

9.2.3.3 Påvirkning af landskabet, når udbygningen er færdig

På strækningen, hvor den eksisterende vej udvides, vurderes påvirkningen generelt til at være ikke-væsentlig med undtagelse af, hvor der etableres nye tilslutningsanlæg og store faunapassager.

Ved tilslutningsanlæggene ved Knabstrup, Tornved og i Grevindeskov samt ved faunapassagen i Grevindeskov vurderes påvirkningen af landskabet lokalt at være væsentlig.

For strækningen, hvor der etableres en ny motorvej, vurderes påvirkningen generelt at være ikke-væsentlig grundet landskabets allerede tekniske karakter mellem den nuværende Holbækvej og jernbanen. Påvirkningen ved Tømmerup Kirke vurderes dog kumulativt at være væsentlig, da påvirkningen her forstærkes af udbygning af erhvervsarealer i Kalundborg Øst.

9.2.3.4 Afværgeforanstaltninger

Påvirkningen fra det store tilslutningsanlæg i Grevindeskov mindskes ved, at der, efter endt etablering af anlægget, tilplanter på arealerne mellem ramperne samt genplanter langs vejen, hvor der er blevet fældet træer i anlægsfasen. Påvirkningen fra støjvolden ved Tingvejen mindskes ved orientering af volden, så den følger issøbakkernes orientering mest muligt, og ved udformning og beplantning af volden, så denne fremstår naturlig i terrænet.

9.2.4 Arkæologi og kulturarv

9.2.4.1 Eksisterende forhold

På den første del af strækningen Knabstrup til Mørkøv er der registreret fem fortidsminder langs vejtracéet. Ingen af disse er fredede fortidsminder. I fire tilfælde drejer det sig om enkeltfund fra stenalderen, hvilket kan indikere bopladsaktivitet i området. Der ligger flere beskyttede diger, der ikke må ændres eller gennemskæres uden dispensation på denne strækning. På trods af at der ikke er registreret fortidsminder i Orekrog skov, kan der være flere ukendte fortidsminder, da området ikke har været opdyrket i nyere tid.

På strækningen Mørkøv til Jyderup er der registreret ti fortidsminder langs vejtracéet. Ingen af disse er fredede fortidsminder. Nord for rute 23 omkring km 120+050 er registreret en rig jordfæstegrav fra jernalder og et enkeltfund fra bronzealder. Begge fund er gjort før år 1900, og sydsiden af bakkesskråningen, hvor fundene er registreret, er afgravet uden yderligere fund. Især sidstnævnte forhold mindsker sandsynligheden for at finde en gravplads på stedet, men muligheden kan dog ikke helt afskrives. Fundene viser desuden, at der har været forhistorisk aktivitet i området. De øvrige registrerede fund er enkeltfund fra stenalder. Området tættere på den kommende motorvej ligger højt i forhold til det tidligere fundsted, hvilket betyder, at sandsynligheden for at finde yderligere aktivitetsspor her er forøget.

På strækningen Jyderup til Bjergsted findes 13 registrerede fortidsminder. En enkelt af disse lokaliteter er fredet. Otte af lokaliteterne er enkeltfund fra stenalder. Der er registreret flere gravhøje og megalitgrave, der ligeledes peger på aktivitet i området. Den fredede runddysse er omgivet af en fortidsmindebeskyttelseszone på 100 meter, inden for hvilken der kræves dispensation til anlægsarbejde. Nord for rute 23 ved km 123+800 ligger et areal, der tidligere har været udpeget til forundersøgelse. Projektet blev dog aldrig gennemført, og arealet er derfor stadig relevant for en arkæologisk forundersøgelse, dels fordi det aldrig har været bebygget, og dels fordi der bl.a. findes et bronzealderdepotfund i nærheden. Ved km 124+000 ligger kirkebyggelinjen omkring Jyderup Kirke tæt på rute 23, og der kræves dispensation til anlægsarbejde inden for linjen. Ved rute 23 omkring km 124+500 findes en række diger, der skæres af rute 23. Digerne er beskyttede, og der ikke må foretages ændringer eller gennemskæringer uden dispensation.

På strækningen Bjergsted til Viskinge er registreret 12 fortidsminder, heraf en enkelt fredet dysse. Den er omgivet af en 100 meter beskyttelseszone, inden for hvilken der kræves dispensation til anlægsarbejde. På ældre topografiske kort er en del af de overpløjede høje indtegnet ved siden af yderligere gravhøje. Om der er tale om nu ukendte høje eller fejlplaceringer af nogle af de kendte høje, er svært at sige. Det er dog meget sandsynligt, at der har været endnu flere høje i dette område, ligesom de registrerede høje ikke nødvendigvis er nøjagtigt stedfæstet.

Enkeltfundene fra stenalder ligger spredt på strækningen og viser sammen med højene, at der har været aktivitet i området. En enkelt lokalitet, der ligger placeret under rute 23 ved km 130+800, skiller sig ud. Der er tale om en række genstande, som ved flere forskellige lejligheder er fundet ved tørvegravning i mosen, heriblandt bronzekar og et skelet. Omkring denne lokalitet kan bevaringsforholdene være gode, og der kan fremkomme yderligere votivfund (offergaver), såfremt der er noget bevaret af den tidligere tørvemose, der ligger langs med Bregninge Å. Omkring km 128+000-128+500 rækker kirkebyggelinjen omkring Bjergsted Kirke ind over analyseområdet. Fordelt på strækningen findes en række beskyttede diger, hvortil der kræves dispensation til ændringer eller gennemskæringer.

På strækningen Viskinge til Birkendegaard er der 20 registreringer af fortidsminder, heraf to fredede lokaliteter. Gravhøjene grupperer sig omkring km 135+000. Ser man på topografien for dette område, er der flere afrundede toppe, der meget vel kunne være spor efter yderligere gravhøje. Projektet kommer to steder nær beskyttede diger, og der skal søges dispensation til ændring eller gennemskæring af disse.

Omkring Birkendegaard er registreret ti fortidsminder, hvoraf et enkelt er fredet. Enkeltfundene fra

stenalder er ganske få, og fordelingen viser ikke noget tydeligt mønster. To lokaliteter må dog tillægges lidt større betydning end de øvrige, da fundene kan tyde på egentlige bopladser. Et enkelt ligger sådan, at projektet går direkte hen over lokaliteten.

Lidt længere mod vest mellem km 138+000 og 138+500 på det langstrakte bakkedrag Rugbjerg kan der også være ukendte, overpløjede, men delvis bevarede gravhøje, som forstyrres af anlægsarbejdet. I den sydvestlige del af arealet ligger en overpløjet høj, som umiddelbart ser ud til at være ret velbevaret. Den ses tydeligt på topografiske kort. Det er ikke usandsynligt, at anlægsarbejde kan forstyrre hidtil ukendte gravhøje i dette område.

I området omkring Langebjerg er der ganske mange registreringer, og det skyldes til dels en større bebyggelsesarkæologisk undersøgelse foretaget i 1940'erne og 50'erne. Enkeltfundene fra stenalder er dominerende i denne undersøgelse, og på arealet er der 22 lokaliteter af denne type. I området kan der være flere ukendte gravhøje, som forstyrres ved motorvejsudbygningen.

Syd for jernbanen omkring km 140+000 ligger en bronzealderboplads og en stenalderboplads på en sydvendt skråning ned mod et lille vådområde. Bopladserne viser, at der har været bosættelse i området i flere af oldtidens perioder, og på lignende steder i landskabet kan man forvente tilsvarende fund. Projektet går hen over flere sydvendte skråninger på arealet. I en 300 meter zone rundt om Betlehemskirken går en kirkebyggelinje. Der findes en række beskyttede diger på arealet, og der må ikke foretages ændringer eller gennemskæringer uden dispensation.

Omkring Tømmerup er der ingen fredede lokaliteter, men der er en del overpløjede gravhøje og megalitgrave. Det er ikke usandsynligt, at der kan være flere ukendte gravhøje, idet de allerede kendte høje kan være rester af et større højkompleks eller højrækker. På et areal er der også mange enkeltfund, især fra stenalder. Det drejer sig om 22 lokaliteter, der er tegnet på et selvstændigt kort. Projektet går næsten direkte hen over den formodede stenalderboplads ved ca. km 141+150. Pladserne fra stenalder koncentrerer sig på kanten af saltvandsaflejringerne, der repræsenterer den tidligere Kalundborg Inderfjord. Fordelingen af lokaliteter med bopladssaktivitet er stærkt påvirket af anlægsarbejde i forbindelse med industriområdet nordvest for Hovvejen primært i områdets nordøstlige del. I det nordøstlige område findes tillige beskyttede diger, hvor der skal søges dispensation til ændring eller gennemskæring, en kirkebyggelinje og et fredet areal omkring Tømmerup Kirke.

Motorvejsstrækningen grænser op til fredningen af Bjergsted Bakker og Skarresø. Fredningen har til formål at sikre de naturvidenskabelige, landskabelige og rekreative værdier, der knytter sig til såvel Bjergsted Bakker som de åbne landbrugsarealer, der danner forland til højdedraget og strækker sig ned mod Skarresø og de omkringliggende skove. Hensigten er bl.a. at bevare udsigten fra bakkekammen og indblikket til det markante højdedrag samt sikre, at søen ikke sløres af beplantning. Fredningen skal endvidere beskytte de biologiske værdier, der navnlig knytter sig til overdrevsarealerne i bakkerne, samt sikre offentlighedens muligheder for at færdes i og opleve området.

Motorvejsstrækningen krydser et område omkring Bregninge Å, som er udpeget til kulturarvsareal. Her er der potentiale for særligt mange og rige arkæologiske fund. Det kræver en vedvarende høj vandstand at bevare de reducerede forhold i jorden, hvilket stiller store udfordringer i forhold til anlægsarbejdet i dette område med høj grundvandsstand. Kulturarvsarealet er udpeget på grundlag af de arkæologisk stedfæstede rester af et salpeterværk fra 1600-tallet i tilknytning til gammelt vadested. Salpeterværket giver i samspil med skriftlige kilder en speciel mulighed for at belyse 1600-tallets ressourceudnyttelse i relation til datidens krigsførelse. Området markerer sig tillige ved diverse ofringer gennem forskellige perioder af oldtiden, hvor specielt et depotfund af økser af urokseknogle og tildannede elsdyrtakker skiller sig ud.

9.2.4.2 Påvirkning under anlægsfasen

Fredningen Bjergsted Bakker vil blive påvirket ved forlægning og tilslutning af Gl. Skovvej til Bjergsted Byvej samt ved placering af et regnvandsbassin inden for det fredede område. Der har været afsøgt forskellige muligheder for tilslutningen af Gl. Skovvej til Bjergsted Byvej samt ved placering af regnvandsbassin for at undgå eller mindske indgrebet i fredningen, men det er vurderet, at en indgriben ikke kan undgås helt, hvorfor den er søgt mindsket.

Ved forlægning og tilslutning af Gl. Skovvej til Bjergsted Byvej vil der skulle graves lidt af selve randmorænen for at få plads til den forlagte Gl. Skovvej, og der vil være anlægsaktiviteter inden for det fredede område. Det skyldes, at Bjergsted Byvej skal føres over rute 23, og Gl. Skovvej derfor må forlægges lidt mod syd for ikke at få en uhensigtsmæssig hældning op mod Bjergsted Byvej.

Bjergsted Byvej vil blive løftet langs randmorænen, hvilket landskabeligt vil kunne tilpasses uden større synlige ændringer. Tilpasningen af Gl. Skovvej til den løftede Bjergsted Byvej øst for nuværende ejendom langs Gl. Skovvej (forsamlingshuset) vil medføre en påvirkning af randmorænen på en kort strækning, hvor der sker en afgravning mod vejen. Uden for denne afgravning vil der ligeledes ske en landskabelig tilpasning til terræn. En del af det fredede område, der påvirkes, er allerede i dag vejareal. Der forventes gravet en smule i selve randmorænen, men ikke i større omfang, end hvad der er gjort i forbindelse med tidligere vejarbejder.

Vejdirektoratet har tidligere fået dispensation fra fredningen af Bjergsted Bakker til etablering af vejanlæg i forbindelse med forlægning af Gl. Skovvej i 2006. Dispensationen blev givet i samme geografiske område, som det aktuelle anlæg berører. Ansøgning om dispensation blev fremsendt af Vejdirektoratet gennem daværende Vestsjællands Amt. Amtet begrundede bl.a. ansøgning om dispensation med, at der foreligger samfundsmæssige hensyn. Fredningsnævnet udtalte i denne sag: "Etablering af vendeplads og vejforlægning i fredningens yderområder findes ikke i strid med formålet med Naturklagenævnets afgørelse af 1. marts 2001 om fredning af Bjergsted Bakker".

Det er vurderet, at påvirkningen af fredningen af Bjergsted Bakker ville kunne håndteres via dispensation, jf. naturbeskyttelseslovens § 50. Vurderingen baseres på, at anlægget alene berører fredningens yderområde, at en del af det inddragede areal allerede er vejareal, at der foreligger tidligere dispensation fra fredningen til sammenligneligt formål, samt at indgrebet i fredningen er konkret begrundet i samfundsmæssige hensyn i form af udvikling af infrastruktur (som allerede i dag er placeret i området).

Det er vurderet, at anlægget i anlægs- og driftsfasen ikke vil være i strid med fredningsbestemmelserne og fredningens formål, der primært har til hensigt at sikre bevaring af udsigt fra bakkekammen samt sikre indblik til det markante højdedrag og søen. Anlægget vil ikke være til hinder for opretholdelse af udsigts- og indblikforhold. Det vurderes dermed, at det ikke er nødvendigt at foretage en ophævelse af fredningen for Bjergsted Bakker.

Vejdirektoratet bemærker i øvrigt, at det er vurderet, at dispensation fra fredningen, jf. naturbeskyttelseslovens § 50, vil være et mindre indgreb i fredningen end tilfældet vil være ved ophævelse af fredningen.

Anlægget vil efter færdiggørelsen fortsat være omfattet af fredningen. Ved eventuelle fremtidige ændringer i anlægget, der vil påvirke fredningen, vil der dermed skulle søges om dispensation, jf. naturbeskyttelseslovens § 50.

Da der er tale om et indgreb i en fredning, vurderes det i miljøkonsekvensrapporten, at indvirkningen på miljøet er væsentlig.

Regnvandsbassinet placeres i den nordvestligste del af det fredede område, hvor der er marker i om-

drift. Bassinets horisontale struktur påvirker ikke indsigten til højdedraget eller udsigten fra samme. Det skal også bemærkes, at bassinet er placeret ca. 150 meter fra selve morænen. Det er på den baggrund vurderet, at der er grundlag for at opnå dispensation fra fredningen, jf. naturbeskyttelseslovens § 50. Det er vurderet, at etablering af regnvandsbassin ikke vil være i strid med fredningens formål. Det er i miljøkonsekvensrapporten vurderet, at etablering af regnvandsbassin ikke være udgøre en væsentlig indvirkning på miljøet.

Udvidelsen af rute 23, hvor denne løber gennem kulturarvsarealet ved Bregninge Å, er begrænset. Der er tale om en snæver udvidelse af det eksisterende forløb, uden tilkørsler, rastepladser, p-lommer eller andet, bl.a. på grund af beskyttelse af Natura 2000-området. Hvis der i forbindelse med anlægsfasen sænkes grundvand eller andet, vil påvirkningen af arkæologiske fund inden for kulturarvsarealet kunne være væsentlig. Påvirkningen vurderes at være potentielt væsentlig

9.2.4.3 Påvirkning når udbygningen er færdig

Projektets påvirkning af fredningen ved Bjergsted Bakker er nærmere beskrevet i punkt 9.2.4.2. Vejanlægget i drift vurderes ikke at være i strid med fredningen, da anlægget ikke vil være til hinder for opretholdelse af udsigts- og indblikforhold. Midlertidige arbejdsarealer vil være reetableret efter anlægsarbejdets afslutning.

Det fredede fortidsminde i Stokkerup Skov er beliggende ca. seks meter fra den eksisterende vej, Amtsvejen, som er en sidevej til rute 23. Det store tilslutningsanlæg, som kræver, at den krydsende Amtsvejen hæves, er beliggende inden for fortidsmindebeskyttelseslinjen og meget tæt op af langdyssen. Praksis er, at der kun i helt særlige tilfælde kan dispenseres fra fredningen, og der er de seneste 15 år ikke forettaget, hvor et fredet fortidsminde er blevet nedlagt. Påvirkningen anses for værende potentiel væsentlig. Amtsvejen, som føres over Kalundborgmotorvejen, vil i en senere fase blive justeret, så den ikke påvirker fortidsmindet. I den vestlige del af skoven vil fortidsmindebeskyttelseslinjen omkring en runddyse i høj fra stenalderen kunne blive påvirket af overføringen af Bjergsted Byvej og etableringen af faunapassagen over den nye motorvej. Dette vurderes at ske i form af en ændring af runddyssens visuelle karakter i landskabet samt en eventuel påvirkning af fund af arkæologisk interesse, som stadig er beliggende i jorden. Påvirkningen vurderes at være ikke-væsentlig.

Støjvoldene ved Tømmerup og ved Ubberup er begge beliggende inden for kirkebyggelinjerne for henholdsvis Tømmerup Kirke og Ubberup Valgmenighedskirke. Inden for kirkebyggelinjerne er der forbud mod at opføre bebyggelse over 8,5 meter. Støjvoldene etableres inden for kirkebyggelinjerne i 8,5 meter højde, og derfor er påvirkningen ikke væsentlig.

Da der primært er tale om en udvidelse af en eksisterende vej, vil digerne i landskabet allerede være brudt langs rute 23. Der er dog flere steder, hvor digernes ender, som vender ud mod vejen, vil skulle afkortes ved udvidelsen. Påvirkningen vurderes at være væsentlig. Der vil ved flere af de planlagte tilslutningsanlæg og skærende veje ude af niveau kunne være en væsentlig større påvirkning af digerne, som vil skulle afkortes både i forhold til vejens udbredelse, men også i forhold til arbejdsarealer langs vejen. Dette gælder særligt ved de skærende veje ved Knabstrup og Cementvejen ved Tornved, samt ved den del af vejen, som etableres tættest ved Kalundborg, hvor linjeføringen gennembryder fire diger, et beliggende ved Viskinge og de tre resterende syd for Asmindrup og Ubberup. Støjvolden nord for Ubberup Valgmenighedskirke berører enderne af to registrerede diger. Hvis digerne vil skulle afkortes, vil påvirkningen være væsentlig.

Udpegningen af kulturhistoriske bevaringsværdier omkring kirkerne Viskinge Kirke, Ubberup Valgmenighedskirke og Tømmerup Kirke er sket med udgangspunkt i en afgrænsning af kirkeomgivelserne,

herunder ind- og udsyn. Da vejen inden for udpegningerne primært placeres i terræn, og fordi der i forvejen ligger den nuværende rute 23 og jernbanen, samt at vejanlæg som udgangspunkt har en begrænset visuel påvirkning grundet den horisontale struktur, vurderes påvirkningen fra vejen at være ikke-væsentlig. Støjvolden ved Tømmerup placeres inden for udpegningen til kulturhistoriske bevaringsværdier omkring Tømmerup Kirke og påvirker dermed ind- og udsigt til og fra kirken. Det skal dog bemærkes, at syd for linjeføringen ligger et større planlagt erhvervsområde, hvor det af de vedtagende rammer fremgår, at der kan bygges op til otte meter over terræn. Erhvervsområdet vil dermed allerede være begrænsende for indsigten til Tømmerup Kirke sydfra. Påvirkningen ved etableringen af støjvolden vurderes at være ikke væsentlig, da det kommende erhvervsområde allerede er begrænsende for ind- og udsigten til kirken.

9.2.5 Befolkning og menneskers sundhed

9.2.5.1 Påvirkning under anlægsfasen

9.2.5.1.1 Trafik

I anlægsfasen vil der være gener i forbindelse med midlertidige trafikrestriktioner i form af hastighedsnedsættelser og kørebaneindsnævninger på den del af rute 23, der skal udbygges. Derudover vil der være en betydelig lastbiltrafik med jord og byggematerialer, hvilket kan medføre midlertidige lokale gener, primært på den nuværende rute 23. Konsekvensen for befolkningen vurderes at være væsentlig, mens anlægsarbejderne pågår.

9.2.5.1.2 Rekreative forhold

I anlægsfasen vurderes det, at påvirkningerne af rekreative områder er væsentlige, da der dels inddrages skov, herunder hundeskov, dels skabes en øget barriere, indtil de tværgående stier og veje er etablerede og i drift. Endelig vil der være støj og forstyrrelser, som er forbigående.

9.2.5.3 Påvirkning når udbygningen er færdig

I driftsfasen vil udbygning og nybygning af motorvejen øge kapaciteten og fremkommeligheden, og bilisterne vil derfor opleve forbedrede forhold, selv om trafikken øges i forhold til en situation uden udbygning. Samtidig sker der en betydelig aflastning af de eksisterende landeveje. Virkningen på befolkningen vurderes således at være væsentlig positiv.

Forøgelsen af støjen skyldes dels etablering af en ny motorvej i områder, hvor der ikke tidligere har været betydende trafik, og dels at trafikken forventes øget på enkelte lokale veje. Støjen reduceres, hvilket sker som følge af etablering af støjskærme eller støjvolde, især ved Mørkøv og Jyderup, samt at trafikken på en del af den eksisterende hovedvej reduceres ved anlæg af motorvejsstrækningen fra Viskinge til Kalundborg.

Projektet medfører en permanent reduktion af fredskovsarealer i Orekrog Skov, arealer i den sydlige del af Mørkøv, arealer i Bjergsted Skov og Grevindeskov, arealer ved Løgtved og syd for Birkende-gaard. Desuden vil reduktionen af fredskovsarealerne også have en påvirkning på jagtinteresser, særligt i Grevindeskov. Ved rejsning af erstatningsskov mindskes en del af påvirkningen. Denne vurderes derfor samlet set at være ikke-væsentlig.

Opgraderingen og udbygningen af rute 23 til motorvej vil betyde, at vejen vil komme til at udgøre en

større barriere for rekreative anvendelser via stisystemer og cykelruter end den eksisterende rute 23. Der etableres overgange flere steder langs ruten for at mindske påvirkningen, og de eksisterende overgange bevares og tilføjes flere steder cykelbaner. Påvirkningen vurderes grundet etableringen af overgangene og ved en omlægning af den nationale cykelrute nummer fire Søndervig–København til Tingvejen at være ikke-væsentlig.

Påvirkningen på hundeskoven ved Jyderup vil være væsentlig, da dele af denne inddrages, og adgangsforholdene vanskeliggøres, så hundeskoven reelt flyttes. Påvirkningen af de resterende foreninger samt idræts- og friluftsanlæg vurderes at være ikke-væsentlig, da der som en del af projektet etableres nye passager, og de eksisterende passager hen over vejen bevares. Dermed vil opgraderingen af vejen ikke udgøre en yderligere barriere.

Det kommuneplanlagte rekreative område ved Mørkøv, som bl.a. anvendes til kræmmermarked, vil blive påvirket med etablering af en støjvold. Påvirkningen af arealet vurderes at være væsentlig, da arealet tæt på rute 23 halveres. Det kommuneplanlagte rekreative område, som er beliggende langs rute 23 gennem Jyderup, vil ligeledes blive påvirket ved placering af en støjskærm. Påvirkningen af arealet vurderes at være ikke-væsentlig, da området i kommuneplanlægningen allerede er udlagt til en specifik anvendelse til grønt område, støjvold o. lign., og fordi der netop kommer støjafskærmning.

9.2.6 Støj og vibrationer

9.2.6.1 Eksisterende forhold

Der er ikke kendskab til særlige vibrationsproblemer for eksisterende forhold. Nabobygninger til projektområdet og bygningernes beskaffenhed vurderes som henholdsvis bevaringsværdige, normale og industrikonstruktioner. Der forventes ingen igangværende byggerier tæt på projektområde. Ligeledes forudsættes det, at der ikke findes vibrationsfølsomme funktioner i nabobygninger til projektområdet såsom datacenter, trykkeri eller lignende vibrationsfølsomt teknisk udstyr. Projektområdet for nybygning af motorvejen er alt overvejende landzone. For udbygningsstrækningen er området præget af den eksisterende hovedvej og tilstødende veje, der primært ligger i landzone, men på enkelte delstrækninger f.eks. ved Mørkøv og Jyderup passerer vejen igennem bysamfund og industriområder m.m.

9.2.6.2 Påvirkning under anlægsfasen

I anlægsfasen forudsættes alle anlægsaktiviteter som udgangspunkt at skulle foregå i dagperioden mellem kl. 07 og 18. Der vil ved den mest støjende aktivitet (nedramning af spuns) være et meget begrænset antal boliger, som i kort tid (få dage) vil kunne påvirkes med støjniveauer, som er højere end forskrifterne for støj. De øvrige anlægsaktiviteter, som foretages i dagperioden, vil ikke medføre en støjpåvirkning ved boligerne, som er højere end forskrifterne. Derfor vurderes anlægsfasen at have en ikke-væsentlig påvirkning af befolkningen og menneskers sundhed.

Det vurderes, at bygningsskadelige vibrationer og vibrationer med komfortgener i anlægsfasen kan imødegås ved overvågning af anlægsarbejderne og dialog med naboer. På den baggrund vurderes det, at der vil være ikke-væsentlige påvirkninger på befolkningen.

9.2.6.3 Afværgeforanstaltninger i anlægsfasen

Det er generelt vanskeligt at reducere støjen fra anlægsaktiviteter. Arbejdet foregår spredt over store arealer, flyttes løbende og kræver ofte adgangsveje fra flere retninger, hvorfor placering af en hensigtsmæssig støjafskærmning vanskeliggøres.

Problemer med komfortvibrationsgener og anlægsstøj skal mitigeres ved at informere naboer og brugere, før anlægsaktiviteten påbegyndes. Naboer skal informeres om forventet start- og sluttidspunkter for støjende og vibrationsskabende arbejder samt genernes art og karakter. De konstruktioner, hvor der forventes overskridelser af grænseværdierne for bygningsskadelige vibrationer og anlægsstøj, skal overvåges, så arbejdet kan standses, hvis grænseværdierne overskrides. Efterfølgende skal årsagen til overskridelsen af grænseværdien identificeres, og der skal i samråd med entreprenøren findes en mere skånsom metode til fortsættelse af anlægsarbejdet.

Det tilstræbes generelt, at arbejdet udføres inden for normal arbejdstid mellem kl. 07 og 18. Dog kan det i forbindelse med særlige arbejder, hensyn til trafikafvikling eller andet være nødvendigt at arbejde uden for normal arbejdstid.

9.2.6.4 Påvirkning når udbygningen er færdig

I driftsfasen vil udbygning og etablering af en ny motorvej medføre, at nogle boliger vil opleve en øget støjpåvirkning, mens andre vil få en reduktion af støjen. Forøgelsen af støjen skyldes dels etablering af en ny motorvej i områder, hvor der ikke tidligere har været betydende trafik, og dels at trafikken forventes øget på enkelte lokale veje. Reduktion af støjen sker som følge af etablering af støjskærme eller støjvolde, især ved Mørkøv og Jyderup, samt at trafikken på en del af den eksisterende hovedvej reduceres ved anlæg af motorvejsstrækningen fra Viskinge til Kalundborg.

Der vil i 0-alternativet, hvor motorvejen ikke anlægges, være 984 støjbelastede boliger med et støjniveau over 58 dB, mens der i projektscenariet med en motorvej vil være 991 støjbelastede boliger.

Overordnet vil der for hele projektet være flere boliger, som opnår en hørbar reduktion af støjen, end boliger der får en hørbar forøgelse af støjen. Selvom det totale antal af støjbelastede boliger i projektscenariet kun øges med syv boliger i forhold til 0-alternativet, vil udbygning og etablering af motorvejen betyde, at støjen øges over de vejledende grænseværdier ved nogle boliger, på trods af at der etableres den foreslåede støjafskærmning. Således øges det beregnede støjbelastningstal (SBT) med 11 %. Etablering af Kalundborgmotorvejens 3. etape vurderes derfor i driftsfasen at have en væsentlig påvirkning af befolkningen og menneskers sundhed.

For driftsfasen vurderes vibrationer at være ikke-væsentlige, fordi vejtrafik i god afstand til boliger ikke medfører vibrationer i nærheden af de vejledende grænseværdier.

9.2.6.5 Afværgeforanstaltninger når udbygningen er færdig

Som afværgeforanstaltning til reduktion af støjen fra motorvejen i driftsfasen etableres ny støjafskærmning. Der er som udgangspunkt vurderet på etablering af støjskærme placeret tæt på vejen, men der etableres også støjvolde, hvor arealer og jordmængder mv. gør dette relevant. Fælles for alle afskærmende foranstaltninger er, at disse kan dæmpe støjen, men ikke fjerne den helt. Støjafskærmningens effekt er størst midt for og lige bag ved denne, men aftager, når afstanden øges.

På baggrund af undersøgelsens resultater er der for alle boligområder i byområder og områder med flere end fem "tætliggende" enkeltejendomme i det åbne land, som udsættes for en støjpåvirkning over 58 dB, udført analyser til vurdering af effekten af etablering af ny støjafskærmning.

Støjafskærmningen omfatter følgende steder.

Støjafskærmning	Placering	Cirka Længde	Cirka Højde	Type
Mørkøv	Nord	1.200 meter	8-12 / 7 meter	Vold / skærm
Mørkøv	Syd	700 meter	6 meter	Skærm
Lovleds Huse	Nord	800 meter	6 meter	Skærm
Tornved	Nord	650 meter	6 meter	Skærm
Jyderup	Nord	2.300 meter	7 meter	Skærm
Jyderup	Syd	1.200 meter	7 meter	Skærm
Bjergsted	Syd	750 meter	6 meter	Skærm
Stenrand	Syd	650 meter	6 meter	Skærm
Ærtebjerg	Nord	700 meter	6 meter	Skærm
Holbækvej	Nord	650 meter	9-12 meter	Vold
Tingvejen	Syd	650	8-12 meter	Vold
Tømmerup	Nord	480	8-12 meter	Vold

I områder, hvor etablering af støjskærme langs den nye motorvej ikke vil have en tilstrækkelig effekt eller vil have uforholdsmæssige store økonomiske omkostninger, etableres en støjisoleringsordning af støjbelastede boliger. Lydisolering omfatter typisk udskiftning af vinduer og forbedring af facaden for at reducere det indendørs støjniveau. Støjisolering iværksættes for boliger, som har et højt støjniveau (>63 dB), og udføres ved en tilskudsordning efter Vejdirektoratets retningslinjer.

Den præcise placering, højde og udstrækning af de enkelte skærme og/eller støjvolde vil først blive fastlagt ved en detailprojektering. Den del af projektjorden, som ikke er egnet til indbygning i vejanlægget, vil blive anvendt til støjvolde. Afhængig af den endelige jordbalance kan der ske en justering af, hvordan støjafskærmningen udføres, det vil sige, om det bliver en skærm eller vold.

9.2.7 Natur og biodiversitet

9.2.7.1 Eksisterende forhold

På strækningen er der i dag en enkelt faunapassage (underføringen af Bregninge Å) med banketter på hver side af åen. Ved de øvrige vandløbsunderføringer, som ikke fungerer som faunapassager, blev der foruden rådyr og krondyr registeret ræv, odder og skovmår (ved Bregninge Å). Skovmårs aktuelle udbre-

delse omfatter med stor sandsynlighed det store skovområde Bjergsted Skov/Grevindeskov og skovene ved Orekrog.

Jyderupskovene, Åmosen og Saltbæk Vig udgør tilsammen et af kerneområderne for krondyr på Sjælland. Alene bestandene i Jyderupskovene og Åmosen blev i 2017 estimeret til at være på mere end 500 stk. (og 200 stk. i Saltbæk Vig). Ud over den store forekomst ved Jyderup træffes der også jævnligt krondyr i området ved Knabstrup, grusgravskomplekset øst og vest for Bregninge Å, langs Bregninge Å, mellem afkørslen til Svebølle og Brændemose Bæk og området omkring Birkendegaard, hvor dyr primært søger til og fra Viskinge Mose. Der er store bevægelser af krondyr mellem skovene ved Jyderup, Saltbæk Vig og Åmosen, hvorfor der også er mange påkørsler på den eksisterende vejstrækning.

I skovene ved Jyderup er der desuden en betydelig bestand af dådyr (cirka 400 stk. i 2017) og en mindre bestand af sikahjorte. Rådyr er almindeligt forekommende på hele strækningen, og bestanden er ikke opgjort.

Derudover er der registreret ynglende stor- og lille vandsalamander, skrubtudse, grøn frø, samt butsnudet og spidssnudet frø.

De i alt 181 kortlagte skovparceller har en beregnet naturværdi på mellem fem (lavest mulig kontinuitets-score) og 18 (højest mulige kontinuitetsscore er 25). Kortlægningen af de i alt 424 ha fredskov viste, at skovparceller med størst naturværdi ligger i Grevindeskov/Bjergsted Skov og Orekrog Skov. Både Bjergsted Skov og Orekrog Skov rummer et stort antal flagermusegnede træer. Specielt skovbrynene og fredskovsdigerne har mange gamle krogede træer, der potentielt kan have funktion som yngle- og/eller rastelokaliteter.

Der er registreret 71 moser og kær, 42 ferske enge og 17 overdrev omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3. Herudover havde fire af de 19 områder, som i indledende skrivebordskortlægning blev registreret som potentielle § 3-områder, en florasammensætning og tilstand ved besigtigelsen, som berettigede, at de var omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3. Endeligt har seks ud af ti skovlysninger en floristisk artssammensætning, hvorfor de er omfattet af skovlovens § 28.

De største botaniske naturværdier er tilknyttet mose- og engområderne i Viskinge Mose samt i moser, kær og overdrev i tilknytning til råstofområderne ved Løgtved og Stenrand. I de gamle grusgrave giver den blottede næringsfattige mineraljord i samspil med det kalkholdige terrænnære grundvand grobund for en flora domineret af nøjsomhedsarter - en flora som er ved at være sjælden i Danmark grundet den generelle næringsstofbelastning.

9.2.7.2 Påvirkning under anlægsfasen

De primære negative påvirkninger i projektets anlægsfase er relateret til de midlertidige arealinddragelser til arbejdsveje og arbejdspladser og potentielt afledte effekter herfra.

Disse midlertidige arealinddragelser omfatter både delarealer af beskyttede naturområder, arealer med skov og levesteder for en række dyrearter, herunder arter omfattet af habitatdirektivets bilag IV.

Der er for øjeblikket kun en enkelt faunapassage på hele strækningen (underføringen af Bregninge Å). Denne passage skal sikres gennem hele anlægsperioden, da den er spredningskorridor for odder. Der er derfor ikke behov for implementering af afværgetiltag i projektets anlægsfase. Ved sikring af underføringen af Bregninge Å gennem hele anlægsperioden vurderes påvirkninger af faunapassager i projektets anlægsfase at være ikke-væsentlig.

Ved implementering af afværgetiltag vurderes påvirkninger af fredskov i projektets anlægsfase at være

ikke-væsentlig, da skovarealer, der inddrages, vil blive gentilplantet i nærområdet, og da den økologiske funktionalitet af Bjergsted Skov for vedboende svampe, insekter, fugle, flagermus m.m. sikres ved veteranisering af træer i skoven.

Midlertidig inddragelse af arealer med § 3-natur og § 28-skovnatur vurderes som en væsentlig negativ påvirkning, da det kan give anledning til permanente tilstandsændringer i vegetationen, og for de våde naturtyper også medfører strukturændringer af jordbundsforholdene ved kørsel med tunge maskiner. Ved anlæg af arbejdsveje og arbejdspladserne omfattende naturtyperne eng og mose skal disse derfor etableres ved udlæg af køreplader for at undgå strukturskader på blødbundsarealer. Det vurderes, at påvirkningen af beskyttet natur i projektets anlægsfase samlet vil være ikke-væsentlig ved implementering af anlægsmetoden.

9.2.7.3 Påvirkning når udbygningen er færdig

Miljøvurderingen af den kommende motorvej på strækningen Regstrup-Kalundborg bygger på, at der allerede er en stærkt trafikeret vej, som er anlagt i en periode, hvor hensynet til fauna ikke blev tilgodeset i samme omfang ved etablering af infrastrukturanlæg som i dag.

Den kommende motorvej rummer en række faunapassager. Sammenholdt med de afværgeforanstaltninger, der er indarbejdet i projektet, vurderes det økologiske fodaftryk (påvirkningen af flora og fauna) af den kommende vej at være mindre end aftrykket af den eksisterende vej.

Det kommende vejanlægs barriereffekt for faunaen i området begrænses væsentligt ved de indarbejdede faunapassager i projektet, forbedrede vandløbsunderføringer for odder, vildthejn der leder til faunapassagerne, etablering af nye ledelinjer for flagermus på tværs af vejanlægget, ledende paddehejn samt etablering af nye paddevandhuller i forbindelse med faunapassager tilpasset padder. Samlet vurderes den kommende motorvejs barriereffekt at være væsentligt mindre end det eksisterende vejanlægs, ligesom antallet af trafikdræbt fauna forventes at formindskes betragteligt. Dette medfører en væsentlig positiv påvirkning af vejens barriereeffekt.

Fredskov, der inddrages permanent, erstattes med puljeskov (op til 42 ha), mens skov, der inddrages midlertidigt, gentilplantes på de midlertidigt inddragede arealer, og skovkulturene plejes gennem de første fem år. Puljeskov og skov, der gentilplantes, vil udelukkende blive etableret med hjemmehørende arter. Potentiel biologisk værdifuld skov, der inddrages permanent eller midlertidigt, vil blive erstattet med træer i eksisterende skove, som veteraniseres for at opretholde skovens økologiske funktionalitet for de vedboende insekter, svampe, fugle m.m. Selvom disse afværgeforanstaltninger implementeres, vurderes påvirkningen af skov samlet set at være væsentlig, da erstatningsskoven ikke etableres lokalt (kun veteraniseringen), og da erstatningsskoven vil være mange år om at udvikle sig til værdifuld skov.

Arealer omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3, der inddrages permanent eller midlertidigt, erstattes ved forbedret naturpleje på andre plejekrævende naturarealer i tilknytning til motorvejen. Dette drejer sig primært om overdrev og mose samt enkelte engarealer og søer. I alt skal der plejes eller erstattes seks ha. Specielt naturtypen overdrev kan være vanskelig at retablere og tager meget lang tid, så forbedret naturpleje på eksisterende overdrevsarealer kan ofte vise sig at give et bedre resultat. I anlægsfasen afværges permanente påvirkninger af § 3 beskyttede arealer ved at udlægge køreplader ved etablering af midlertidige arbejdsveje m.m. Ved implementering af disse afværgeforanstaltninger vurderes påvirkningen af § 3 beskyttet natur i både anlægs- og driftsfase samlet at være ikke-væsentlig.

9.2.7.4 Afværgeforanstaltninger

For skov som anvendes til midlertidige arbejdsarealer gælder, at al skov (op til 6,5 ha skov), der ryddes, gentilplantes efter endt anlægsarbejde. Gentilplantningen skal være med hjemmehørende løvtræer og buske og udelukkende danske provenienser (afstamning). De nyplantede kulturer skal passes de første fem år, så de ikke gror til i græs og lignende. Efter fem år skal der efterplantes ved konstatering af døde planter. Der skal sikres en tydelig ansvarsfordeling for både pleje af de nye kulturer og for eftertilplantning. For de op til 5,1 ha ældre løv- og blandskov, der ryddes, skal der veteranises et tilsvarende areal i Bjergsted Skov, som efterfølgende efterlades som urørt skov. Udvalgelse af arealerne og enkelttræer til veteranisering skal ske i samarbejde med skovejer. Rydning af skov og veteranisering skal desuden udelukkende foretages uden for fuglenes yngletid (medio marts-ultimo juli).

Som en del af projektet anlægges en række faunapassager. Alene de mange faunapassager vil mindske barriereeffekten af vejanlægget betydeligt og sikre bedre faunaspredning på tværs af vejen, end der er i dag. Faunapassagerne er ikke at betragte som egentlige afværgeforanstaltning, men er som projektilpasninger en integreret del af projektet og standard for, hvordan man i dag tilgodeser faunaen i store infrastrukturprojekter.

I forbindelse med etablering af især de store faunapassager skal opretholdes en zone på op til ca. 400 meter, som skal sikres via servitutter. Der må ikke drives jagt på faunapassagen og i zonen. Der må desuden ikke opsættes hegn eller anlæg, som kan spærre eller i væsentlig grad forstyrrer dyrenes adgang fra deres levesteder i oplandet og faunapassagen. Det inkluderer kulturhegn samt hegn i forbindelse med dyrehold, rideskoler og lignende. Det skal sikres, at der ikke er menneskelige forstyrrelser, by- eller industriområder, skydebaner og andre tekniske anlæg på arealerne omkring faunapassager.

For at mindske antallet af påkørte dyr (større pattedyr) og for at højne trafiksikkerheden opsættes vildthege på begge sider af vejen på hovedparten af strækningen (dvs. op til 60 km vildthege) som afværgeforanstaltning. Der vil blive etableret vildtudspring med jævne mellemrum (kun på strækninger hvor der opsættes vildthege og her med cirka én kilometers mellemrum) således, at individer, der alligevel måtte forville sig inden for vildtheget, vil have mulighed for at komme ud af hegningen igen. Underføringer etableret for hjortevildt skal som afværgeforanstaltning forsynes med to meter høje skærme langs begge sider af vejen, da det øger passagernes funktion markant.

9.2.7.5 Natura 2000

Vejprojektet passerer Bregninge Å, som er en del af et Natura 2000-område nr. 156 bestående af Store Åmose, Skarresø og Bregninge Å. Bregninge Å er i hydrologisk forbindelse med Natura 2000-område nr. 157 Åmose, Tissø, Halleby Å og Flasken, som ligger opstrøms krydsningen af Bregninge Å. Bregninge Å er nedstrøms i hydrologisk forbindelse med Natura 2000-område nr. 154 Sejerø Bugt, Saltbæk Vig, Bjergene, Diesbjerg og Bollinge Bakke.

Andre Natura 2000-områder ligger enten så langt væk, at støj fra anlægsaktiviteter eller fra motorvejen ikke kan påvirke arter på udpegningsgrundlaget eller ligger tilstrækkelig langt væk til, at en hydrologisk påvirkning kan udelukkes på grund af opblanding af vandmasserne.

Projektet medfører desuden ikke øget fragmentering, øget trafik eller andre påvirkninger i andre Natura 2000-områder end de ovenfor nævnte.

Alle Natura 2000-områderne har udpegningsgrundlag som omfatter arter og habitatnaturtyper.

De potentielle påvirkninger, som er vurderet for driftsfasen, er øget udledning af vejvand til Bregninge Å, driftstøj fra motorvej og påvirkning heraf på fugle. For anlægsfasen er der vurderet påvirkning af vandløb ved at ændre i profil og sedimentering (sandaflejring) nedstrøms samt påvirkning på nedstrøms

habitatnaturlig, hvis der sker sedimentspredning. Derudover er der vurderet påvirkning ved anlægsaktiviteter og sedimentspilds betydning for de arter, der har vandløbet som levested, og påvirkninger relateret til anlægsarbejderne og geotekniske prøveboringer, som kan påvirke yngleaktiviteten for habitatarterne havørn, odder og pignmerling.

Der er foretaget væsentlighedsvurderinger vedrørende Natura 2000-områderne nr. 154 og nr. 157. Der er endvidere foretaget en konsekvensvurdering vedrørende Natura 2000 område nr. 156. Konsekvensvurderingen omfatter kun Natura 2000-område nr. 156, da en væsentlig påvirkning af udpegningsgrundlaget for områderne nr. 154 og nr. 157 er udelukket i væsentlighedsvurderingen.

Vedrørende Natura 2000-område nr. 156 er der foretaget en vurdering af konsekvenser ved projektet. I forbindelse med, at motorvejen udvides, skal broen over Bregninge Å ligeledes bygges om. I den forbindelse vil den eksisterende faunapassage blive forbedret. Påvirkningen af dette er vurderet i forhold til vandløbet som habitatnaturlig og arter, som lever i åen, som i dette tilfælde er odder og pignmerling.

For habitatnaturligen vandløb vil en lille strækning blive ændret, så den vil få et mere naturligt og længere forløb, end det er tilfældet i dag. Desuden vil den flisebelagte bund på strækningen under broen fjernes, så vandløbet bliver mere naturligt. Dette vurderes ikke at være en væsentlig påvirkning.

Udvidelse af vejen og omlægning af åen vurderes at medføre en kortvarig sedimentspredning, som er mindre end de naturlige udsving, som åen oplever gennem året i forbindelse med kraftige nedbørshændelser og lignende. Der vurderes derfor ikke at være en væsentlig påvirkning på nedstrøms habitatnaturlig eller af selve vandløbet, da påvirkningen er kortvarig i tid og rum og fuldkommen reversibel, grundet naturligens naturligt indbyggede resiliens over for den type af påvirkninger.

Den prioriterede habitatnaturlig elle- og askeskov er registreret umiddelbart tilgrænsende vejprojektet. Grænserne er verificeret i feltet, og arealerne er samtidigt eftersøgt for arter af vindelsnegle på udpegningsgrundlaget. Ingen af disse arealer påvirkes i anlægsfasen, hvorfor hverken naturligen eller vindelsnegle påvirkes.

Anlægsarbejderne i forbindelse med spunsramning, geotekniske prøveboringer, generelt anlæg af vejen eller udvidelse af vejbroen over Bregninge Å og samtidig forbedring af faunapassagen vurderes ikke at kunne medføre en påvirkning på havørn, odder og pignmerling. For odder og pignmerling skyldes det bl.a., at det areal, som ændres, udgør en meget lille del af det samlede levested, som Natura 2000-området udgør. Desuden vurderes den eksisterende underføring ikke at udgøre et levested for nogen af arterne men derimod kun at have funktion som spredningskorridor.

Grunden til at havørn ikke påvirkes er, at støjdbredelsen vil være lavere end de laveste støjværdier, der kan medføre en forstyrrelse hos fugle. Desuden vil afstanden til anlægsarbejderne ikke medføre en visuel forstyrrelse, da afstanden fra reden til projektet er langt over den minimumsafstand, som er vurderet tilstrækkelig til at sikre ynglesucces.

Påvirkninger forbundet med anlægsarbejder vil ikke påvirke Natura 2000-område nr. 156 væsentligt. Det begrundes med, at arter og habitatnaturlig på udpegningsgrundlaget ikke vil lide skade. Anlægsarbejderne vil alene medføre en kortvarig og ubetydelig påvirkning, og Natura 2000-området som helhed vil ikke ændre karakter, og projektet vil derfor ikke være til hinder for hverken opnåelse af gunstig bevaringsstatus eller opnåelse af bevaringsmålsætningerne.

Vejprojektet medfører en række tiltag, som forbedrer passagemulighederne i forhold til i dag for odder. Odder er registreret i Bregninge Å og i Bjergsted Skov. Bjergsted Skov ligger uden for Natura

2000-området men har vandløb, som leder ud til Skarresø. I disse vandløb etableres faunapassager under vejen med banketter, som vurderes at forbedre spredningsmulighederne for odder i området.

Projektet vil i driftsfasen udlede mere vejvand, end tilfældet er i dag. Vejvandet ledes gennem regnvandsbassiner, inden det ledes til recipienterne. Beregninger har vist, at de planlagte regnvandsbassiner har en tilstrækkelig tilbageholdelse og sedimentation af såvel eutrofierende og iltforbrugende stoffer som miljøfremmede stoffer, så vandløbenes kvalitetslementer ikke forringes, og en fremtidig opfyldelse af den økologiske målsætning ikke hindres.

Projektet i drift er vurderet i forhold til potentiel forstyrrelse af fugle og helt konkret på havørn, som er på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-område nr. 156. Støjudbredelsen både i dag og efter motorvejsudvidelsen ligger under den laveste kendte grænse for forstyrrelser af fugle (56 dB), og det vurderes derfor, at støjudbredelsen fra motorvejen i drift ikke vil påvirke ynglesuccesen af havørne eller andre fugle på udpegningsgrundlaget.

Konsekvensvurderingen i henhold til habitatdirektivets art. 6, stk. 3, konkluderer, at der uden rimelig tvivl kan fastslås, at projektet ikke har skadelige virkninger på arter og habitatnaturtypernes mulighed for gunstig bevaringsstatus inden og uden for Natura 2000-området og derved, at der ikke er en skadelig virkning på områdets integritet.

9.2.7.6 Bilag IV-arter

9.2.7.6.1 Markfirben

Sammenlagt blev der registreret markfirben på 22 lokaliteter. Den største koncentration af markfirben er i tilknytning til fredningen ved Bjergsted Bakker samt ved råstofgraveområderne ved Stenrand og Løgtved, hvor de forekommer hyppigt både i selve råstofgravene, på vejdæmningerne og overdrevslokaliteterne.

I anlægsfasen skal der til midlertidige arbejdsveje og arbejdspladser inddrages i alt 4.238 m² af lokaliteter, hvor der er positive fund af bilag IV-arten markfirben. Herudover vil der permanent blive inddraget 5.171 m² areal, hvor der fund af markfirben. Arealerne fungerer som yngle- og rasteområder.

Der skal som afværgeforanstaltning ske indfangning af individer forud for opstart af anlægsarbejderne, både på de arealer der inddrages permanent, men også dem der inddrages midlertidigt i anlægsfasen, så disse individer af markfirben ikke omkommer i forbindelse med anlægsarbejdet (individbeskyttelse). De indsamlede individer flyttes til de dele af lokaliteterne, som ikke påvirkes (såfremt at disse delarealer er egnede for markfirben), eller til egnede markfirbenslokaliteter inden for samme leveområde for populationen, hvor der ikke foretages anlægsarbejder.

På genudsætningsstederne etableres erstatningshabitat med løst sand, grus og små buske forud for genudsætningen.

Der vil med implementering af disse afværgeforanstaltninger kunne sikres en økologisk funktionalitet for markfirben på hele strækningen i projektets anlægsfase, og påvirkningen vurderes som ikke-væsentlig og fuldkommen reversibel.

Der vil i projektet blive etableret betydelige arealer med sydvendte skråninger og vejdæmninger (motorvejen etableres øst/vest) på den samlede strækning. Anlægspraksis for sådanne anlæg er i dag, at de etableres med råjord/grus uden efterfølgende pålæg af muld eller udsåning af græs.

Disse lysåbne arealer med bar jord og kun sparsom beplantning er ideelle som yngle- og rastesteder for

en varmeelskende art som markfirben, og det samlede areal med egnede habitater for markfirben vil være mangedoblet i projektets driftsfase.

Herudover vil etableringen af nødspor på strækningen øge afstanden fra markfirbenenes levesteder til biltrafikken, hvorfor antallet af individdrab vil mindskes.

Den økologiske funktionalitet for områdets bestande af markfirben vurderes i driftsfasen til at være forbedret i forhold til de nuværende forhold (0-alternativet), og projektets påvirkninger i driftsfasen vurderes samlet at være væsentlige positive for denne art. Der er derfor ikke behov for implementering af afværgeforanstaltninger for markfirben i projektets driftsfase.

9.2.7.6.2 Padder

Der er i 2022 registreret ynglende stor vandsalamander i 20 vandhuller, og spidssnudet frø er kun blev registreret på to lokaliteter. På baggrund af undersøgelserne fra 2012 konkluderes det, at ynglepopulationerne af disse bilag IV-padderarter svinger meget både i tid og rum.

I forbindelse med anlægsprojektet vil der blive nedlagt eller delvis nedlagt en række vandhuller, ligesom en række vandhuller vil miste deres økologiske funktionalitet som vandhul eller som ynglested for bilag IV-beskyttede padderarter. Dette omfatter i alt otte vandhuller, hvoraf tre rummer ynglende bilag IV-padderarter. Alle nedlagte eller økologisk ikke-funktionelle vandhuller erstattes minimum i forholdet 1:2. Vandhullerne erstattes inden for det samme habitat og i forbindelse med samme rasteområder. Padderne skal derfor ikke flyttes, men vandhullerne afspærres, mens padderne er i rasteområderne.

På strækningen, hvor der etableres en ny motorvej, hvor der samtidig skal tages hensyn til den øgede barriereeffekt, erstattes i forholdet op til 1:4. Etablering af afværgeforanstaltninger for den permanente inddragelse af ynglevandhuller skal håndteres allerede i projektets anlægsfase, da der dels skal etableres nye ynglevandhuller (før de gamle nedlægges) og en hegning af de vandhuller, der skal nedlægges efterfølgende i paddernes rasteperiode. Der vil med implementering af disse afværgeforanstaltninger kunne undgås utilsigtede individdrab i projektets anlægsfase og en reducere af paddernes naturlige udbredelsesområde i driftsfasen, og påvirkningen vurderes på den baggrund som ikke-væsentlig.

Sammenholdt med etablering af en lang række faunapassager og ledende paddehegn vurderes områdets samlede økologiske funktionalitet for padder at være forbedret i forhold til 0-alternativet. Påvirkningen vurderes derfor samlet som væsentlig positiv i driftsfasen ved en kombination af de i projektet indarbejdede tiltag (faunapassager) og implementering af de afværgetiltag, som er beskrevet.

9.2.7.6.3 Flagermus

Flagermusundersøgelserne, som blev gennemført i foråret, yngleperioden og sensommeren, og som omfattede undersøgelser af nøglebiotoper, kortlægning af ynglekolonier og mellemkvarter, arts- og aktivitetsdiversitet på strækningen samt ledelinjeundersøgelser, resulterede sammenfattende i registreringer af arterne dværgflagermus, troldflagermus, pipistrelflagermus, skimmelflagermus, sydflagermus, brunflagermus, vandflagermus, langøret flagermus og frynseflagermus. Dværgflagermus var den mest udbredte og hyppigst registrerede art i alle tre undersøgelsesperioder (registreret på alle lokaliteter).

Trods det store antal flagemusegnede træer mindre end 50 meter fra linjeføringen, blev der ikke registreret hverken ynglekolonier eller mellemkvarterer i forbindelse med undersøgelserne. Disse træer kan derfor fældes uden påvirkninger af flagermus.

Brugen af ledelinjer af flagermus er relativt jævnt fordelt ud på hele undersøgelsesområdet. Der er ledelinjer i både Orekrog Skov og Grevindeskov/Bjergsted Skov samt ude i det åbne land.

Arbejdspladser og arbejdsarealer i tilknytning til skovområder og ledelinjer (omfattende arbejdspladser i tilknytning til Orekrog skov, Bjergsted skov og ved passagen af Natura 2000-området ved Bregninge Å), skal som afværgeforanstaltning ikke være belyst i de mørke timer i den periode, hvor flagermusene er aktive (april–oktober), da specielt flagermus i myotisslægten kan blive bortskræmt ved kraftig lyspåvirkning af deres ledelinjer og fourageringsområder. Der vurderes at være en ikke-væsentlig påvirkning af flagermus i projektets anlægsfase, når de beskrevne afværgeforanstaltninger implementeres.

Det opgraderede vejanlægs påvirkninger af flagermus er ikke relateret til fysisk nedlæggelse af eksisterende yngle- og rastesteder, men omfatter i stedet de negative effekter af den øgede barriereeffekt grundet lys og øget vejbredde, nedlæggelse af skovområder, som potentielt benyttes til fouragering, samt en øget risiko for trafikdrab (hurtigere trafik) på de individer, som krydser vejen. Ligeledes mistænkes trafikstøj i nogle tilfælde at kunne påvirke flagermus negativt afhængigt af arten og den pågældende arts aktivitet.

Knabstrupvej planlægges ført over motorvejen på ny bro. Ved plantning af træer på broramper (på begge sider af Knabstrupvej) som afværgeforanstaltning, vil der blive etableret en ny ledelinje over motorvejen, som vil mindske vejens barriereeffekt i forhold til de nuværende forhold, og også mindske antallet af trafikdrab på de individer, der krydser vejen. Broen over vejen skal derfor være forsynet med skærme, der skærmer mod bilernes lys. For at øge ledelinjens effekt bør Knabstrup Møllebakkes overføring ikke være forsynet med gadebelysning eller kun være belyst i vinterhalvåret, hvor flagermusene ikke er aktive. Er det af trafikikkerhedsmæssige årsager bydende nødvendigt at belyse broen i flagermusenes aktive periode (april-oktober), skal der opsættes lamper med monokromat orange/rødt lys (f.eks. lavtryks natriumlamper med bølgelængder over 540 nm eller lamper med varmt LED-lys uden UV under 2.700 Kelvin og bølgelængder over 540 nm).

Ved etablering af nødspor samt nye skråningsanlæg og vejdæmnings igennem Orekrog Skov vil bilernes afstand til de indre skovbryn blive forøget med flere meter. Sammenholdt med at gadebelysningen ved krydset Holbækvej/rute 23 forventes fjernet (krydset nedlægges), forventes antallet af trafikdrab på individer, der fouragerer langs de indre skovbryn, at blive mindsket i forhold til de eksisterende forhold.

Etablering af en stor faunaunderføring ved km 114+600 vil kunne give en trafikikker ledelinjepassage for de strukturbundne arter som dværgflagermus, troldflagermus, pipistrelflagermus og vandflagermus, der alle er registreret fouragerende eller i ledelinjeflugt ved Orekrog Skov. Den eksisterende ledelinje tilpasses, så den leder til den nye underføring ved 114+600.

Den nye stibro ved Tvede (km 115+800) skal etableres efter samme principper som vejoverføringen ved Knabstrup, det vil sige med ledelinjebepantning på brodæmnings og skærme mod bilernes lys på motorvejen. Stioverføringen vil ikke være belyst. Den eksisterende ledelinje tilpasses, så den leder til den nye stioversførsel.

Det bredere vejprofil og den øgede hastighed igennem Bjergsted Skov vil øge barriereeffekten og forventeligt også antallet af trafikdræbte individer. Der er dog i projektet planlagt en stor faunabro i km 127+170 samt to underførings, som ligeledes kan bruges af de strukturbundne arter. Der skal ligeledes, som afværgeforanstaltning, ske tilpasning af den nye brooverføring af Bjergsted Byvej, så den kan have funktion som ledelinjepassage over motorvejen (samme tilpasning som ved Knabstrup Møllebakke, dvs. med etablering af ledende træbepantning på ramper og lysafskærmning på overførsler). Brooverføringen i det nye tilslutningsanlæg vest for Jyderup etableres med ledelinjebepantning på ramperne, så broen får funktion som ledelinje for andre strukturbundne og ikke lysfølsomme flagermusarter.

Der vil ved både vejbroer og faunapassager skulle tilrettes skovbryn og ledelinjer, så de kan lede individer på transportflugt til de nævnte passager.

Det vides med sikkerhed, at der i driftsfasen vil være en øget støjbelastning i Bjergsted Skov i forhold til de eksisterende forhold. Det kan på baggrund af de eksisterende flagermusdata ikke afgøres, om dette vil have en negativ effekt på de ni arter af flagermus, der enten yngler, raster eller fouragerer i tilknytning til Bjergsted Skov, da hverken arternes adfærd eller individtæthed som funktion af afstanden til den nuværende vej (og dermed afstand til støjkilden) er kendt på nuværende tidspunkt. Der etableres derfor et overvågnings-/undersøgelingsprogram for flagermus forud for igangsættelse af anlægsarbejderne, så det kan afgøres, om der er behov for implementering af yderligere afværgeforanstaltninger. Mulige afværgeforanstaltninger for at mindske støjbelastningen i driftsfasen i dette følsomme skovområde omfatter enten en nedsættelse af hastigheden til 80 km/t på denne strækning (i flagermusenes aktive periode) eller opsætning af støjskærme på begge sider af vejen ved motorvejens passage af Bjergsted Skov. I begge situationer vil støjbelastningen være sammenlignelig med støjbelastningen fra den eksisterende vej.

På strækningen mellem Bjergsted og tilslutningsanlægget ved Frederiksberg udvides vejprofilet ikke væsentligt, men en øget trafikhastighed vil betyde en øget barriereeffekt for flagermus, der krydser vejen, ligesom antallet af individdrab forventeligt vil øges. Der projekteres dog med en landskabsbro på strækningen ved krydsning af Bregninge Å og de dertil tilknyttede vådområder. Denne landskabsbro vil kunne benyttes som en sikker ledelinjepassage, ikke mindst for vandflagermus og dværgflagermus, og sikre bevarelsen af områdets økologiske funktionalitet for flagermus

På nybygningsstrækningen vil etableringen af motorvejen øge barriereeffekten betydeligt og forventeligt øge antallet af individdrab. Der etableres dog en større faunabro ved km 139+300, og som afværgetiltag etableres nye ledelinjer (levende hegn) fra henholdsvis Ubberup og Asmindrup ledende til denne overførsel. Overførslen skal etableres med afskærmning for at undgå lysforurening af selve passagen. De eksisterende ledelinjer FL14 og FL15 skal herefter nedlægges for at undgå u hensigtsmæssigt ledelinjeflugt hen over motorvejen. Ved km 132+800 skal den eksisterende ledelinje nedlægges, og der skal etableres ny ledelinjebeplantning til vandløbsunderføringen ved km 133+000, så denne underføring kan fungere som ny ledelinje for de arter, der er registreret i ledelinjeflugt på denne lokalitet.

Sammenfattende vurderes den økologiske funktionalitet af områderne at kunne opretholdes for flagermus i projektets driftsfase, og påvirkninger af flagermus vurderes samlet som ikke-væsentlig ved en kombination af de i projektet indarbejdede foranstaltninger som faunapassager og implementering af afværgeforanstaltninger i form af ledebeplantning på vej- og stioverføringer, tilpasninger af vejbelysning m.m.

9.2.8 Grundvand

9.2.8.1 Eksisterende forhold

Inden for projektområdet findes der ifølge nyeste vandområdeplan 11 grundvandsforekomster. Ca. halvdelen af forekomsterne er i ringe tilstand pga. den kemiske kvalitet af grundvandet. Overfladen af det primære grundvandsmagasin findes ca. 25-40 meter under terræn og er overlejret af mere end 30 meter moræner. Under det primære grundvandsmagasin findes et op til 70 meter tykt lag af prækvartære, lerede aflejringer. Den dybereliggende kalk udnyttes ikke til vandindvinding i området, der generelt er præget af moræner, som har en ringe nedsivningskapacitet. Der findes dog større og mindre områder med terrænnært sand, hvor nedsivningskapaciteten vurderes at være større.

Det meste af strækningen ligger inden for OSD (Område med Særlige Drikkevandsinteresser), mens den

vestligste del af strækningen fra Ærtebjerg til Kalundborg ligger i OSD. Der er en række vandværker langs strækningen, og en del af disse har indvindingsoplande og BNBO (Boringsnære beskyttelsesområder), som ligger helt eller delvist inden for undersøgelsesområdet.

9.2.8.2 Påvirkning under anlægsfasen

De grundvandsmagasiner, der udnyttes til drikkevand, er godt beskyttet af tykke lerlag og vil derfor ikke blive påvirket af anlægsarbejderne, som foregår i de terrænnære lag.

Vejen ligger i terræn eller påfyldning på hele strækningen, og den virker derfor ikke drænende i forhold til det terrænnære grundvand, og den vil heller ikke gøre det fremover. Ved udgravninger til regnvandsbassiner, ledninger og fundamenter samt omlægning af eventuelle vandløb i anlægsfasen vil der midlertidigt kunne forekomme en tilstrømning af grundvand fra de terrænnære lag.

Ved gravning under grundvandsspejlet vil der midlertidigt være behov for lokal grundvandssænkning, og hvis dette sker i sandede områder tættere end ca. 50 meter på vandhuller, søer og moseområder, skal der monitoreres på det terrænnære vandspejl i nærheden af disse. Ligeledes skal det ved gravning nær forurenede arealer observeres, om der er tegn på forurening i det vand, der strømmer til udgravningerne.

9.2.8.3 Påvirkning når udbygningen er færdig

I forhold til grundvandet kan saltning og spildhændelser medføre en negativ påvirkning, hvis vejvandet siver ned i grundvandet. I områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD), dvs. frem til området ved Svebølle, etableres der derfor en tæt afvandingsløsning med befæstet nødspejler, tæt midterrabat og kantopsamling for at afværge denne risiko. Endvidere etableres regnvandsbassiner i OSD med tæt membran, hvis der viser sig at være sandet jord på det aktuelle sted. Hvis de etableres i leret jord, dokumenteres det, at leret opfylder kravene til en membran.

Ved etablering af kantopsamling vil der i forhold til i dag ske en reduktion af den nedsivning, der sker langs vejen i dag, dvs. på den eksisterende vejstrækning må der forventes en lille positiv ændring i forhold til påvirkning af grundvandsressourcens kvalitet.

9.2.9 Overfladevand

9.2.9.1 Eksisterende forhold

Undersøgelseskorridoren ligger i Kalundborg og Holbæk Kommuner i vandområdedistrikt Sjælland inden for hovedvandsoplandet Isefjord og Roskilde Fjord med hovedvandsoplands nr. DK2. 2.

Den østligste del af vejstrækningen frem til Jyderup ligger i oplandet til Isefjord via Tuse Å-systemet. Fra Jyderup til Bjergsted ligger udbygningsstrækningen i oplandet til Skarresø, og fra Bjergsted til Tømmerup i oplandet til Saltbæk Vig via Bregninge Å-systemet.

Bortset fra Bregninge Å, der er et mellemstort vandløb, er alle vandløbene på strækningen mindre vandløb idet, at vejstrækningen forløber tæt på et vandskel og dermed kun berører de øvre dele af større vandløbssystemer, hvilket er gældende for Tuse Å.

I Holbæk Kommune krydser vejen i alt syv vandløb, hvoraf seks er § 3 beskyttede vandløb, og fire er målsatte. I Kalundborg Kommune krydser vejen i alt ni vandløb, hvoraf seks er § 3-beskyttede vandløb, og fire er målsatte.

Den firesporede del af rute 23 er anlagt omkring år 1960-1965. Vejafvandingen på strækningen består af trug og grøfter, der udleder direkte til recipient.

Den tosporede del er anlagt omkring 1975-1976, og på denne strækning er vejafvandingen også udført som trug og grøfter, men her er der også anlagt forskellige bassiner inden udløb til recipienterne.

Der er i perioden 2004-2006 etableret flere rundkørsler på rute 23. Vejafvandingen for de nye rundkørsler er tilkoblet det eksisterende system.

På nuværende tidspunkt er der seks deciderede regnvandsbassiner på strækningen, hvoraf et er uden sedimentationsbassin, mens de resterende bassiner er udformet med et sedimentationsbassin med en tæt membran, inden dette har udløb til selve regnvandsbassinet.

På baggrund af eksisterende drift og observationer i marken vurderes funktionaliteten som meget varierende og ofte ukendt, bl.a. fordi bassinerne fremstår som tilgroede.

På eksisterende vej forventes hydraulisk overbelastning på en række vandløb, som modtager vand fra vejen, herunder specielt i sommerperioden, hvor arealafstrømningen er yderst begrænset for vandløbene på den vestlige del af Sjælland.

9.2.9.2 Påvirkning under anlægsfasen og afværgeforanstaltninger

Ved større anlægsarbejder er det ofte nødvendigt at foretage midlertidige grundvandssænkninger i minimalt omfang. Her er det nødvendigt at indføre arbejdsprocedurer, der tilgodeser recipienter, så disse ikke tilføres store mængder vand og opløst jern/okker. Metoder som bundfældning i bassiner, nedsivning eller reinfiltration af grundvandet vil blive benyttet i nødvendigt omfang.

Ved gravearbejder i vandløb og vandløbsbrinker, f.eks. i forbindelse med anlæg af faunapassager langs vandløb eller etablering af udløb fra bassiner, sikres en minimal påvirkning af vandløbet ved at sikre brinkerne med bionedbrydelige erosionsmåtter og opsætning af fiberdug og anlæg af sandfang så tæt på anlægsstedet som muligt.

Hvis der mod forventning er behov for lokal og kortvarig grundvandssænkning inden for ca. 50 meter af vandhuller, kan der være risiko for sænkning af vandspejlet, hvormed vandspejlet skal monitoreres for at undgå udtørring, og det oppumpede grundvand reinfiltreres, så vandstanden opretholdes.

Der gennemføres tre vandløbsreguleringer i forbindelse med projektet. Vandløbsreguleringerne vil blive gennemført i maj-juli, hvor der er lav vandføring i alle de berørte vandløb, og der ikke forventes aktiv migration af laksefisk. Tidsfølgen i reguleringen forventes principielt at være således, at der først foretages en overpumpning efter opstemning, mens vandløbet slynges. Efterfølgende lukkes det gamle forløb, som ikke indgår i det nye vandløb. Processen følges op af faunapassage, som anlægges uden for vandløbets nye kronekant.

Påvirkninger fra vandløbsreguleringen reduceres ved opstemning og overpumpning, som foregår i maj-juli, hvor der er lav vandføring og ingen migration af laksefisk. Slyngning sikres med biomåtter, som begrænser sedimentvandring, samt en filterdug, som opfanger størstedelen af materialet, som evt. vil gå i drift.

Det vurderes, at arbejdet på den måde kan gennemføres, så det kun afstedkommer en lille forbigående og ikke-væsentlig påvirkning på de målsatte vandløb.

9.2.9.3 Påvirkning når udbygningen er færdig

I driftsfasen vurderes det, at de planlagte regnvandsbassiner har en tilstrækkelig tilbageholdelse og sedimentation af såvel eutrofierende og iltforbrugende stoffer som miljøfremmede stoffer, så vandløbenes kvalitetselementer ikke forringes, og en fremtidig opfyldelse af den økologiske målsætning ikke hindres. Påvirkningen vurderes overordnet at være ikke-væsentlig.

Udledning af kvælstof og fosfor efter blanding i vandløbene ved udledningspunktet vil ligge på niveau med de eksisterende koncentrationer, der er målt i vandløbene. Udledning fra projektet vil fortynde især kvælstofkoncentrationerne i vandløbene. Denne positive effekt er imidlertid kortvarig, og den samlede påvirkning fra de udledte næringsstoffer vurderes at være ikke-væsentlig.

Vandløbene, som der udledes til, har generelt høje BOD-koncentrationer. Projektet vil bidrage til kortvarige forhøjede koncentrationer af BOD under sommer-vandføring, hvor en påvirkning af benthiske invertebrater og fisk i disse vandløb ikke kan udelukkes. Da påvirkningen er kortvarig ca. et døgn pr. år, forventes udledningen fra projektet ikke at hindre målopfyldelse i nogle af vandløbene.

Det vurderes, at det med de planlagte udledningsmængder fra regnvandsbassinerne kan udelukkes, at der vil forekomme en hydraulisk belastning eller hydromorfologisk påvirkning af recipienterne.

Da der ikke vil være en forværring af den kemiske, økologiske eller hydromorfologiske tilstand i vandløbene, der udledes til, vil der heller ikke ske en forværring af slutrecipienterne eller kystvande som følge af projektet.

På baggrund af vurderingerne gennemført i miljøkonsekvensvurderingsrapporten vurderer Vejdirektoratet, at Kalundborgmotorvejen kan anlægges uden nogen væsentlig påvirkning af vandmiljøet.

9.2.10 Jord og jordforurening

9.2.10.1 Eksisterende forhold

Anlægsarbejdet for Kalundborgmotorvejens 3. etape vil medføre håndtering af store mængder jord. Hovedparten af den opgravede jord søges anvendt i projektet til landskabsbearbejdning af skråninger omkring den nye vej samt støjvolde.

Dele af projektet skal anlægges, hvor jorden kan være forurenet og kortlagt efter jordforureningsloven. Der er 14 kortlagte arealer, som kan blive påvirket af vejprojektet. 11 grunde i Holbæk kommune og tre grunde i Kalundborg kommune. Der er ud over de kortlagte forurenede grunde identificeret en række fokusarealer ved flyfotokortlægning. Fokusarealer er opfyldninger af vandhuller og lavninger, hvor fyldet muligvis kan give anledning til forurening.

Projektet foregår for en stor dels vedkommende som udvidelse af eksisterende vej. Jord inden for vejareal, herunder rabatjord betragtes ifølge jordflytningsbekendtgørelsen som lettere forurenet, da jorden kan indeholde forhøjede koncentrationer af tjærestoffer, tungmetaller eller tung olie. Ved sideudvidelse og opgravning af jord langs Kalundborgmotorvejens 3. etape vil rabatjorden derfor skulle håndteres som lettere forurenet jord.

9.2.10.2 Påvirkning under anlægsfasen og afværgeforanstaltninger

Der vil blive udarbejdet en jordhåndteringsplan, som beskriver håndtering af al jord og de jordforureningsmæssige forhold i projektet. Generelt set vil jordhåndteringen ske i to forskellige scenarier; i eksisterende vej på udbygningsstrækningen og på marker mv. i nybygningsstrækningen. Dvs. at jordhåndteringen for udbygningsstrækningen generelt vil være omfattet af reglerne i jordflytningsbekendtgørelsen,

mens jordhåndteringen for nybygningstrækningen generelt ikke vil være omfattet af regler for jordhåndtering. I anlægsfasen kan der desuden være behov for mellemdeponering af forurenede jord som beskrevet i jordhåndteringsplanerne.

Mængderne af jord, som skal bortkøres fra projektet, minimeres ved, at den opgravede jord og muld anvendes i projektet og indbygges i støjvolde. Det forventes, at den opgravede jord er forureningsmæssigt og geoteknisk egnet til genindbygning.

Håndtering og mellemdeponering af forurenede jord generelt i projektets anlægsfase skal ske med fokus på at minimere og så vidt muligt undgå påvirkning af det omgivne miljø, herunder grundvand, overfladevand og følsom natur. Mange af de forholdsregler og afværgetiltag, der skal gennemføres i den forbindelse, er reguleret af love og bekendtgørelser, ligesom der kan blive stillet individuelle krav om afværgetiltag i forbindelse med tilladelser og dispensationer.

Der søges anvendt så meget projektjord som muligt i anlægsprojektet.

I den forbindelse er behovet for jord til genindbygning inden for eksisterende udskilt vejareal samt mulighederne for genindbygning omkring projektet i form af ramper, støjvolde, dyrkningsskråninger og anden terrænregulering, undersøgt og miljøvurderet.

Der er i den forbindelse udarbejdet en foreløbig risikovurdering i forhold til indbygning af opgravet jord i støjvolde langs vejstrækningen. Risikovurderingen viser, at indbygning af opgravet jord svarende til lettere forurenede jord ikke vurderes at udgøre en risiko for grundvandsressourcen.

Generelt forventes det, at næsten al den råjord, der afgraves i projektet, og som er geoteknisk egnet, vil kunne genindbygges i projektet. Det forventes ikke, at der findes kraftigt forurenede råjord.

Som udgangspunkt forventes det, at den resterende jord, som opgraves på strækningen, dvs. uden for kortlagte arealer, vil være ren eller kun lettere forurenede og på denne baggrund egnet til genindbygning i rampeanlæg mv.

9.2.10.3 Påvirkning når udbygningen er færdig og afværgeforanstaltninger

Langs hele den nye planlagte motorvej er der risiko for, at jorden under og langs den nye motorvej med tiden kan blive diffust forurenede (lettere forurenede) med tungmetaller, olieprodukter og tjærestoffer fra støv, sprøjt og afstrømning fra vejbanen. Forureningen vil typisk blive opkoncentreret i de øverste 10-30 cm rabatjord, hvor forureningskoncentrationerne vil aftage ned gennem jordprofilen.

Ligeledes kan der forventes, at der med tiden vil ophobes slam forurenede med de ovennævnte forureningskomponenter i regnvandsbassinerne. Håndtering af rabatjord og slam fra regnvandsbassiner vil kun blive relevant i forbindelse med fremtidige anlægsarbejder langs motorvejen eller jævnlige oprensninger af regnvandsbassinerne.

9.2.11 Råstoffer og affald

I Råstofplan for 2020-2031 for Region Sjælland fremgår det, at større dele af området på og omkring Kalundborgmotorvejens 3. etape (nord for Svejle og Viskinge) er udlagt som råstofgraveområder og råstofinteresseområder. Grave- og interesseområder kan ikke udlægges til andre formål, der forhindrer eller vanskeliggør senere råstofindvinding. Ud fra en konkret anmodning har Region Sjælland dog mulighed for at frigive grave- og interesseområder til andre formål end råstofindvinding. Det er altid lodsejer,

som afgør, om der skal indvindes råstoffer på en ejendom. Region Sjælland udpeger graveområder i råstofplanen men har ingen indflydelse på, om der søges om tilladelse til indvinding af råstoffer.

9.2.11.1 Påvirkning under anlægsfasen og afværgeforanstaltninger

Etablering af Kalundborgmotorvejens 3. etape forudsætter forbrug af ressourcer til etablering af vejarealer, broer og andre konstruktioner. Materiale-, ressource og råstofforbruget vil primært bestå af stabilgrus, bundsikring (sand og grus), asfalt, beton og stål.

Forbruget af ressourcer vurderes at være af en sådan størrelsesorden, at det ikke vil medføre forsyningsproblemer i forbindelse med anlægsarbejderne.

Den væsentligste afværgeforanstaltning for ressourcer ligger primært i valget af råstoffer til etableringen af Kalundborgmotorvejens 3. etape for at sikre tilstrækkelige ikke-fornybare ressourcer til fremtidige anlægsprojekter. Dette kunne f.eks. være brug af genbrugsmaterialer som grus og asfalt eller eventuelt ved brug af slagge på udvalgte delstrækninger i forbindelse med etablering af vejaksen.

Affald omfatter materialer, der fjernes i forbindelse med projektet. Det er både materialer, der kan genanvendes i forbindelse med andre projekter, egentligt affald til nyttiggørelse og deponering eller forbrænding. Affaldsmængderne i projektet vil primært bestå af materialer fra de eksproprierede ejendomme, der skal nedrives, samt materialer fra de eksisterende vejanlæg, der skal opbrydes. De gældende regler for affaldshåndtering vil blive overholdt.

9.2.11.2 Påvirkning, når udbygningen er færdig og afværgeforanstaltninger

Det forventes, at der ikke skal anvendes særlige materialer eller produkter i forbindelse med driftsfasen. I forbindelse med den almindelige drift af Kalundborgmotorvejens 3. etape vil mængden af frembragt affald være meget lille. Under driftsfasen skal der iværksættes tiltag, således at så stor en mængde som muligt af det frembragte affald sorteres til genanvendelse eller nyttiggørelse.

9.2.12 Arealindgreb og ledninger

9.2.12.1 Påvirkning af arealer fra anlægsprojektet

De væsentligste negative påvirkninger i projektets anlægsfase er relateret til de midlertidige arealinddragelser til arbejdsveje og arbejdspladser og potentielt afledte effekter herfra.

De væsentligste negative påvirkninger i projektets driftsfasen er relateret til de permanente arealinddragelser til det udvidede vejprofil, vejdæmninger, tilslutningsanlæg, afvanding m.m. og til etablering af faunapassager. Samlet vil der skulle eksproprieres 146 ha, hvoraf 75 ha er udpeget særligt værdifuldt landbrugsområde, 16 ha er udpeget større husdyrbrug, og 12 ha er udpeget erhverv.

9.2.12.2 Påvirkning af ledninger fra anlægsprojektet

Der er gennemført en kortlægning af eksisterende ledninger fra en lang række af ledningsejere i området, og ledninger er opdelt i henholdsvis kritiske og ikke kritiske ledninger. Kritiske ledninger er ledninger, hvor det vurderes, at der vil være en væsentlig omkostning for enten Vejdirektoratet eller ledningsejeren, eller hvor ledningsarbejderne vil være særlig tidskrævende, som kan være problematisk i forhold til motorvejsprojektet. Ledningsplaceringerne for de forskellige ledningsejere er gennemgået og vurderet. Det har været nødvendigt at være i tidlig dialog med FDO (Danske Olieberedskabslagre), idet deres ledninger

vurderes at være kritiske og har en lang behandlingstid. FDOs ledninger krydser den fremtidige motorvej flere steder. Flytning af ledninger vil ske efter dialog og aftale med ledningsejerne i forbindelse med detailprojekteringen.

Desuden er der mange mindre ledninger, rør og fibre, som vil blive kortlagt og håndteret i forbindelse med detailprojekteringen.

9.2.13 Miljøvurdering af tilvalg

9.2.13.1 Østvendte ramper ved Knabstrup

Der er foretaget en trafikanalyse, som blandt andet indeholder vurdering af effekten af østvendte ramper ved Knabstrup. Den viser, at disse vil blive benyttet af 600-800 biler i døgnet pr. rampe. Trafikbilledet på motorvejen vil kun blive ændret marginalt.

Tilvalgsløsningen er beliggende inden for nordligste afgrænsning for bevaringsværdigt landskab udpeget i Holbæk Kommuneplan 2021.

Det registrerede dige, som ligger vest for Knabstrup Møllebakke og dermed vil blive påvirket ved tilvalget, eksisterer ifølge digesyndrapporten udarbejdet for Kalundborgmotorvejen, ikke længere.

Der er for strækningen tale om en udvidelse af en eksisterende vej, og derfor strider projektet ikke mod Holbæk Kommunes retningslinjer for bevaringsværdigt landskab.

Tilvalget er beliggende inden for Holbæk Kommunes udpegning i Kommuneplan 2021 til værdifuldt kulturmiljø. Udpegningen gælder kulturmiljøet omkring Knabstrup

Hovedgård. Kulturmiljøet omkring hovedgården er karakteriseret ved store skovarealer samt sten- og jorddiger i forbindelse hermed. Det registrerede dige vest for Knabstrup Møllebakke eksisterer som nævnt ikke længere. Påvirkningen vurderes at være ikke-væsentlig.

Denne tilvalgsløsning omfatter ikke faunapassager, arealer med beskyttet natur eller skov, yngle- og/eller rastesteder for bilag IV-arter, eller forekomster af fredede, sjældne eller rødlistede plantearter.

Broen over motorvejen etableres med ledelinjebepantning på ramper, lysafskærmning på selve broen og tilpasning af vejbelysningen i tilslutningsanlægget. Denne afværgeforanstaltning skal ligeledes videreføres ved etablering af østvendte ramper, så ledelinjepassagen (ledelinje FL00) for flagermus sikres, og den økologiske funktionalitet af området i relation til flagermus bevares.

Ved implementering af de beskrevne afværgeforanstaltninger vurderes påvirkningerne som ikke-væsentlig i projektets anlægs- og driftsfase i relation til natur og biodiversitet.

Nærmeste Natura 2000-område ligger mere end fem kilometer væk. Etablering af ramper ved Knabstrup vurderes ikke at ville medføre en væsentlig påvirkning på Natura 2000-områder. Det skyldes, at projektet ligger i så stor afstand fra Natura 2000-områder, at eventuelle påvirkninger forbundet med støj og andre anlægsarbejder samt driftsstøj fra motorvejen ikke vil kunne høres og således ikke vil medføre en påvirkning på arter på udpegningsgrundlaget.

Der vurderes derfor ikke at være en påvirkning på Natura 2000-områder, deres udpegningsgrundlag af arter og habitatnaturtyper eller en hindring af opnåelse af målsætninger.

Med hensyn til overfladevand og grundvand er der ingen væsentlige virkninger af tilvalg.

Der berøres ingen kortlagte arealer.

Der er et lidt øget ressourceforbrug men ellers ingen væsentlige virkninger af tilvalg.

Der er ikke foretaget støjberegninger for en motorvej med østvendte ramper ved Knabstrup, men en overordnet vurdering er, at en begrænset trafik på ramperne ikke vil medføre en øget støjpåvirkning ved de nærmeste og få boliger i driftsfasen. Ramperne vil dog kunne medføre en øget trafik på de lokale veje omkring Knabstrup og dermed en øget støjpåvirkning af boliger beliggende tæt på disse, hvilket derfor er vurderet som potentielt væsentlig, hvis vejledende støjgrænser bliver overskredet. Der er dog ikke regnet på disse.

I anlægsfasen forventes der ikke at forekomme mere støjende aktiviteter end forventet ved etablering af den nye overføring af Knabstrup Møllebakke. Der vil dog kunne forventes en længere periode med anlægsaktiviteter og støjpåvirkning af nogle få boliger. Påvirkningen vurderes at være ikke-væsentlig, da forskrifter for støj forudsættes overholdt.

Med hensyn til vibrationer og luftkvalitet er der ingen væsentlige virkninger af tilvalg.

Med hensyn til klima er der et lidt øget ressourceforbrug. Der er ingen væsentlige virkninger af tilvalg.

Tilvalget berører ikke rekreative foranstaltninger. Ej heller vil tilvalget få barriereeffekt i forhold til udnyttelsen af rekreative forhold. Påvirkningen vurderes at være ikke-væsentlig.

Med hensyn til materielle goder, jordbund og jordarealer er der ingen væsentlige virkninger af tilvalg.

9.2.13.2 Lokalvej i Jyderup mellem Holbækvej og Amtsvejen

En ny lokalvej mellem Holbækvej og Amtsvejen nord for motorvejen kan benyttes af trafikanter mellem Holbækvej i Jyderup og Amtsvejen mod nord.

Der er ikke foretaget støjberegninger for en ny lokalvej mellem Holbækvej og Amtsvejen. Uden lokalvejen kører denne trafik gennem det centrale Jyderup ad Skarriidsøgade.

En lokalvej kan jf. trafikmodellen aflaste Skarriidsøgade med ca. 1.200 biler/døgn, hvilket svarer til, at de nærmeste ca. 20 boliger langs Skarriidsøgade kan opnå en reduktion af støjen med ca. ½ dB.

Den trafikale effekt er rent lokal i Jyderup, og for den øvrige motorvejsstrækning vil lokalvejen kun medføre minimale ændringer.

Tilvalget er beliggende inden for Holbæk Kommunes udpegning til bevaringsværdigt landskab i Kommuneplan 2021. Tilvalget vil medføre en yderligere rydning af skov i et område, som allerede i forbindelse med etableringen af tilslutningsanlægget vil blive påvirket ved rydning af store arealer. En yderligere skovrydning vil bidrage yderligere til ændringen af områdets karakter som et ældre skovområde. Påvirkningen vurderes at være væsentlig.

Tilvalget påvirker ikke forhold relateret til kulturarv og arkæologi. Påvirkningen er derfor ikke-væsentlig.

Dette tilvalg vil betyde, at i alt tre faunapassager skal forlænges, alternativt at der etableres faunapassager både ved krydsning af motorvejen og ved krydsning af parallelvejen for at sikre passage på tværs af vejanlægget.

Tilvalget vil ligeledes betyde permanent inddragelse af yderligere 2,1 ha skov, fordelt på 0,7 ha nåleskov samt 1,4 ha løvskov, hvoraf cirka 0,9 ha har potentiale for at være biologisk værdifuld skov (kontinu-

itetscore på mere end ti). Hertil kommer yderligere knap 0,6 ha skov, som inddrages midlertidigt i anlægsfasen, fordelt på 0,2 ha nåleskov og 0,4 ha løv- og blandskov, hvoraf de 0,2 ha har potentiale for at være biologisk værdifuld skov (kontinuitetscore på mere end ti).

Der skal som afværgeforanstaltning etableres puljeskov minimum i forholdet 1:2 (dvs. 4,2 ha puljeskov) for de skovarealer, der inddrages permanent, og foretages gentilplantning af de arealer, som kun midlertidigt inddrages (0,6 ha). Herudover skal der sammenlagt ske veteranisering af i alt 1,2 ha eksisterende løvskov. Påvirkninger i drifts- og anlægsfasen i relation til skov vurderes som ikke-væsentlige ved implementering af de nævnte afværgeforanstaltninger.

Tilvalgsløsningen omfatter ikke arealer med beskyttet natur, yngle- og/eller rastesteder for bilag IV-beskyttede arter (herunder for arter af flagermus) eller forekomster af fredede, sjældne eller rødlistede plantearter.

Bro over motorvejen etableres med ledelinjebepantning på ramper. Disse afværgeforanstaltninger

skal ligeledes videreføres ved tilslutning af lokalvejen til Amtsvejen. Det er ligeledes væsentligt, at selve lokalvejen ikke belyses, alternativt skal der installeres vejbelysning med rødt/orange monokromat lys, som ikke påvirker flagermus.

Tilvalgsløsningen vil potentielt betyde yderligere påvirkninger af fouragerende flagermus i Bjergsted Skov. Det kan dog på det nuværende datagrundlag ikke afgøres, om der er behov for implementering af afværgeforanstaltninger for støjfølsomme arter som frynseflagermus og langøret flagermus, hvorfor der gennemføres supplerende flagermusundersøgelser i sommerhalvåret 2023 – se punkt 9.2.7.6.3.

Nærmeste Natura 2000-område ligger ca. 500 meter mod syd. Påvirkninger forbundet med etablering af parallelvej fra dette tilvalg vil være at sidestille med de påvirkninger, som er beskrevet i Natura 2000-vurderinger.

Der vurderes således ikke at være en væsentlig påvirkning på Natura 2000-områder, deres udpegningsgrundlag af arter og habitatnaturtyper eller hindring af opnåelse af målsætninger.

Med hensyn til overfladevand og grundvand er der ingen væsentlige virkninger af tilvalget.

Der berøres ingen kortlagte arealer.

Der er et lidt øget ressourceforbrug men ellers ingen væsentlige virkninger af tilvalg.

Den nye lokalvej er foreslået etableret nord for motorvejen, ca. 25-30 meter fra en række eksisterende boliger. En overslagsvurdering viser, at støjen fra en ny vej med 1.500 biler/døgn vil være ca. 55 dB ved boligfacaden. Med et forventet støjbidrag fra motorvejen på ca. 60 dB vil dette betyde en forøgelse af støjen med ca. 1 dB ved mere end 30 boliger.

Den støjæssige effekt vil være lokal i Jyderup, og på den øvrige motorvejsstrækning vil lokalvejen ikke medføre støjæssige ændringer. Påvirkningen i Jyderup er vurderet at være potentielt væsentlig, både aflastningen og den nye påvirkning, da vejledende støjgrænser kan blive overskredet.

I anlægsfasen forventes der at forekomme støjende aktiviteter ved etablering af den nye vej og heraf følgende støjpåvirkning af de nærmeste boliger. Påvirkningen vurderes at være ikke-væsentlig.

Med hensyn til vibrationer og luftkvalitet er der ingen væsentlige virkninger af tilvalg.

Med hensyn til klima er der et lidt øget ressourceforbrug. Der er ingen væsentlige virkninger af tilvalg.

Tilvalget vil medvirke til en yderligere reduktion af skovarealer med en fortsat påvirkning af jagten i Grevindeskov til følge. For den rekreative anvendelse af skovene vil tilvalget udgøre en yderligere barriere ved krydsning fra det ene skovområde til det andet. Der vil i forbindelse med rydningen af skovarealer blive etableret erstatningsskov, som til dels vil kunne afværge påvirkningen af jagtinteresserne. Påvirkningen vil være ikke væsentlig.

Barriereeffekten for den rekreative udnyttelse af skoven til rekreative formål vurderes at være væsentlig.

Med hensyn til materielle goder, jordbund og jordarealer er der ingen væsentlige virkninger af tilvalg.

9.2.13.3 Østvendte ramper ved Bjergsted

Der er foretaget trafikmodelberegninger for østvendte ramper ved Bjergsted, og de viser, at ca. 600-800 biler/døgn vil benytte ramperne ved Bjergsted i stedet for ramperne ved Jyderup længere mod øst. Dermed aflastes landevejen fra Jyderup gennem Bjergsted. Det øvrige vejnet påvirkes ikke nævneværdigt.

Tilvalget er beliggende inden for Kalundborg Kommunes udpegning til bevaringsværdigt landskab og geologiske bevaringsværdier. Tilvalget berører desuden enden af et registreret sten- og jorddige beliggende nord for vejen.

Tilvalget er beliggende inden for den yderste del af udpegningen til bevaringsværdige landskaber for Bjergsted Bakker. Projektet vurderes ikke at stride mod retningslinjen i Kalundborg Kommuneplan 2021, da der er tale om udvidelse af en eksisterende vej.

De geologiske bevaringsværdier er udpeget bl.a. på baggrund af tilstedeværelsen af den markante randmoræne, hvoraf dele er fredet. Den sydlige rampe, som udgøres af tilvalget, ligger inden for randmorænen afgrænsning, hvilket fremgår af GEUS morfologiske kort og højdekurverne. På baggrund af kort over morfologien, jordarter og højdekurver vurderes det, at kun en begrænset del af rampen samt udvidelse mod syd af Bjergsted Byvej ligger inden for randmorænen afgrænsning.

Den del af randmorænen, der berøres af tilvalget, er allerede påvirket af de eksisterende trafikanlæg ved den eksisterende rundkørsel. Der er dermed primært tale om udvidelse af eksisterende anlæg, og ikke etablering af nye infrastruktur i en del af randmorænen, som er helt upåvirket. Fredningen berøres ikke ved tilvalget. Påvirkningen vurderes at være ikke væsentlig.

Den sydligste del af det registrerede dige er ifølge digesynsrapporten, som er udarbejdet for Kalundborg-motorvejen, nærmest forsvundet på en afstand af 100 meter fra vejen. Påvirkningen vurderes dermed at være ikke væsentlig.

Tilvalget berører den sydligste del af et beskyttet sten- og jorddige. Se vurdering af påvirkningen af diget under punkt 9.3.2.

Denne tilvalgsløsning omfatter ikke faunapassager, arealer med beskyttet natur eller skov, yngle- og/eller rastesteder for bilag IV-beskyttede arter, eller forekomster af fredede, sjældne eller rødlistede plantearter. Påvirkningerne vurderes på den baggrund som ikke-væsentlige i projektets anlægs- og driftsfasen i relation til natur og biodiversitet.

Nærmeste Natura 2000-område ligger ca. halvanden km mod syd-øst/vest. Påvirkninger forbundet med etablering af ramperne fra dette tilvalg vil være at sidestille med de påvirkninger, som er beskrevet i Natura 2000-vurderinger.

Der vurderes således at være ikke-væsentlig påvirkning på Natura 2000-områder, deres udpegningsgrundlag af arter og habitatnaturtyper eller mulighed for opnåelse af målsætninger.

Med hensyn til overfladevand og grundvand er der ingen væsentlige virkninger af tilvalg.

Der berøres ingen kortlagte arealer.

Der er et lidt øget ressourceforbrug men ellers ingen væsentlige virkninger af tilvalg.

Der er ikke foretaget støjberegninger for østvendte ramper ved Bjergsted. Trafikmodelberegningerne viser, at ca. 600-800 biler/døgn vil benytte ramperne ved Bjergsted i stedet for ramperne ved Jyderup længere mod øst. Dermed aflastes landevejen fra Jyderup gennem Bjergsted, hvilket vil medføre en begrænset reduktion af støjen ved boliger tæt på landevejen. Det øvrige vejnet påvirkes ikke nævneværdigt.

I anlægsfasen forventes etablering af østvendte ramper ikke at medføre støjpåvirkning højere end forskrifterne ved de nærmeste boliger.

Påvirkningerne vurderes derfor som ikke-væsentlige i projektets anlægs- og driftsfase.

Med hensyn til vibrationer og luftkvalitet er der ingen væsentlige virkninger af tilvalg.

Med hensyn til klima er der et lidt øget ressourceforbrug. Der er ingen væsentlige virkninger af tilvalg.

Tilvalget påvirker ikke de rekreative muligheder omkring fredningen af Bjergsted Bakker. Turforslag, stier, adgang mv. påvirkes ikke. Påvirkningen vurderes derfor som ikke-væsentlig.

Med hensyn til materielle goder, jordbund og jordarealer er der ingen væsentlige virkninger af tilvalg.

9.3 Miljø- og naturmæssige konsekvenser af udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning

Miljøkonsekvensrapporten omhandler de forventede miljømæssige konsekvenser af udbygning af statsvejen mellem Ringkøbing og Herning, jf. lovforslagets § 1, stk. 1, nr. 3.

Konsekvenserne af de valgte løsninger for anlægsprojektet er beskrevet i resumé nedenfor.

9.3.1 Planforhold

9.3.1.1 Eksisterende forhold

For projektområdet gælder Ringkøbing-Skjern Kommuneplan 2021-2033, Herning Kommuneplan 2021-2032, og en række af lokalplaner. Planerne omfatter samlet set en række af bestemmelser og retningslinjer for arealanvendelsen i både byer og i det åbne land.

For en samlet oversigt over lokalplaner og kommuneplanrammer i nærheden af anlægsprojektet henvises til miljøkonsekvensrapporten på Vejdirektoratets hjemmeside.

9.3.1.2 Påvirkning fra anlægsprojektet - planforhold og tekniske anlæg

Udbygningen af rute 15 berører kommuneplanrammer for erhvervs-, bolig- og rekreative områder, som primært er beliggende i Ringkøbing, Videbæk og Vorgod-Barde. Der findes yderligere kommuneplanrammer i det åbne land, hvor der er udlagt områder til tekniske anlæg som vindmøller, solcelleanlæg, vandværker mm., som berøres perifert.

Udbygning af rute 15 vil for de fleste af lokalplanerne ske inden for arealer, der i lokalplanen er omfattet af vejbyggelinje. Disse lokalplanområder vurderes på den baggrund ikke påvirket væsentligt af udbygningen af rute 15.

Enkelte lokalplaner påvirkes i lidt større omfang. Det drejer sig om en række lokalplaner ved Videbæk (62 og 9 samt byplanvedtægt nr. 7, 11 og 13 i Ringkøbing-Skjern Kommune) og lokalplan 81 ved Vorgod-Barde.

Udvidelsen af rute 15 vil altovervejende ske i landzone, og kun i Haunstrup vil vejanlægget være beliggende i byzone. Den vestligste etape er beliggende inden for kystnærhedszone.

Der er eksisterende ledninger for gas, fjernvarme, spildevand og el i området omkring rute 15, hvoraf en del krydser vejen, og enkelte har forløb i eller langs vejen. Der forventes at skulle ske omlægninger af en del ledninger af hensyn til vejudbygningen. Omlægningerne vurderes ikke at give anledning til påvirkninger på de forskellige forsyninger eller udbygning af rute 15.

9.3.1.3 Påvirkning af særligt værdifulde landbrugsområder

Ved udbygningen af rute 15 inddrages arealer langs den eksisterende vej. Langt hovedparten af arealinddragelsen vil være "særligt værdifulde landbrugsområder", der er udpeget i kommuneplanerne for Ringkøbing-Skjern Kommune og Herning Kommune. Påvirkningen på den samlede landbrugsdrift vurderes at være ubetydelig, da der er tale om relativt begrænsede arealinddragelser, men for enkelte landbrugsbedrifter vil påvirkningen være stor. Ved eventuelle eksproprieringer vil jordbesidderne blive økonomisk kompenseret.

9.3.2 Landskab og visuelle forhold

9.3.2.1 Eksisterende forhold

Rute 15 forløber de fleste steder i et karakteristisk landskab, hvor der er en generel, middel landskabelig værdi. Enkelte steder er landskabet i landskabsanalysen for Ringkøbing-Skjern Kommune vurderet særligt karakteristisk og er dermed tillagt høj landskabelig værdi. Disse landskaber er også i kommuneplanen udpeget som bevaringsværdigt landskab. Det gælder især plantagerne langs den vestligste etape (etape 1) og den vestlige del af etape 2, samt landskabet omkring Vorgod Ådal, der forløber i overgangen mellem etape 3 og 4.

9.3.2.2 Påvirkning under anlægsfasen

Udbygning af rute 15 kan medføre påvirkning af landskabsinteresser i anlægsfasen og vil i omfang og karakter variere langs vejen.

På etape 1, Nordre Ringvej-Attenagrevej, vil der ske punktvis forbedringer i området ved rundkørslen Nordre Ringvej/Søndre Ringvej, ved det planlagte erhvervsområde i Ringkøbing Øst, og ved udbygning til 2+1 vej fra krydsningen mellem rute 15 og rute 28 ved Røgind. Ved anlæg af krydsningen mellem rute 15 og rute 28 vil der blive etableret et vejkryds i to plan, hvor rute 28 føres over rute 15. Dette anlægsarbejde vil lokalt have betydning for landskabet i anlægsfasen. For den øvrige del af det omgivende landskab vurderes påvirkningerne at være mindre eller ubetydelige.

På etape 2, Attenagrevej-Adelvej, vurderes det overordnet, at påvirkningen af landskabet er mindre eller

ubetydelig, men lokalt omkring anlægsområdet vurderes påvirkningen som moderat grundet omfanget af den visuelle påvirkning. Landskaber i dette område med tillagt værdi vil ikke blive påvirket.

På etape 3, Adelvej-Abiltrupvej, etableres en forlægning af rute 15 øst for Videbæk, og dermed laves der en helt ny vejføring i landskabet. Det betyder, at anlægsarbejdet vil ske uden tilknytning til eksisterende anlæg. Imidlertid vurderes anlægsarbejdets synlighed fra de omgivende veje og beboelser at blive begrænset af landskabets bevoksning. Med denne begrundelse, samt anlægsarbejdets midlertidige karakter, vurderes påvirkningen mindre.

Øst for Barde vil udbygningen af rute 15 ske på tværs af Vorgod Ådal, der er tillagt landskabsværdi. Krydsningen af ådalen sker ved, at den eksisterende bro side udvides mod syd. Anlægsarbejdet vurderes midlertidigt at medføre en moderat påvirkning af landskabet lokalt omkring krydsningen af Vorgod Ådal. Det er begrundet i, at anlægsarbejdet har et betydeligt omfang og sker i et landskab med tillagt værdi.

På etape 4, Abildstrupvej-Messemotorvejen, vil der blive etableret nyt vejforløb på tværs af marker med begrænset bevoksningsstrukturer. Dermed vurderes anlægsarbejdet at blive meget synligt fra omgivelserne, og omfanget af den visuelle påvirkning vurderes at blive stort.

9.3.2.3 Påvirkning når udbygningen er færdig

Når udbygningen af rute 15 er afsluttet, vil der i driftsfasen være ubetydelig eller mindre påvirkning af landskabet. Den største påvirkning vil være de steder, hvor der er etableret nye toplanskryds, eller hvor der er anlagt nye vejføringer ude i landskabet. Ved etableringen af et kryds i to plan løftes vejanlægget i landskabet, hvormed der laves en stor landskabsmodellering for at skabe mere bløde terrænformer og afbøde det tekniske udtryk, som stejle terrænskråninger kan fremstå med. Selv om der er tale om en ændring med et stort visuelt omfang, vurderes påvirkningen af landskabets karakter og udtryk at være en mindre påvirkning.

For etape 1, Nordre Ringvej-Attenagrevej, vurderes generelt, at den visuelle forskel mellem eksisterende forhold og forholdene efter udbygningen af rute 15 kun at være af mindre omfang og mindre betydning for landskabet.

For etape 2, Attenagrevej-Adelvej, vil den visuelle forskel mellem eksisterende forhold og forholdene efter udbygningen af rute 15 kun have et mindre omfang, hvorfor påvirkningen af landskabet vurderes som af mindre betydning.

For etape 3, Adelvej-Abiltrupvej, sker der flere ændringer i forbindelse med udbygningen af vejen, men det vurderes, at det i driftsfasen vil være af ubetydeligt til moderat betydning for landskabets karakter. Derfor vurderes ændringerne ikke at være karaktermæssigt forstyrrende. Lokalt omkring nye kryds i to plan ved Videbæk kan det visuelle udtryk af landskabet opleves som markant på grund af anlæggets højde og modellerede terræn. Det har betydning for vurderingen, at ændringerne sker i et landskab, der ikke er tillagt landskabelig værdi. Påvirkningen af landskabet vurderes derfor som af mindre betydning.

For etape 4, Abildstrupvej-Messemotorvejen, sker en ubetydelig påvirkning af landskabet, da vejanlægget ikke i betydeligt omfang vil ændre landskabets udtryk sammenlignet med eksisterende forhold. Det har en betydning for vurderingen, at den nye vej overvejende følger landskabets terræn og ikke skaber en ny markant linjeføring/retning i landskabet.

Samlet set vil landskabsoplevelsen i driftsfasen omkring vejen være ændret i forhold til i dag. Ændringen skyldes bl.a., at vejanlægget bliver større. Det vurderes, at den største visuelle ændring ved udbygnings-

projektet vil være, at en del af beplantningen langs vejen bliver fældet. Det betyder, at vejen bliver mere synlig fra omgivelserne, end den er i dag. Derudover etableres eller udbygges støjafskærmning på udvalgte strækninger.

Støjskærmene kan være op til ca. fem meter høje og støjvoldene op til ca. otte meter høje. Begge typer støjafskærmning kan virke dominerende og vil på nogle strækninger ændre landskabsoplevelsen markant.

Terrænarbejde, støjafskærmning og fjernet beplantning vil således udgøre de største landskabelige påvirkninger, der i mange tilfælde vil være af moderat eller væsentlig betydning.

9.3.2.4 Afværgeforanstaltninger

Efter endt anlægsarbejde retableres arbejdsarealerne.

Den visuelle påvirkning fra støjvoldene mindskes ved at gennemføre en landskabelig bearbejdning. Den konkrete landskabelige bearbejdning af støjvoldene vil ske i den videre detailprojekteringsfase og vil omfatte endelig formgivning af voldene. En forudsætning for den landskabelige bearbejdning er, at voldene fortsat har den ønskede støjbegrænsende effekt.

9.3.3 Arkæologi og kulturarv

9.3.3.1 Eksisterende forhold

De arkæologiske og øvrige kulturarvsinteresser, der forekommer ved eller i nærheden af rute 15, knytter sig til arkæologiske fund, fortidsmindearealer og kulturarvsarealer, beskyttede fortidsminder, beskyttede sten- og jorddiger, kulturmiljøer og områder med kulturhistoriske værdier, kirkebyggelinjer og kirkeomgivelser samt fredede og bevaringsværdige bygninger. Fundene dækker flere forskellige tidsperioder fra oldtid frem til nyere tid, men de er ikke fredet, selvom de vidner om stor menneskelig aktivitet i området mellem Ringkøbing og Herning-området langt tilbage i tiden.

I området omkring etape 1, Nordre Ringvej-Attenagrevej, findes fem fortidsmindearealer i områderne ved Rindum, Løvsøgård, Femhøjsande Plantage, Lem Kær-Hjortemose tracé, Virkelyst, Siggård og Løvstrup-Lambæk. Der er gjort fund i forbindelse med tidligere arkæologiske udgravninger, hvoraf nogle kan blive påvirket i forbindelse med udbygning af vejen.

I området omkring etape 2, Attenagrevej-Adelvej, findes flere beskyttede fortidsminder langs rute 15 samt et beskyttet mindesmærke for Kong Frederik VII rejst i anledning af Grundloven.

I området omkring etape 3, Adelvej-Abildtrupvej, findes der udpegede kulturmiljøer i områderne Gl. Landevej mellem Brejning og Videbæk samt Barde Landsby og omgivelser, som kan blive berørt af udbygningen af vejen.

I området omkring etape 4, Abildtrupvej-Messemotorvejen, ligger et kulturarvsareal ved Krogstrupgård, hvor der er gjort fund fra jern- og bronzealder bopladser, og beskyttede sten- og jorddiger. Der er udpeget kirkebyggelinje ved Haunstrup Kirke.

9.3.3.2 Påvirkning under anlægsfasen

Påvirkningen af de arkæologiske og kulturhistoriske interesser foregår primært i anlægsfasen, hvor udbygningen af rute 15 medfører bearbejdning af arealer, hvor der kan være skjulte arkæologiske fund

og fortidsminder. Ligeledes kan der ved anlægsarbejderne ske en påvirkning af beskyttede diger, hvor det typisk sker en afkortning af diger eller gennembrud.

Det er vurderingen, at denne påvirkning samlet set har en mindre betydning for de arkæologiske og kulturhistoriske interesser.

Arkæologiske fund og fortidsminder, der måtte træffes ved forundersøgelser, vil blive udgravet af museerne ved egentlige arkæologiske udgravninger forud for anlægsarbejdet og derved blive registreret og dokumenteret for eftertiden.

9.3.3.3 Påvirkning når udbygningen er færdig

Når motorvejen er udbygget, vil påvirkningerne af de kulturhistoriske værdier primært være visuel, fordi en del af bevoksningen langs vejen vil være fjernet. Vejen bliver mere synlig set fra omgivelserne og dermed også fra kulturmiljøerne og kirkeomgivelserne.

9.3.4 Befolkning og menneskers sundhed

9.3.4.1 Påvirkning under anlægsfasen

I anlægsfasen kan befolkningen i området blive udsat for støj og vibrationer, der kan påvirke sundhed og trivsel, samt betyde forringelse af oplevelsesværdi af rekreative områder.

Ligeledes kan kørsel med lastbiler og anlægsmaskiner medføre utryghed og risici for især lette trafikanter, samt forringelse af friluftsliv og oplevelsesværdi i områder, der ligger i tæt afstand til anlægsarbejder. Potentielt kan afledte effekter fra lastbilkørsel og anlægsmaskiner påvirke sundhed og trivsel.

Støv og emissioner kan medføre ændret sundhed og trivsel, og trafikale forhold kan medføre nedsat rejsehastighed.

9.3.4.2 Påvirkning når udbygningen er færdig

I driftsfasen kan lys fra trafikken give gener ved beboelser og medføre forringelse af oplevelsesværdi af friluftsliv og rekreative områder.

Støj og vibrationer samt støv og emissioner kan ændre sundhed og trivsel, samt forringelse af oplevelsesværdi af friluftsliv og rekreative områder.

Trafikale forhold kan ændres negativt ved lukning af direkte vejadgange fra ejendomme. Bedre trafikafvikling, fremkommelighed og kapacitet, samt større trafiksikkerhed, herunder mindre risiko for bløde trafikanter, kan forbedre forholdene for befolkningen i området.

9.3.5 Støj og vibrationer

9.3.5.1 Eksisterende forhold

I basissituationen er der opgjort 647 boliger langs hele strækningen med et støjniveau over 53 dB, hvoraf 296 er støjbelastede over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 58 dB, og 79 boliger er stærkt støjbelastede med et støjniveau over 68 dB.

De fleste støjbelastede boliger ligger i boligområderne ved Hybenvænget og Højbovej i Videbæk, boligområdet i Vorgod-Barde og langs Nordre Ringvej i Ringkøbing.

I perioden frem til 2040, men uden udbygningen af vejen, forventes antallet af boliger med støj over 53 dB at stige til 801, hvoraf 331 vil være støjbelastede over 58 dB, og 94 vil være stærkt støjbelastede over 68 dB. Denne stigning skyldes en forventet trafikstigning frem mod 2040.

9.3.5.2 Påvirkning under anlægsfasen

Der vil i anlægsperioden forekomme støj fra almindeligt anvendt entreprenørmateriel såsom gravemaskiner, lastbiler, komprimeringsmateriel, asfaltudlæggere m.m. Der kan desuden forekomme støj fra særligt støjende aktiviteter som nedbrydning af beton eller nedramning af interimsvægge af spuns.

Det vurderes, at udbygningen af rute 15 vil medføre støjende anlægsarbejder i forbindelse med jordarbejder og asfaltarbejder langs vejstrækningen og ved ombygninger/anlæg af broer og faunapassager. Det er derfor valgt at opdele anlægsarbejderne i strækningsarbejder og arbejder i forbindelse med bygværker. Grænseværdien for støj inden for almindelig arbejdstid mellem kl. 7 og 18 ligger på 70 dB(A). Beregningerne viser, at boliger, som ligger nærmere end 45 meter fra det strækningsrelaterede anlægsarbejde eller 80 meter fra et bygværk, risikerer at blive støjbelastet over grænseværdien på 70 dB(A). Hvis der skal udføres særligt støjende aktiviteter som ramning af spuns, kan arbejdet medføre støjbelastning af boliger, som ligger i en afstand på op til 220 meter fra arbejdsstedet.

Grænseværdien for anlægstøj uden for almindelig arbejdstid er 40 dB(A). Det betyder, at der ved strækningsrelateret arbejde eller almindelige konstruktionsarbejder ved bygværker aften/nat og weekend vil være overskridelse af grænseværdien ud til en afstand af ca. 850 meter fra arbejderne.

Det vurderes, at et antal boliger tæt på rute 15 og de kommende omfartsveje kan blive påvirket af støj over grænseværdien på 70 dB(A) for dagperioden. Disse er primært beliggende i Opsund, Videbæk og Albæk, men der er også mange enkeltliggende boliger tæt på vejen, som kan blive påvirket af støj fra anlægsarbejderne. Det samlede udbygningsprojekt forventes at have en anlægsperiode på i størrelsesordenen 3,5 år.

På strækningen skal der etableres et antal broer og faunapassager, hvor der kan forventes støj fra almindeligt konstruktionsarbejde og eventuelt også fra særligt støjende aktiviteter som nedrivningsarbejde og rammearbejde. Dette omfatter bl.a. følgende bygværker:

- Ny bro og faunapassage ved Røgindvej og Røgind bæk
- Faunapassage ved Herborg bæk
- Ny bro ved Gl. landevej
- Ny bro Videbækvej
- Faunapassage ved Videbæk bæk
- Sideudvidelse af underføring af Vorgod Å
- Faunapassage ved Mølsted bæk

Det vurderes, at et mindre antal boliger tæt på disse bygværkerne kan blive påvirket af støj over grænseværdien på 70 dB(A) for dagperioden. Påvirkningens varighed vil være forskellig fra sted til sted afhængig af arbejdets art og fremdrift.

Vibrationer måles i enheden dB (KB). Den anbefalede grænseværdi for vibrationsgener (mærkbare vibrationer) er 75 dB (KB).

Baseret på erfaringerne fra andre anlægsarbejder vurderes det, at der inden for en afstand af 125 meter

fra rammearbejde og 40-50 meter fra almindeligt anlægsarbejde kan være risiko for mærkbare vibrationer i bygninger med niveauer over grænseværdien på 75 dB (KB). Det vurderes, at et antal boliger tæt på vejen og de kommende omfartsveje kan blive påvirket af mærkbare vibrationer indendørs i boligen, idet grænseværdien på 75 dB (KB) kan overstiges. Det vurderes endvidere, at hvis der skal foregå rammearbejde nærmere end 40 meter fra vibrationsfølsomme bygninger, bør vibrationspåvirkningerne undersøges nærmere for at minimere risikoen for vibrationsskader på bygningen. Det vurderes, at der ikke er fredede eller andre særligt vibrationsfølsomme bygninger på strækningen, som skal vurderes ud fra skærpede kriterier for bygningsskadelige vibrationer.

9.3.5.3 Afværgeforanstaltninger i anlægsfasen

Med henblik på at minimere støjgenerne i omgivelserne vil anlægsarbejdet som udgangspunkt blive tilrettelagt bl.a. ved krav til entreprenørerne, således at naboerne til anlægsprojektet ikke generes unødigt under udførelsen. I forbindelse med anlægget vil det imidlertid ikke kunne undgås, at der i perioder vil ske overskridelse af de normalt anvendte grænser for støj, som kommunerne anvender i forbindelse med vurdering af støjgener ved anlægsarbejde. Vejdirektoratet vil i disse situationer søge dispensation til overskridelserne hos de respektive kommuner.

9.3.5.4 Påvirkning når udbygningen er færdig

Der er foretaget beregninger af vejstøjen i basissituationen 2019, referencesituationen 2040 og projektforslagene 2040 for hver af de 4 etaper. Referencesituationen beskriver støjen i den fremtidige situation i 2040, hvis udbygningen af rute 15 ikke gennemføres. Referencesituationen er anvendt som sammenligningsgrundlag til vurderingen af anlægsprojektet. Udbygningen af rute 15 vil medføre en generel stigning i støjen sammenlignet med referencesituationen. Den større trafikmængde og forøgelsen af den tilladte hastighed til 90 km/t betyder, at støjen stiger med ca. 2 dB. Selve udvidelsen af vejprofilen med et ekstra kørespor vil medføre en yderligere stigning i støjen især på den side af vejen, hvor udvidelsen sker. Ved de nærmest beliggende boliger øges støjen med op til ca. 3 dB alene på grund af det bredere vejprofil. Der er også områder, som vil opleve et fald i støjen, hvilket skyldes opsætning af støjafskærmning (Nørhede, Opsund og Videbæk), og at de nye omfartsveje flytter støjen uden om boligområderne (Vorgod-Barde, Haunstrup og Albæk).

Det er opgjort, hvor mange boliger, der er påvirket af støjniveauer på 53 dB eller højere, og den samlede støjbelastning af disse boliger er beregnet som støjbelastningstallet (SBT). Støjbelastningstallet er et udtryk for den samlede støjgene fra vejtrafik i et undersøgt område. Tallet kombinerer antallet af støjbelastede boliger og graden af den støjbelastning, som hver bolig bliver udsat for. Hver enkelt bolig i nærheden af en vej vægtes med en faktor (genefaktor), der afhænger af støjniveauet således, at stærkt støjbelastede boliger tildeles en større vægt end mindre støjbelastede boliger. Udbygningen af rute 15 vil medføre en reduktion i antallet af støjbelastede boliger og SBT, både i forhold til basissituationen og referencesituationen 2040. Når boligerne med støjniveauer på 53-58 dB medtages, reduceres antallet af boliger dog kun i forhold til referencesituationen.

9.3.5.5 Afværgeforanstaltninger når udbygningen er færdig

Ejere af helårsboliger, der belastes med støj over 63 dB, efter at vejudbygningen er gennemført, får normalt tilbudt tilskud til støjisolering som en afværgeforanstaltning.

9.3.6 Natur og biodiversitet

9.3.6.1 Eksisterende forhold

Naturforholdene langs den planlagte udbygning af rute 15 er karakteriseret ved relativt store skovområder med plantagekarakter og store områder med åbent land, hvor den beskyttede natur primært findes langs vandløbene.

Skovene er af forskellig alder, artssammensætning og med varierende naturkvalitet, og de efter naturbeskyttelseslovens § 3 beskyttede arealer, der berøres, er primært fugtige arealer, herunder enge, mosearealer samt et enkelt overdrev. Desuden berøres en række mindre § 3 beskyttede søer og vandhuller, og vejen krydser § 3 beskyttede vandløb flere steder. Generelt har de fleste berørte naturområder på strækningen en moderat, ringe eller dårlig naturkvalitet, men der findes også enkelte områder med en god naturkvalitet.

De nærmeste Natura 2000-områder er nr. 69 Ringkøbing Fjord og Nymindestrømmen og nr. 66 Stadil Fjord og Vest Stadil Fjord, der ligger henholdsvis ca. to og fem km syd og nord for rute 15 ved Ringkøbing. Cirka ti km syd for rute 15 ligger Natura 2000-område nr. 68 Skjern Å.

Der er registreret bilag IV-arter i og nær projektområdet. Der er fundet odder langs flere vandløb nær projektområdet, og der er registreret forekomst af spidssnudet frø i flere vandhuller. Der er ikke lavet undersøgelser af forekomst af flagermus, men der er lavet en kortlægning af flagermusenes yngle- og rastetræer i området. På den baggrund er det vurderet, at følgende arter forventes at kunne forekomme inden for projektområdet: vandflagermus, damflagermus, troldflagermus, pipistrelflagermus, brunflagermus og sydflagermus.

9.3.6.2 Påvirkning under anlægsfasen

Påvirkning af biodiversitet sker primært i anlægsfasen, hvor selve anlægsaktiviteterne og de midlertidige arbejdsarealer kan medføre inddragelse eller midlertidig påvirkning af beskyttede naturtyper, skove og levesteder for bilag IV-arter og øvrige arter.

I anlægsfasen nedlægges flere små § 3 beskyttede områder, f.eks. moser, søer og overdrev, permanent. Ligeledes vil arealer med skov blive permanent ryddet.

De potentielle påvirkninger af odder er forstyrrelser og eventuelle påkørsler under anlægsarbejdet. Anlægsarbejdet vil dog være midlertidigt og kun medføre støj og forstyrrelser af begrænset omfang og i et område, der allerede er påvirket af støj fra den eksisterende hovedvej. Der vurderes ikke at være egnede yngleområder for odder i umiddelbar nærhed af projektområdet, og odder vil kunne anvende de nærliggende naturarealer til fødesøgning mm. i anlægsfasen.

Projektets påvirkning på flagermus i anlægsfasen vil primært være fældning af eventuelle raste- og yngletræer. Belysning af arbejdspladser vurderes også at kunne påvirke flagermus. Påvirkninger i form af kollision vurderes at være ubetydelige i anlægsfasen, da de lavtflyvende arter kun flyver i totalt mørke, hvor den arbejdsrelaterede trafik er minimal.

I anlægsfasen kan padder blive påvirket af anlægsarbejderne ved inddragelse af yngle- og rasteområder. Endvidere kan padderne blive udsat for forstyrrelser fra anlægsarbejdet og blive kørt over af entreprenørmaskiner.

9.3.6.3 Påvirkning når udbygningen er færdig

Permanent arealinddragelse af hele eller dele af lokaliteter med skov og § 3 beskyttet natur kan betyde, at arter forsvinder fra området, idet der samlet set vil være mindre areal til rådighed, hvor de vilde arter kan

finde levesteder. Permanent arealinddragelse eller tilstandsændring erstattes ved udlægning af ny natur og skov. Det vurderes på den baggrund, at den samlede påvirkning vil være af mindre betydning.

Den eksisterende vej udgør allerede i dag en barriere for odderne i området, og denne barriere vil blive lidt større, når vejen udbygges, hvis der ikke gennemføres afværgeforanstaltninger. Etablering af nye faunapassager vil sikre områdets økologiske funktionalitet for odder.

Det vurderes samlet, at udbygningen af rute 15 vil medføre en så begrænset potentiel påvirkning af spredningsmulighederne for flagermus i området, at det ikke vil påvirke den økologiske funktionalitet af området. Etablering af nye faunapassager vil reducere vejens barriereeffekt for lavtflyvende arter af flagermus så som vandflagermus.

Udbygningen af rute 15 vil skabe øgede barrierer for padder, herunder spidssnudet frø, hvis der ikke etableres afværgeforanstaltninger. Det vurderes samlet, at områdets økologiske funktionalitet for spidssnudet frø opretholdes ved implementering af afværgeforanstaltninger i form af etablering af paddepassager med tilhørende paddehegn og erstatningsvandhuller.

9.3.6.4 Afværgeforanstaltninger

Til erstatning for de nedlagte skovområder etableres nye skovområder, der placeres efter nærmere aftale med Miljøstyrelsen. Skov erstattes i forholdet 1:2. Større arbejdspladser skal så vidt muligt udlægges uden for fredskov, og hvis ikke det er muligt, skal der iværksættes afværgeforanstaltninger, så de yderste træer ikke skades. Nedlagte krat og levende hegn, der udgør en ledelinje, skal erstattes af nye krat og levende hegn, som har økologisk funktion i forhold til bilag IV-arter som padder og flagermus og andre arter, der færdes i nærheden af vejen. De nye ledelinjer skal knyttes til faunapassager eller bindes til eksisterende ledelinjer. Nye beplantninger og levende hegn skal etableres med hjemmehørende arter og gerne med frugt- og frøbærende træer og buske, der tilgodeser faunaen.

For at mindske påvirkningen af de § 3 beskyttede naturområder indarbejdes en række afværgeforanstaltninger f.eks. reducere af arbejdsareal, hegning mod anlægsareal og skånsomme anlægsmetoder. I anlægsfasen skal der udføres midlertidig grundvandssænkning ved anlæg af bygværker og fundamenter. De steder, hvor grundvandssænkning sker nær beskyttede naturområder, skal det sikres, at den midlertidige grundvandssænkning ikke vil påvirke naturtyperne. For at kompensere for permanente påvirkninger af den beskyttede natur skal der udlægges erstatningsnatur i forholdet 1:2, der placeres efter nærmere aftale med kommunerne. Det dobbelte areal skal kompensere for, at nyskabte naturområder i en årrække vil have en ringere naturtilstand end den natur, der erstattes.

For at mindske barriereeffekten for mindre dyr, herunder særligt odder, skal der etableres nye faunapassager med banketter ved de krydsende vandløb Røgend Bæk (to krydsninger), Herborg Bæk, Sundsig Bæk, Videbæk Bæk (to krydsninger), Lillebækken og Mølsted Bæk. Den eksisterende passage ved Vorgod Å forbedres.

Af hensyn til padder, herunder spidssnudet frø, skal der opsættes midlertidigt paddehegn i anlægsfasen, reduceres i arbejdsareal samt etableres paddepassager med paddehegn, hvor den spidssnuded frø forekommer.

Af hensyn til flagermus skal arbejdsarealerne reduceres, og der skal etableres arbejdshegn. Derudover skal det som udgangspunkt undgås at fælde flagermusenes potentielle yngle- og rastetræer. Hvis det viser sig nødvendigt at fælde enkelte egnede træer, skal disse fældes i perioden fra slutningen af august til midt i oktober eller i perioden fra slutningen af april til begyndelsen af juni. Der skal ved Vorgod Å anvendes gult lys ved arbejdspladserne, og lyset skal slukkes, når der ikke er aktivitet på pladserne. Ved

at implementere ovenstående foranstaltninger vurderes det, at den økologiske funktionalitet af området vil være opretholdt for flagermus.

9.3.6.5 Natura 2000

De nærmeste er Natura 2000-område nr. 69 Ringkøbing Fjord og Nymindestrømmen og nr. 66 Stadil Fjord og Vest Stadil Fjord, der ligger henholdsvis ca. to og fem km syd og nord for rute 15 ved Ringkøbing. Ca. ti km syd for rute 15 ligger Natura 2000-område nr. 68 Skjern Å og lige syd her for ligger Natura 2000-område nr. 67 Borris Hede. Natura 2000-område nr. 64 Heder og klitter på Skovbjerg Bakkeø, Idom Å og Omstrup Hede ligger ca. otte km nord for rute 15.

Der foretages ikke anlægsarbejde i eller tæt på Natura 2000-områderne. Natura 2000-områderne nr. 69 og nr. 68 ligger nedstrøms de berørte vandløb og er dermed i hydraulisk kontakt med projektområdet. Vurderingerne viser, at ingen af de identificerede potentielle påvirkninger i hverken anlægsfase eller driftsfase vil medføre forringelse af tilstanden i de målsatte vandløb Skjern Å eller Ringkøbing Fjord eller være til hinder for målpopfyldelsen af vandområderne. På baggrund af væsentlighedsvurderingen vurderes det, at projektet ikke vil medføre væsentlig påvirkning på arter og habitatnaturtyper i Natura 2000-områder.

9.3.7 Grundvand

9.3.7.1 Eksisterende forhold

Områdets jordlag spiller en vigtig rolle i vurderingen af den naturlige beskyttelse af grundvandsmagasinet, da det kan have en reducerende virkning overfor nedsivende nitratholdigt vand og andre forurenende stoffer. Området består hovedsageligt af kvartære smeltevandsaflejringer af sand- og grus med mindre og tynde lag af silt og ler, så der er generelt en stor permeabilitet og dermed risiko for nedsivende vand.

Inden for projektområdet findes der ifølge vandområdeplanen både terrænnære, regionale og dybe grundvandsforekomster. Den vestlige del af rute 15 fra Ringkøbing til Vorgod-Barde ligger i områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD), ligesom den østligste del, vest for Herning, er inden for OSD. Den øvrige del af strækningen ligger i område med drikkevandsinteresser (OD). Flere steder ligger strækningen inden for indvindingsoplande til almene vandværker og er udpeget som nitrutfølsomt. Derudover passerer rute 15 gennem indsatsområder for grundvand, f.eks. ved Røgind, Mourier Petersens Plantage, Vorgod-Barde og ved Haunstrup.

Den eksisterende vejafvanding foregår primært i grøfter langs den eksisterende vejstrækning. Her opsamles vejvandet, der nedsiver enten til grundvandet eller ledes direkte til vandløb langs vejen. I grøfterne vil der ske en vis rensning og forsinkelse af vejvandet, inden det når recipienten. Kun i et enkelt udledningspunkt ledes vandet igennem et regnvandsbassin inden udledning til recipient, hvor der i bassinet sker en stor grad af rensning og forsinkelse af vejvandet.

9.3.7.2 Påvirkning under anlægsfasen

Anlægsarbejdet medfører, at de øverste lag af muld og overjord fjernes og erstattes med sand og grus. Ud over udbygning af selve vejen skal der foretages jordarbejder i forbindelse med udbygning af de tilsluttende veje, anlæg af bygværker og dæmnings, ved udgravning af blødbund og regnvandsbassiner samt ved etablering af midlertidige arbejdsveje.

Udbygningen af rute 15 skal flere steder ske i områder med aflejringer med stort organisk indhold. På strækningen ligger det terrænnære vandspejl dybere end vejen, men ifølge enkelte boringer nær vejens

tracé samt i lavtliggende områder nær åer og moser må det forventes, at der i anlægsfasen skal håndteres terrænnært grundvand, da der her er konstateret et grundvandsspejl lige under terræn. Der er også enkelte steder, hvor der forventes at være artesisk grundvand, hvilket betyder, at grundvandsspejlet (potentiallet) står over terrænoverfladen, hvis der graves ned til grundvandsspejlet.

Det forventes, at der i anlægsfasen skal håndteres grundvand ved etablering af flere bygværker og ved blødbundsudskiftning ved bl.a. Røgindvej, Videbæk Bæk og Vorgod Å. Det vurderes, at mindre blødbundsudskiftning kan tørholdes ved direkte lænsning, mens der ved større udskiftninger af blødbund må forventes anvendt sugespidsanlæg eller vådudskiftning under hensyntagen til vejens stabilitet. Der forventes ligeledes etableret midlertidig grundvandssænkning med sugespidsanlæg ved anlæg af toplan-skryds med Herningvej.

Det fastlægges, hvor der præcist vil være behov for midlertidige grundvandssænkninger bl.a. ved udførelse af supplerende borer, hvor de præcise hydrologiske forhold kan bestemmes. Forud for eventuel sænkning af grundvand vurderes, om grundvandssænkningen kan påvirke nærliggende borer og dermed grundvandsindvindingen i området, og om der kan ske eventuelle påvirkninger af vådområder, natur og ejendomme.

Forud for anlægsarbejderne sløjfes de direkte berørte private vand- og markboringer inden for anlægsområdet. Samlet vurderes det, at der vil være en mindre påvirkning af grundvandet i anlægsfasen, idet der skal sænkes og håndteres grundvand flere steder, herunder formodentlig forurenat grundvand samt okkerholdigt vand. Forurenat grundvand vil blive opsamlet, og der opstilles tiltag i forhold til bevarelse af monitoringsboringer.

9.3.7.3 Påvirkning når udbygningen er færdig

I projektets driftsfase kan der være en potentiel påvirkning af grundvandsressourcen ved nedsivning af vejvand, der kan indeholde miljøfremmede stoffer som vejsalt, tungmetaller, olieprodukter, organisk og opløst stof og næringsstoffer.

På mindre delstrækninger inden for OSD og indvindingsopland, hvor der indvindes drikkevand i nærheden af rute 15, har kommunerne stillet krav om, at der etableres kantopsamling, hvor vandet ledes via nedløbsbrønde i et lukket system til en række bassiner (regnvands- og grøftebassiner). Der vil ske nedsivning i mindre omfang fra grøfter og trug svarende til de nuværende forhold.

Hvor vejen forløber nær almene vandforsyningsboringer, er der særlig risiko for drikkevandsressourcen. Jf. ovenstående etableres der kantopsamling på disse strækninger, og der vil dermed ske kantopsamling i områder, der ligger helt nær boringsnære beskyttelsesområder (BNBO'er).

Det vurderes, at projektet ved brug af kantopsamling på sårbare strækninger medfører, at projektet ikke forringer den aktuelle tilstand af de eksisterende grundvandsforekomster og drikkevandsanlæg. Der vil fortsat ske nedsivning af vejvand inden for OSD og indvindingsopland, men med den forventede trafik på 7.500 - 13.700 køretøjer (ÅDT), vurderes nedsivningen ikke at påvirke de fastlagte miljømål for de målsatte grundvandsforekomster i Vandområdeplanerne.

9.3.8 Overfladevand

9.3.8.1 Eksisterende forhold

Undersøgelseskorridoren for udbygning af rute 15 Ringkøbing-Herning ligger i Vandområdedistrikt Jyl-

land og Fyn, og med undtagelse af en meget lille del nærmest Herning ligger hele projektområdet i hovedopland 1.8 Ringkøbing Fjord.

Vejvandet udledes i dag direkte eller indirekte til følgende målsatte vandløb; Følling Bæk, Røgind Bæk, Nørhede Bæk, Ølstrup Bæk, Herborg Bæk, Sundsig Bæk, Videbæk Bæk, Vorgod Å, Lillebækken, Mølsted Bæk, Mølbæk og Skjern Å. Vandløbene løber alle ud i Ringkøbing Fjord.

Den eksisterende afvanding foregår primært i grøfter langs den eksisterende vejstrækning. Her opsamles vejvandet, der nedsiver enten til grundvandet eller ledes direkte til vandløb langs vejen. I grøfterne vil der ske en vis rensning og forsinkelse af vejvandet, inden det når recipienten. Kun i et enkelt udledningspunkt ledes vandet igennem et regnvandsbassin inden udledning til recipient, hvor der i bassinet sker en stor grad af rensning og forsinkelse af vejvandet.

9.3.8.2 Påvirkning under anlægsfasen og afværgeforanstaltninger

De steder, hvor der skal foregå anlægsarbejde nær vandløb, skal der opsættes arbejdshegn langs vandløbet, for at forhindre kørsel og oplag tæt på vandløbet. Hegnet opsættes mindst to meter fra vandløbets kronekant.

Ved anlægsarbejde på broer skal der etableres opsamling til at hindre spild til vandløb. For at undgå påvirkninger af vandløb i anlægsfasen kan der udlægges halmballer til at opfange sediment, der kan lægges geotekstil på ubevoksede skrån timer, og der kan etableres opsamling for at hindre spild. Midlertidig udledning af overfladevand til vandløb skal ledes via halmballer, sandfang eller bassin, så der ikke udledes partikler mm., og så udledningshastighed tilpasses recipienten.

Ved anlæg af nye faunapassager ved vandløb bliver korte strækninger af vandløbet forlagt for at få et mere vinkelret og kortere krydsning. Ved omlægning af vandløb skal det eksisterende forløb så vidt muligt forblive åbent under selve omlægningen. Når den nye strækning er anlagt, kobles det eksisterende vandløb på den nye strækning, så vandet kan strømme frit imellem det nuværende vandløb opstrøms forlægningen og den nye strækning.

Udførsel af fundamenter ved udvidelse af vandløbspassager skal ske i byggegruber med interimsspuns. Byggegruberne holder sediment og beton inde i byggegruben og grundvand ude. På den måde undgås det, at den midlertidige grundvandssænkning vil påvirke tilstand og vandføring i vandløbene.

Ved mange af vandløbene er der risiko for okkerudvaskning, og hvor der er behov for midlertidig grundvandssænkning, skal der udføres overvågningsmålinger af indhold af ferrojern i vandet. Ved målinger af ferrojern højere end 0,2 mg/l skal der etableres okkerfældningsanlæg.

Der vil således ikke ske en forringelse af tilstanden i de nærtliggende målsatte vandløb, Skjern Å, Ringkøbing Fjord og anlægsarbejdet vil ikke være til hinder for målopfyldelsen i nogen af de berørte vandområder.

9.3.8.3 Påvirkning når udbygningen er færdig

Ved udbygningen af vejen øges vejarealet, hvorfor den samlede mængde vejvand, der udledes til vandløbene langs rute 15 forventes at stige. Der etableres nye grøfter og regnvandsbassiner i den side, hvor vejen udvides. En del af vandet fra vejen vil nedsive i grøfterne, mens resten ledes til regnvandsbassiner. Langs den del af vejen, hvor der ikke sker udvidelser eller ændringer, bibeholdes det eksisterende afvandingssystem. Den del af vejvandet, der ledes til regnvandsbassinerne tilbageholdes, hvorved udled-

ningen af vandet neddrøses og renses ved sedimentation af partikler, inden det udledes til nærliggende vandløb.

Projektet vil således for den del af vandet, der ledes til bassiner, medføre en forbedring i forhold til dagens situation, da der vil være en mindre hydraulisk belastning af vandløbene, reduceret risiko for erosion og en reduceret risiko for oversvømmelse. Regnvandsbassiner vil kunne tilbageholde både organiske, iltforbrugende stoffer og miljøfremmede stoffer. Der vil være forskel på påvirkningen af de forskellige vandløb, men samlet set er det vurderet, at der ikke vil ske en forringelse af tilstanden i de nærtliggende målsatte vandløb, Skjern Å, Ringkøbing Fjord, og at projektet i driftsfasen ikke vil være til hinder for målopfyldelsen i nogen af de berørte vandområder.

Miljøkonsekvensrapporten er udarbejdet i perioden forår 2019 til forår 2022. Vurderinger af konsekvenserne for vandmiljøet er lavet i overensstemmelse med kapitel 8 i vejledning til bekendtgørelse om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter (Miljøstyrelsen 2017).

Miljøstyrelsen har som følge af Miljø- og Fødevareklagenævnets afgørelse af 23. februar 2023 i sagen 22/02461 efterfølgende suspenderet de dele af vejledningen, der indeholdt den hidtidige praksis for anvendelse af en konkret væsentlighedsvurdering i tilfælde, hvor relevante miljøkvalitetskrav er overskredet.

Miljøstyrelsen er på tidspunktet for høring af forslag til anlægslov ikke fremkommet med ny vejledning til de suspenderede afsnit i indsatsbekendtgørelsen. Der foreligger af den årsag en juridisk usikkerhed i forhold til fortolkning af vandrammedirektivet i forlængelse af Miljø- og Fødevareklagenævnets afgørelse af 23. februar 2023.

9.3.9 Forurennet jord

9.3.9.1 Eksisterende forhold

Mindre dele af projektet skal anlægges, hvor jorden kan være forurennet og er kortlagt efter jordforureningsloven. Der er fem kortlagte arealer, som kan blive påvirket af vejprojektet.

Det drejer sig om vognmandsvirksomhed, garage, værksted og olietanke vest for Lervangvej, der var i drift fra 1977-2002, en tørrecentral og engroshandel øst for Lervangvej med salg af motorbrændstof, brændsel, smørelolie mv. i perioden fra 1969-2003, Thorshuse Losseplads i Videbæk, der var i drift fra 1965-1980, hvor der er konstateret olie (kulbrinter), klorerede opløsningsmidler, lossepladsperkolat og lossepladsgas, Vølund A/S Maskinindustri (jern og metalvareindustri) i Videbæk, der var i drift fra 1969-1995, hvor der er konstateret nikkel og klorerede opløsningsmidler på ejendommen, Maskinforretning og Autoreparation i Barde by fra 1973-1992 og møbelindustri fra 1994 og fremad.

Jord inden for vejareal, herunder rabatjord, betragtes ifølge jordflytningsbekendtgørelsen som lettere forurennet, da jorden kan indeholde forhøjede koncentrationer af tjærestoffer, tungmetaller eller tung olie. Ved sideudvidelse og opgravning af jord langs rute 15 vil rabatjorden derfor skulle håndtere lettere forurennet jord.

Desuden findes et større antal opfyldte arealer, hvoraf mange er tidligere mindre vandhuller eller lavninger, der potentielt kan indeholde forureninger.

9.3.9.2 Påvirkning under anlægsfasen og afværgeforanstaltninger

Jordhåndtering kan medføre risiko for spredning af forurenede jord. Spild ved håndtering af brændstof, tanke mv. kan medføre risiko for forurening af jord.

Anlægsarbejde, opgravning og flytning af jord inden for en kortlagt del af en ejendom, vejareal/rabat eller områdeklassificeret areal skal anmeldes til kommunen, og jorden skal analyseres og håndteres efter reglerne i jordflytningsbekendtgørelsen. Flytning af jord skal ligeledes foretages efter de vedtagne regulativer for jordflytning i Ringkøbing-Skjern og Herning Kommuner.

Når projektet er detailprojekteret, skal der udarbejdes en jordhåndteringsplan for den del af jorden, der håndteres på forureningskortlagte ejendomme, jf. jordflytningsbekendtgørelsen.

9.3.9.3 Påvirkning, når udbygningen er færdig

Diffus forurening fra veje øges med øget trafik. Det kan medføre risiko for forurening af jord og grundvand. Spild ved uheld medfører risiko for forurening af jord og grundvand.

I driftsfasen forventes det, at jorden langs den udbyggede vej med tiden vil blive lettere forurenede med tungmetaller, olieprodukter, tjærestoffer (PAH'er) fra støv, sprøjt og afstrømning fra vejbanerne. Denne påvirkning vurderes at være afgrænset til den nærmeste rabatjord langs vejen, og jorden vil i fremtiden blive betragtet som lettere forurenede vejjord ligesom i dag. Der skal som udgangspunkt ikke håndteres jord i driftsfasen, men mindre mængder sediment vil skulle opgraves fra regnvandsbassiner med nogle års mellemrum. Opgravet sediment og slam vil blive bortskaffet til godkendt modtageanlæg.

9.3.10 Råstoffer, jord og affald

9.3.10.1 Eksisterende forhold

Råstofplan 2020 for Region Midtjylland fastlægger områder inden for hvilke, der kan indvindes primære råstoffer som sand, sten, grus, ler og kalk mv. Graveområder er arealer, der er reserveret til råstofindvinding, og hvor der kan søges om tilladelse til indvinding. Interesseområder er derimod områder, hvor der er en formodning om, at der findes råstoffer.

På strækningen vest for Videbæk findes to aktive råstofgrave. Det fremgår af råstofplanen, at der er statslige vejinteresser inden for området. Desuden findes et interesseområde, hvor der potentielt kan ske indvinding, hvis området i en senere råstofplan overgår til råstofgraveområde.

9.3.10.2 Påvirkning under anlægsfasen og afværgeforanstaltninger

I forbindelse med opbrydning af eksisterende veje samt nedrivninger af bygninger, enkelte bygværker og sideudbygning af bygværker f.eks. ved vandløb genereres affald i form af asfalt, beton, armering, forskelligt bygningsaffald samt jord og grus. Der kan være risiko for at dele af affaldet kan indeholde miljø- og sundhedsskadelige stoffer, mens andre materialer som jord og grus vil kunne anvendes i projektet uden risiko.

Samlet vurderes det, at der vil være en moderat påvirkning ved anvendelse af råstofferne til projektet, idet der skal anvendes maksimalt 1,6 mio. m³, hvilket er ca. tre gange så meget, som der indvindes i Ringkøbing-Skjern Kommune og ca. 20 % af den årlige indvinding i Region Midtjylland.

På grund af det relativt store forbrug af råstoffer til udbygning af rute 15, er det vurderet, om det nær projektområdet er muligt at indvinde råstoffer, som kan anvendes direkte i projektet. Der er foreslået fire

områder, og der er udført et overslag for mængden af råstoffer inden for områderne ud fra gennemgang af borer. Der vil ifølge råstofloven skulle søges om indvindingstilladelse efter gældende regler i Region Midtjylland.

Tilkørsel af både råstoffer og øvrige ressourcer som stål, beton, asfalt mv. medfører ligeledes en påvirkning ved transport. Ved nedrivning og ombygning af eksisterende broer og veje er der risiko for spredning af affald og dermed spredning af miljøfremmede stoffer i miljøet.

I anlægsfasen vil der genereres forskellige affaldstyper, primært i form af bygge- og anlægsaffald fra nedrivning af bygninger, opbrydning af eksisterende veje og betonrør. Affaldsmængden fra udbygningen af vejen vurderes at være ubetydelig, da den primært anlægges i åbent land. Mængder af affald fra nedrivning af bygninger er endnu ikke opgjort, men vurderes at være relativ stor. Opgørelse af disse mængder vil ske i en senere detailprojekteringsfase.

Der vil i detailprojekteringsfasen blive set på muligheden for at indvinde råstoffer nær projektområdet, hvorved transport i forbindelse med anvendelse af råstoffer reduceres.

Bygge- og anlægsaffald skal hvis muligt genanvendes efter nedknusning eller lignende, så råstof- og ressourceforbruget begrænses. Materialer med en kvalitet, der gør dem egnede til direkte genbrug, kan lægges i depot med henblik på senere genbrug.

9.3.10.3 Påvirkning når udbygningen er færdig

I forbindelse med almindelig drift og vedligehold af den udbyggede rute 15 vil der løbende være et mindre forbrug af materialer i form af sand, grus, asfalt, stål og metal, og dertil bortskaffelse af mindre mængder affald i form af udskiftning af slidbaner og øvrigt vedligehold af broer, veje og vejudstyr. Råstofforbruget og affaldsmængderne knyttet dertil vurderes at være ubetydelige.

9.3.11 Arealindgreb og ledninger

9.3.11.1 Påvirkning af arealer fra anlægsprojektet

Anlægsprojektet vil medføre, at mellem 88 og 108 ha skal inddrages som fremtidigt vejareal. I forbindelse med anlægsarbejdet er der behov for midlertidige arealer til arbejdsplads og oplagsarealer. Dette midlertidigt inddragede areal skønnes at udgøre mellem 80 og 100 ha.

I alt forventes mellem 240 og 280 ejendomme at skulle afgive areal til vejprojektet, og af disse forventes mellem 30 og 90 ejendomme at blive totaleksproprieret. Det store spænd i antallet af totalekspropriationer skyldes usikkerhed om, i hvilket omfang Ekspropriationskommissionen vil tilbyde ejendomme i umiddelbar nærhed til vejen overtagelse på baggrund af gener i form af støj, nærhed og dominans.

9.3.11.2 Påvirkning af ledninger fra anlægsprojektet

Større ledninger i og i nærheden af rute 15 er blevet kortlagt, og der er foretaget en vurdering af, hvordan de ledninger, der i dag krydser vejen, eller ligger tæt på udbygningen, kan håndteres. Når vejen udbygges, vil flytning af ledninger ske efter dialog og aftale med ledningsejerne.

Der er placeret en gasfordelingsledning syd for rute 15 i varierende afstand fra vejen. Flere steder krydser store spildevandsledninger, højspændingsluftledninger og højspændingsjordkabler vejen. Derudover er

der mange mindre ledninger, kabler og rør, som også vil blive kortlagt og håndteret i forbindelse med detailprojekteringen.

9.4 Støjisoleringsordningen

Hvor etablering af støjskærme/støjvolde ikke vurderes at få tilstrækkelig virkning, eller af anden årsag ikke er en hensigtsmæssig løsning, er støjisolering af boliger et alternativ eller supplement.

For anlægsprojekterne i lovforslagets § 1, stk. 1, etableres derfor en ordning om tilskud til facadeisolering af særligt støjramte helårsboliger i overensstemmelse med ”Projektvejledning for administration af Vejdirektoratets støjisoleringsordning (Vejdirektoratet, 2009)”.

Vejdirektoratet administrerer ordningen og udpeger de boliger, der omfattes af denne. Støjisolering af boliger omfatter typisk forbedring eller udskiftning af vinduer med henblik på at dæmpe det indendørs støjniveau fra vejanlægget. Udpegningen sker ud fra facadestøjberegninger på baggrund af forholdene 12 måneder efter, at det pågældende vejanlæg er taget i brug. Anlægget betragtes som taget i brug, når det udbyggede vejanlæg er åbnet for trafik i alle spor.

Der kan ydes tilskud på 90 % af udgifterne til boliger med et støjniveau på 73 dB og derover, 75 % af udgifterne ved et støjniveau på 68 og under 73 dB og tilskud på 50 % af udgifterne ved et støjniveau på mellem 63 og under 68 dB.

Ordningen ophører 60 måneder efter det udbyggede vejanlæg er taget i brug

10. Forholdet til EU-retten

Det vurderes samlet set, at anlægsprojekterne i § 1 kan gennemføres inden for EU-rettens rammer.

10.1 VVM-direktivet

VVM-direktivet (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, som ændret ved direktivet 2014/52/EU af 16. april 2014), indeholder minimumskrav til proceduren for tilladelse til offentlige projekter, som kan forventes at få væsentlig indvirkning på miljøet.

VVM-direktivet er implementeret i vejlovens kapitel 2 a, og regler udstedt i medfør heraf, for så vidt angår statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter.

I henhold til vejlovens § 17 a, stk. 3, kræver Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af vejlovens bilag 1 eller 2, ikke administrativ tilladelse, når projektet opnår tilladelse ved anlægslov.

Folketingets vedtagelse af en anlægslov vil udgøre tilladelsen til anlægsprojektet i overensstemmelse med tilladelseskrauet i VVM-direktivets artikel 2, stk. 1.

Anlægsprojekternes indvirkning på miljøet er beskrevet og vurderet i miljøkonsekvensrapporterne herunder vurdering af projektets indvirkning på Natura 2000-områder. Miljøkonsekvensrapporterne er udarbejdet i overensstemmelse med kravene i vejlovens kapitel 2 a. De gennemførte miljøundersøgelser og høring opfylder kravene i vejlovens kapitel 2 a, for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage eller domstolsprøvelse. Lovforslagets punkt 9 indeholder en sammenfatning af de vurderede påvirkninger

af miljøet. Anlægsprojekterne er således miljøkonsekvensvurderet og forberedt til at kunne vedtages af Folketinget i enkeltheder ved lov.

Med Folketingets vedtagelse af et anlægsprojekt i enkeltheder bemyndiges transportministeren til at gennemføre anlægsprojektet i overensstemmelse med lovforslag, projektbeskrivelse og miljøvurderinger. Herefter kan anlægsprojektet gennemføres på grundlag af loven og inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkning på miljøet. Eventuelle ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet og dertil knyttede projekter, der er omfattet af vejlovens bilag 2, vil være omfattet af den administrative procedure i vejlovens kapitel 2 a.

10.2 Habitat- og Fuglebeskyttelsesdirektivet

I medfør af Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter, som ændret senest ved Rådets direktiv 2013/17/EU af 13. maj 2013 (habitatdirektivet), og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle, som ændret senest ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning 2019/1010/EU af 5. juni 2019, (fuglebeskyttelsesdirektivet), er der i Danmark udpeget en række særlige beskyttelsesområder (Natura 2000-områder).

Det følger af habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, at der i forbindelse med bl.a. anlægsprojekter skal gennemføres en vurdering af projektets virkninger på Natura 2000-området (konsekvensvurdering), hvis en væsentlig påvirkning af Natura 2000-områdets bevaringsmålsætninger ikke kan udelukkes.

Vedtagelsen af anlægsprojekterne i lovforslagets § 1 i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, og de nødvendige undersøgelser af projekternes virkninger på Natura 2000-området er derfor gennemført inden lovforslagets vedtagelse. Der er udført de nødvendige vurderinger af projekternes påvirkninger af Natura 2000-områder.

Som anført i punkt 9 er det i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingerne af anlægsprojekterne i lovforslagets § 1 konstateret, at ingen Natura 2000-områder vil blive væsentligt påvirket af de pågældende projekter.

Habitatdirektivets artikel 12-16 indeholder bestemmelser om beskyttelse af visse dyre- og plantearter, som er optaget på direktivets bilag IV (bilag IV-arter).

Efter habitatdirektivets artikel 12 skal medlemsstaterne træffe de nødvendige foranstaltninger til at indføre en streng beskyttelsesordning i det naturlige udbredelsesområde for de dyrearter, der er omfattet af bilag IV, litra a), med forbud mod bl.a. forsætlig forstyrrelse af disse arter og beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- eller rasteområder. En tilsvarende forpligtelse gælder efter artikel 13, for så vidt angår de plantearter, der er omfattet af bilag IV, litra b), og en tilsvarende beskyttelsesordning gælder efter fuglebeskyttelsesdirektivets artikel fem og ni, for så vidt angår fugle, som i vild tilstand har deres naturlige ophold på medlemsstaternes område i Europa, hvor EU-traktaten finder anvendelse.

Det følger af habitatdirektivets artikel 16, at hvis der ikke findes nogen anden brugbar løsning, og fravigelse ikke hindrer opretholdelse af den pågældende bestands bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde, kan bestemmelserne i artikel 12 og 13 fraviges af hensyn til andre bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsmæssige interesser.

Habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, artikel 13, stk. 1, og fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5 er gennemført i dansk ret ved en række bestemmelser, herunder det generelle forbud i naturbeskyttelseslovens § 29

a og jagt og vildtforvaltningslovens § 6 a og § 7, samt artsfredningsbekendtgørelsen. Ved dette lovforslag sker der ikke fravigelse af den nævnte lovgivning.

Der er i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingerne konstateret påvirkning af en række bilag IV-arter, hvorfor der er fastsat afværgeforanstaltninger herfor, som er nærmere beskrevet i de bagvedliggende miljøvurderinger. Anlægsmyndigheden udfører afværgeforanstaltninger i henhold til de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger ved gennemførelsen af anlægsprojekterne.

Det er for alle bilag IV-arterne i undersøgelseskorridoren for de respektive projekter vurderet, at den økologiske funktionalitet er opretholdt i driftsfasen.

10.3 Århus-konventionen

Lovforslaget lever op til kravene om klage eller domstolsprøvelse i Konvention om adgang til oplysninger, offentlig deltagelse i beslutningsprocesser samt adgang til klage eller domstolsprøvelse på miljøområdet (Århuskonventionen). EU er kontraherende part under Århus-konventionen, og konventionen er derfor også gennemført i EU-retten, jf. herved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/35/EF af 26. maj 2003 om mulighed for offentlig deltagelse i forbindelse med udarbejdelse af visse planer og programmer på miljøområdet og om ændring af Rådets direktiv 85/337 /EØF (det tidligere VVM-direktiv) og Rådets direktiv 96/61 /EF af 24. september 1996 om integreret forebyggelse og bekæmpelse af forurening (det tidligere I PPC-direktiv), for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage og domstolsprøvelse.

Efter Århus-konventionens artikel 9, stk. 2, skal enhver part under konventionen inden for rammerne af dens nationale lovgivning sikre, at medlemmer af den berørte offentlighed, som har tilstrækkelig interesse, har adgang til ved en domstol og/eller et andet ved lov etableret uafhængigt og upartisk organ at få prøvet den materielle og processuelle lovlighed af enhver afgørelse, handling eller undladelse, der er omfattet af bestemmelserne i konventionens artikel 6. Hvad der udgør tilstrækkelig interesse, fastsættes i overensstemmelse med dansk rets almindelige regler og i overensstemmelse med det mål at give den berørte offentlighed vid adgang til domstolsprøvelse inden for rammerne af konventionen. Ikke-statslige organisationer, der arbejder for at fremme miljøbeskyttelse, og som imødekommer alle krav efter national lovgivning, anses for at have tilstrækkelig interesse, jf. også konventionens artikel 2, stk. 5.

Reglerne om klage og domstolsprøvelse i forhold til miljøvurdering af konkrete projekter (VVM) er gennemført i EU-retten i artikel 11 i VVM-direktivet.

Det følger af Århus-konventionens artikel 9, stk. 3, at medlemmer af offentligheden, der opfylder eventuelle kriterier i national ret, skal have adgang til administrative eller retslige procedurer for at anfægte private personers og offentlige myndigheders handlinger eller undladelser, der er i strid med nationale bestemmelser, der vedrører miljøet. Denne forpligtelse, som ikke er gennemført i særskilte EU-regler, anses i relation til nærværende lovforslag også for at være opfyldt ved dansk rets almindelige adgang til at anlægge et civilt søgsmål.

Efter Århus-konventionens artikel 9, stk. 4, skal procedurer omfattet af bestemmelsens stk. 2 og 3 stille tilstrækkelige og effektive retsmidler til rådighed, inklusive foreløbige retsmidler, hvor dette findes passende, der skal være rimelige og retfærdige, betimelige og ikke uoverkommeligt dyre.

Processen ved danske domstole forudsættes at leve op til kravene i Århus-konventionen og VVM-direktivet mv. Efter dansk praksis kan enhver, der har retlig interesse efter dansk rets almindelige regler, herunder også organisationer omfattet af Århus-konventionens artikel 2, stk. 5, således bl.a. indbringe spørgsmålet om en lovs forenelighed med EU-retten for de danske domstole. I lyset af EU-Domstolens

dom af 13. februar 2014 i sag C-530/11. Kommissionen mod Storbritannien vil retten ved søgsmål om forhold vedrørende miljøet, der er omfattet af dette lovforslag, skulle påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter. Forpligtelsen påhviler samtlige retsinstanser.

10.4 Vandrammedirektivet

Det følger bl.a. af vandrammedirektivet, at medlemsstaterne skal forebygge forringelse af tilstanden for alle målsatte overfladevandområder og grundvandsforekomster og beskytte, forbedre og restaurere alle overfladevandområder og grundvandsforekomster med henblik på at opnå god økologisk og god kemisk tilstand for overfladevandområder og god kemisk og kvantitativ tilstand for grundvandsforekomster senest 2015. Denne frist kan under visse betingelser forlænges for de enkelte vandforekomster til 2021, henholdsvis 2027. Fristforlængelse og grundlaget herfor skal fremgå af vandområdeplanen.

EU-Domstolen har i Weser-dommen (C-461/13) fastslået, at der foreligger en forringelse af den økologiske tilstand af et overfladevandområde, hvis et eller flere kvalitetselementer (f.eks. ålegræs, klorofyl eller bundfauna) falder en klasse - f.eks. fra god til moderat tilstand - selvom det ikke betyder, at hele vandområdet falder en klasse. Hvis vandområdet allerede befinder sig i den laveste klasse (dårlig tilstand), vil enhver yderligere forringelse af dette vandområde udgøre en forringelse i direktivets forstand.

EU-Domstolen har i Association France Nature Environnement-dommen (C-525/20) endvidere fastslået, at også en midlertidig kortsigtet forringelse uden langsigtede konsekvenser kan udgøre en forringelse i vandrammedirektivets forstand.

Endvidere har EU-Domstolen i dommen Land Nordrhein-Westfalen (C-535/18) angående vandrammedirektivet og målsat grundvand udtalt, at begrebet forringelse af tilstanden skal forstås ens, uanset om der er tale om overfladevand eller grundvand.

Det skal sikres, at projektet ikke vil medføre varig eller midlertidig forringelse af tilstanden i målsatte vandforekomster eller hindre opfyldelsen af de fastsatte mål for forekomsterne i bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster.

Direktivet er bl.a. implementeret i dansk ret ved lov om vandplanlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 126 af 26. januar 2017, med tilhørende bekendtgørelser. Bindende vandplanlægning for vandrammedirektivets tredje planperiode 2021-2027 er fastsat efter lov om vandplanlægning i bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster, bekendtgørelse om overvågning af overfladevandets, grundvandets og beskyttede områders tilstand og om naturovervågning af internationale naturbeskyttelsesområder og bekendtgørelse om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter.

Det er i miljøkonsekvensrapporterne vurderet, at der ikke umiddelbart synes at være nogle væsentlige konflikter vedrørende vandløb, omfattet af vandplanlægningen, på strækningerne. Dette afklares og håndteres i nødvendigt omfang endeligt ved detailprojekteringen. Det sikres, at anlægsprojekterne ikke vil medføre varig eller midlertidig forringelse af tilstanden i målsatte vandforekomster eller hindre opfyldelsen af de fastsatte mål for forekomsten i bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster.

Dele af anlægsprojekterne går igennem områder med særlige drikkevandsinteresser. I forbindelse med detailprojekteringen vil der blive udført supplerende undersøgelser med henblik på at dokumentere, at eventuel grundvandssænkning i forbindelse med etablering af projektet ikke påvirker drikkevandsindvinningen eller de berørte grundvandsforekomsters tilstand.

10.5 Havstrategidirektivet

Det følger af havstrategidirektivet (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/56/EF af 17. juni 2008 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets havmiljøpolitiske foranstaltninger - EU-tidende 2008 nr. L 164), at en god tilstand skal etableres eller fastholdes i alle europæiske havområder senest i 2020. Som led i implementeringen af havstrategidirektivet offentliggjorde regeringen i april 2018 sin anden havstrategi. Lovbekendtgørelse nr. 1161 af 25. november 2019 om havstrategi (herefter havstrategiloven) beskriver god miljøtilstand og fastsætter miljømål for 11 forskellige deskriptorer. Det følger af § 18 i lov om havstrategi, at statslige, regionale og kommunale myndigheder ved udøvelse af beføjelser i medfør af lovgivningen er bundet af de miljømål, der er fastsat i havstrategien.

Havstrategiloven og Danmarks Havstrategi omfatter alle farvande herunder havbund og undergrund på søterritoriet og i de eksklusive økonomiske zoner. Havstrategiloven finder imidlertid ikke anvendelse på indre og ydre territoriale farvande, der strækker sig ud til én sømil uden for basislinjen, i det omfang disse farvande er omfattet af vandplanlægningen efter lov om vandplanlægning og/eller indsatser, der indgår i en vedtaget Natura 2000-plan efter lovbekendtgørelse nr. 119 af 26. januar 2017 om miljømål mv. for internationale naturbeskyttelsesområder. Strategien indeholder også en vurdering af de kumulative effekter fra presfaktorer på havmiljøet.

Det er i miljøkonsekvensvurderingerne af anlægsprojekterne i § 1 fundet, at der ikke vil være en væsentlig påvirkning af de direkte recipienter. Deraf følger, at der heller ikke vil være påvirkning af det marine økosystem.

11. Hørte myndigheder og organisationer mv.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 7. juli 2023 til den 17. august 2023 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

Kolding Kommune, Kalundborg Kommune, Holbæk Kommune, Ringkøbing-Skjern Kommune, Herning Kommune, Fredericia Kommune, Kommunernes Landsforening (KL), Danske Regioner, Region Midtjylland, Region Sjælland, Region Syddanmark, Rigspolitiet, Trekantsområdets Brandvæsen, Arriva, DSB, Midttrafik, Sydtrafik, Trafikselskaber i Danmark, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Metal, Dansk Transport og Logistik (DTL), DI Transport, Fagligt Fælles Forbund – 3F, FOA, Håndværksrådet, ITD, Landsorganisationen i Danmark (LO), Danske Advokater, Campingbranchen, Cyklistforbundet, Danmarks Frie Autocampere, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Camping Union, Dansk Handicap Forbund, Dansk Ledningsejerforum, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Vandrelaug, Dansk Vejforening, Danske Handicaporganisationer, Danske Havne, Danske Motorcyklister, Det Centrale Handicapråd, Det Økologiske Råd, Energinet, FDM, Forbrugerrådet, Friluftsrådet, Kommissarius, Landbrug & Fødevarer, Landsforeningen af Menighedsråd, Landsforeningen Landsbyer i Danmark, Livet med Handicap (LEV), NOAH, Parcelhusejernes Landsforening, Rigsrevision, Rådet for Bæredygtig Trafik og Rådet for Sikker trafik.

12. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Anlægsprojekterne finansieres via finansloven af Transportministeriet. Anlægsudgifterne (samlet anlægsbudget i mia. kr. 2023-prisniveau, FL-23 125,86) anslås til 3,90 mia. kr. i 2023-2028. Udgifter for Vejdirektoratet til drift og vedligehold af de udbyggede statsveje.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Begrænset meradministration i anlægsfasen for henholdsvis Transportministeriet og Vejdirektoratet. De berørte kommuner og regioner vil i relation til anlægsprojektet skulle behandle diverse ansøgninger og anmeldelser.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Projekterne medvirker til at reducere rejsetiden og forbedre regulariteten af rejsetiden på strækningerne. Det vil	Der vil i anlægsperioden være forøget rejsetid på strækningerne. Det vil betyde en periode med forøgede omkostninger til

	medvirke til flere fordele for erhvervslivet i området i form af reducerede omkostninger til transport af varer og bedre adgang til kvalificeret arbejdskraft. Forbedret konkurrencesituation for erhvervslivet og forbedret rekrutteringsgrundlag	transport af varer og gener for pendlertrafikken.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Mindre konsekvenser i forbindelse med ekspropriationer.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Mindre konsekvenser i forbindelse med ekspropriationer.
Klimamæssige konsekvenser		Der forventes en stigning i trafikken som følge af forbedret vejstandard efter udbygningen af vejene. Det vil betyde en stigning i CO ₂ -udslippet fra trafikken, der kører på strækningen.
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Færre støjbelastede boliger langs E20/E45 ved Kolding og rute 15 Ringkøbing- Herning ved etablering af støjafskærmning.	Arealindgreb og forstyrrelser af befolkning, natur, landskab og kulturmiljø. Forstyrrelser af befolkning og natur vil især være knyttet til anlægsfasen.
Forholdet til EU-retten	Anlægsprojektet er omfattet af reglerne om vurdering af indvirkningerne på miljøet og om inddragelse af offentligheden, der følger af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet) som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU. Det er vurderet, at projektet gennemføres inden for rammerne af VVM-direktivet. På baggrund af de gennemførte miljømæssige vurderinger er det vurderingen, at gennemførslen af projektet kan ske inden for rammerne af habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet.	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/ Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	Ja	Nej X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Det foreslås i § 1, stk. 1, at transportministeren bemyndiges til at 1) udbygge motorvej E20/E45 ved Kolding, jf. bilag 1, 2) anlægge Kalundborgmotorvejens 3. etape, jf. bilag 2, 3) udbygge rute 15 Ringkøbing-Herning, jf. bilag 3, 4) anlægge og omlægge lokale veje og stier, herunder forlænge Kalundborgvej, etablere en parallelvej fra Holbækvej til Amtsvejen og en vej fra Holbækvej mod syd over motorvejen, 5) anlægge en forlængelse af Bødkervej over Nordvestbanen og 6) nedklassificere en strækning af Holbækvej/Kalundborgvej fra Tømmerup til Svebølle, jf. bilag 2, og strækning af Ringkøbingvej/Herningvej og Videbækvej/Haunstrup Hovedgade/Albækvej, jf. bilag 3.

Kort over strækninger kan ses i bilag 1-3 til loven.

Det betyder, at transportministeren herefter er bemyndiget til at foretage de udbygninger af eksisterende vejnet, anlægge ny statsvej samt omlægge lokale veje og stier, som er oplistet i bestemmelsen.

I praksis vil det betyde, at det er Vejdirektoratet, som står for den egentlige gennemførelse af projektet.

Det foreslås i § 1, stk. 2, 1. pkt., at efter færdiggørelsen af anlægsprojekterne overdrager transportministeren lokale veje og stier, jf. § 1, stk. 1, nr. 4, til de respektive kommuner.

I praksis vil det betyde, at efter færdiggørelsen af de lokale veje overdrager Vejdirektoratet disse til de respektive kommuner som kommuneveje. Overdragelsen af de lokale vejefølger af dette lovforslag og forudsætter ikke anvendelse af vejlovens regler om nedklassificering, jf. vejlovens § 12.

Erstatningsveje, der etableres som konsekvens af lukning af private adgange, vil få status af privat vej eller private fællesvej.

Når de respektive kommuner overtager de pågældende anlæg mv., vil kommunerne samtidig være vejmyndighed i medfør af vejlovens § 7. I overensstemmelse med den almindelige ordning i vejloven har kommunalbestyrelserne efter overdragelsen af anlægget de beføjelser og forpligtelser, som den kommunale vejmyndighed har i medfør af vejloven og anden lovgivning herunder vedligeholdelsesforpligtelsen, jf. vejlovens § 8, stk. 1.

Det foreslås i § 1, stk. 2, 2. pkt., at efter færdiggørelsen af Bødkervejs forlængelse over Nordvestbanen, jf. § 1, stk. 1, nr. 5, overdrages vejen til Holbæk Kommune og brokonstruktionen til Banedanmark.

Det betyder, at efter færdiggørelsen af forlængelse af vej, herunder etablering af brokonstruktion over Nordvestbanen, vil Vejdirektoratet overdrage vejen til Holbæk Kommune som kommunevej, mens brokonstruktionen overdrages til Banedanmark.

Overdragelsen til kommunevej følger af dette lovforslag og forudsætter ikke anvendelse af vejlovens regler om nedklassificering, jf. vejlovens § 12.

Når Holbæk Kommune overtager det pågældende anlæg mv., vil kommunen samtidig være vejmyndighed i medfør af vejlovens § 7. I overensstemmelse med den almindelige ordning i vejloven har kommunalbestyrelsen efter overdragelsen af anlægget de beføjelser og forpligtelser, som den kommunale vejmyndighed har i medfør af vejloven og anden lovgivning herunder vedligeholdelsesforpligtelsen, jf. vejlovens § 8, stk. 1.

Overdragelse af brokonstruktionen vil ske på baggrund af aftale mellem Vejdirektoratet og Banedanmark, hvor de nærmere rammer for Banedanmarks fremtidige ejerskab og vedligeholdelsesforpligtigelse defineres.

Til § 2

Det foreslås i § 2, at transportministeren kan foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af projekterne i § 1, stk. 1.

Det vil medføre, at transportministeren kan udbygge eller få udbygget de pågældende strækninger nævnt i § 1, stk. 1, med dertil hørende anlæg. Bestemmelsen vil udgøre hjemlen til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af den samlede udbygning, herunder bl.a. ekspropriation, anlæg og omlægning af veje og nødvendige ledningsarbejder mv.

Bemyndigelsen skal endvidere ses i sammenhæng med lovforslagets § 5, som forpligter transportministeren til at udføre afværgeforanstaltninger af hensyn til naturen ved gennemførelsen af anlægsprojektet.

Til § 3

I henhold til vejlovens § 40 kan vejbyggelinjer pålægges på en ejendom. Vejbyggelinjer defineres som en sikringslinje med vejmyndigheden som påtaleberettiget, som indebærer begrænsninger i ejerens eller andre rettighedshaveres råden over et nærmere defineret areal, jf. vejlovens § 3, nr. 8. Vejmyndigheden er den myndighed, der administrerer en offentlig vej, jf. vejlovens § 3, stk. 1, nr. 1.

På statsveje pålægges vejbyggelinjer med en indbyrdes afstand op til 100 meter. Dermed er vejbyggelinjen i dag typisk 50 meter på begge sider af midten af en motorvej og andre statsveje. Langs til- og frakørselsramperne til en motorvej og andre statsveje er vejbyggelinjen typisk ca. 25 meter.

Da der ofte er terrænforskelle mellem vejen og det omgivende terræn bliver der tillagt et højde- og passagetillæg, jf. vejlovens § 40, stk. 5. Det betyder, at hvis terrænet ikke ligger i samme højde som vejen, forøges vejbyggelinjen med et højde- og passagetillæg. Med terræn menes der den fremtidige terrænhøjde omkring det påtænkte vejanlæg.

På de arealer, der ligger foran en vejbyggelinje, må der ikke uden vejmyndighedens tilladelse opføres ny bebyggelse eller tilbygning til eksisterende bebyggelse, foretages væsentlige forandringer i eksisterende bebyggelse, genopføres nedbrændt eller nedrevet bebyggelse eller etableres andre anlæg og indretninger af blivende art, jf. vejlovens § 40, stk. 3.

Det foreslås i § 3, at der på strækningerne nævnt i § 1, stk. 1, nr. 1, kan pålægges vejbyggelinjer med en indbyrdes afstand på op til 120 meter.

Begrundelsen for at udvide vejbyggelinjernes maksimumsafstand er, at den generelle bestemmelse i vejlovens § 40 ikke vurderes at være tilstrækkelig, når motorvejen udbygges til 6-8 spor.

Ved pålæg af vejbyggelinjer efter den foreslåede bestemmelse finder reglerne om vejbyggelinjer i kapitel 4 i lov om offentlige veje i øvrigt anvendelse.

Til § 4

Reglerne for miljøkonsekvensvurdering af statslige vejanlæg er i vejlovens kapitel 2 a.

Det følger af vejlovens § 17 a, stk. 3, at Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af bilag 1 eller 2, jf. stk. 1 og 2, ikke kræver administrativ tilladelse, når projektet opnår tilladelse ved anlægslov. Projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, kan fritages fra høring af offentligheden, jf. § 17 h, stk. 6, forudsat at formålet med dette kapitel, jf. § 1, nr. 6, opfyldes.

Det foreslås i § 4, at anlægsprojekterne nævnt i § 1, stk. 1, skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projekternes påvirkninger på miljøet, jf. kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v.

Forslaget skal ses i sammenhæng med den foreslåede § 1, hvorefter transportministeren bemyndiges til at gennemføre anlægsprojekterne i overensstemmelse med bestemmelserne i lovforslagets § 1, stk. 1, jf. lovens bilag 1-3 og projektbeskrivelsen i lovforslagets almindelige bemærkninger. Anlægsprojekternes indvirkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projektet, som ligger til grund for Folketingets vedtagelse af loven.

Med vedtagelsen af lovforslaget vil Folketinget meddele godkendelse af miljøkonsekvensvurderingerne til anlægsprojekterne og for så vidt projekterne i § 1 også godkendelse i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3. Det betyder, at anlægsprojekterne herefter vil skulle gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projekternes indvirkninger på miljøet, jf. lovens § 4. Dette er i overensstemmelse med vejlovens § 17 a, stk. 3, hvoraf fremgår, at i de tilfælde, hvor Folketinget tillader et projekt ved anlægslov, skal der ikke meddeles administrativ godkendelse af miljøkonsekvensvurderingen. Loven træder i stedet for den administrative tilladelse.

Ved meddelelse af en administrativ godkendelse af miljøkonsekvensvurdering vil det være en forudsætning, eventuelt formuleret som et vilkår, at projektet etableres i overensstemmelse med de forudsætninger, der er lagt til grund i den tilvejebragte miljøkonsekvensrapport. Bestemmelsen i § 4 har et tilsvarende formål i forhold til gennemførelsen af anlægsprojekterne. Det er en forudsætning, at projektet vil blive udført inden for rammerne af de miljømæssige vurderinger, der fremgår af og er lagt til grund i miljøkonsekvensrapporterne.

Det vil således påhvile Vejdirektoratet som anlægsmyndighed – og i praksis dets entreprenører – at udføre de pågældende anlægsarbejder på en sådan måde, at indvirkningerne på miljøet holdes inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet.

Hvis der efter lovens vedtagelse sker ændringer i projektet, indebærer bestemmelsen i § 4 ikke en begrænsning i adgangen til at gennemføre ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, når dette i anlægsfasen sker i overensstemmelse med reglerne i vejlovens kapitel 2 a. Lovforslaget vil heller ikke være til hinder for, at andre anlægsmetoder med andre afledte miljømæssige konsekvenser, end dem som er beskrevet i loven, anvendes. Nye anlægsmetoder med andre miljømæssige konsekvenser end dem, der allerede er belyst i loven, skal i så fald vurderes i overensstemmelse med vejlovens kapitel 2 a.

Til § 5

Det foreslås i § 5, at ved gennemførelsen af anlægsprojekterne nævnt i § 1 udfører anlægsmyndigheden

afværgeforanstaltninger i henhold til de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger, jf. kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v.

Som anlægsmyndighed vil Vejdirektoratet være forpligtet til at iværksætte afværgeforanstaltninger i det omfang, det er nødvendigt for at modvirke eventuel skadelig virkning som følge af anlægsprojektet, og hvis det vurderes nødvendigt af hensyn til de EU-retlige forpligtelser, der følger af fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet. For at tilgodese disse hensyn iværksættes der gennem loven afværgeforanstaltninger bl.a. for i nødvendigt omfang at medvirke til, at anlægsarbejdet ikke har en skadelig virkning for habitattyperne, arterne og bestandene.

I miljøkonsekvensrapporterne er beskrevet de afværgeforanstaltninger, som iværksættes. Andre mulige afværgeforanstaltninger end de, der er nævnt i miljøkonsekvensrapporterne, vil kunne blive identificeret i forbindelse med yderligere feltundersøgelser af området og den nærmere udmøntning af projekterne. Sådanne andre afværgeforanstaltninger vil kunne træde i stedet for dem, der er beskrevet i miljøkonsekvensrapporterne, i det omfang disse i øvrigt ikke vil kunne skade andre dele af miljøet. Der henvises til punkt 9 Miljø- og naturmæssige konsekvenser.

På baggrund af de forudsatte afværgeforanstaltninger er det vurderingen, at gennemførelsen af anlægsprojekterne kan ske inden for rammerne af naturbeskyttelseslovens §§ 29 a og 30, herunder artsfredningsbekendtgørelsen, § 6 a, stk. 1 og 2, og § 7 i jagtloven, der gennemfører artsbeskyttelsen i EU's fuglebeskyttelsesdirektiv artikel 5 og habitatdirektivets artikel 12.

Til § 6

De arealer, hvorpå anlægsprojektet skal gennemføres, er omfattet af en række bestemmelser i den almindelige plan-, natur- og miljølovgivning mv., herunder bl.a. naturbeskyttelsesloven og planloven, som regulerer adgangen til at foretage fysiske arbejder eller indgreb på arealer.

Det foreslås i § 6, *stk. 1*, at anlægsprojekterne nævnt i § 1 ikke kræver tilladelse efter § 35, stk. 1, i lov om planlægning eller dispensation efter § 50 i lov om naturbeskyttelse.

Forslaget undtager projekterne omfattet af lovens § 1, stk. 1, fra at indhente en tilladelse efter planlovens § 35, stk. 1, samt dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 50.

Bestemmelsen skal dermed være med til at skabe klarhed om forholdet mellem anlægsloven og de regler i plan-, og naturlovgivningen, der stiller krav om tilladelse eller dispensation mv. inden foretagelse af fysiske dispositioner i landskabet mv.

Fravigelsen af planlovens § 35 vil betyde, at der ikke skal indhentes landzonetilladelse til opførelse af anlæg, der er omfattet af lovforslaget, herunder til de midlertidige anlæg og installationer. Det er ved anlægsloven besluttet at opføre anlæg og ændre arealanvendelsen.

De hensyn, som landzonebestemmelserne sammen med den øvrige fysiske planlægning skal varetage, vil blive varetaget gennem den proces, der ligger forud for vedtagelse af anlægsloven. Der er gennemført miljøkonsekvensvurderinger, hvor bl.a. de planlægningsmæssige, landskabelige og miljømæssige påvirkninger af projektet er beskrevet og vurderet.

Hensynet til inddragelse af offentligheden, herunder høring af berørte parter er varetaget i gennemførelse af projekterne, dels gennem den forudgående proces i miljøkonsekvensvurderingen, hvor der er afholdt høring med borgermøder, dels gennem den efterfølgende ekspropriationsproces, hvor der også vil blive afholdt offentlige møder og møder med ejerne af de ejendomme, der påvirkes af projektet.

Fravigelsen vil gælde hele vejanlægget, dvs. selve vejen med tilhørende anlæg, f.eks. regnvandsbassiner, støjvolde/-skærme, samkørselspladser, anvendelse af midlertidige arbejdsarealer og øvrige nødvendige anlæg til brug for vejens etablering og drift. Fravigelsen vil også gælde ved ændringer i projekterne inden for rammerne af vejlovens kap. 2 a.

Det foreslås endvidere i § 6, stk. 1, at anlægsprojekterne, herunder afværgeforanstaltninger kan gennemføres, uden der skal søges dispensation fra en eksisterende fredning efter naturbeskyttelseslovens § 50. Konkret vedrører denne fravigelse anlæggelsen af Kalundborgmotorvejens 3. etape, hvor det er vurderet, at anlægsprojektet ikke er i strid med formålet i en konkret fredning.

Det betyder, at anlægget af Kalundborgmotorvejens 3. etape og herunder eventuelle afværgeforanstaltninger vil kunne gennemføres, uden der skal søges dispensation fra en eksisterende fredning, der forsat vil bestå. Nærmere beskrivelse af varetagelse af hensyn i forhold til fredning fremgår af de almindelige bemærkninger punkt 9.2.4.

Bestemmelsen har ikke betydning for det beskyttelsesniveau, som normalt vil blive varetaget gennem de fravegne bestemmelser. Hensynene bag disse regler varetages fortsat i anlægsprojektet ved, at Vejdirektoratet som anlægsmyndighed ved udførelsen af projektet skal overholde anlægsloven og de retningslinjer, der fremgår af lovforslagets bemærkninger, samt rammerne i de miljømæssige undersøgelser. Disse rammer sikrer samlet en varetagelse af de hensyn, som normalt ville blive varetaget gennem de fravegne bestemmelser. Administrative tilladelser vil således ikke bidrage til et øget beskyttelsesniveau.

Der henvises til de almindelige bemærkninger samt miljøkonsekvensvurderingerne for en beskrivelse af de relevante arbejder, som gennemføres i anlægsprojektet, og som normalt kan kræve tilladelse efter de omhandlede bestemmelser.

De bestemmelser og krav om tilladelse, godkendelse eller dispensation i den øvrige lovgivning, som ikke udtrykkeligt fraviges, finder stadig anvendelse for anlægsprojektet, herunder også reglerne om tilsyn, håndhævelse og straf for overtrædelse af regler, som ikke er fraveget. Tilsvarende gælder for andre regler, f.eks. om erstatning eller om miljøskade, i de respektive love.

Bestemmelsen regulerer dog kun arbejder, der er omfattet af lovforslagets § 1, herunder afværgeforanstaltninger omfattet af § 5. Udførelse af arbejder, der ikke er omfattet af § 1, forudsætter således stadig, at Vejdirektoratet indhenter de fornødne tilladelser og dispensationer mv. efter den i § 6 nævnte lovgivning.

Bestemmelsen finder endvidere alene anvendelse i anlægsfasen, indtil de enkelte anlægsprojekter, jf. § 1, stk. 1, er færdige i deres helhed. Ved den efterfølgende administration efter de nævnte love skal det lægges til grund, at anlæggene kan drives og vedligeholdes på normal vis, når projektet er gennemført, men hvis der som led i driftsfasen skal foretages nye ændringer i tilstanden, f.eks. i et fredet område eller et naturområde, finder de normale regler anvendelse.

Det foreslås i § 6, stk. 2, at reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning og § 26 a i lov om naturbeskyttelse, ikke finder anvendelse på anlægsprojekterne nævnt i § 1 i denne lov.

Det betyder at, anlægsloven vil udgøre den retlige ramme for anlægsprojekterne, og gennemførelsen af anlægsprojekterne kræver derfor ikke fysisk planlægning efter planloven. Det er således ikke påkrævet at vedtage nye planer eller ændre i eksisterende planlægning for at kunne gennemføre anlægsprojektet. Arbejderne, som følge af anlægsprojekterne nævnt i § 1, i både det permanente og det midlertidige projektområde kræver heller ikke dispensation eller lignende fra eksisterende planlægning. Eksisterende kommune- og lokalplaner for de arealer, som anlægsloven omhandler, ophæves ikke med anlægsloven. Planerne finder imidlertid ikke anvendelse i forbindelse med anlægsprojektets udførelse.

Det foreslås desuden i § 6, stk. 2, at gennemførelse af anlægsprojekterne ikke kræver anmeldelse efter § 26 a til nedlæggelse af veje og stier.

Det vil betyde at, begrænsningen i naturbeskyttelseslovens § 26 a til at foretage en række af de helt nødvendige arbejder, som er en forudsætning for at gennemføre anlægsprojekterne, ikke finder anvendelse.

Baggrunden for den foreslåede fravigelse er, at hvis det som følge af et anlægsprojekt bliver nødvendigt at nedlægge veje og stier i det åbne land, jf. naturbeskyttelsesloven § 26 a, vil det altid blive vurderet, om der kan eller skal etableres en alternativ adgang. Der er således ikke behov for en særskilt anmeldelse af dette, idet det hensyn, der skal varetages gennem bestemmelsen i naturbeskyttelsesloven § 26 a sikres gennem processen for gennemførelse af anlægsprojektet

Det foreslås i § 6, stk. 3, at hensynene bag bestemmelserne, der er nævnt i stk. 1 og stk. 2, varetages af transportministeren ved gennemførelse af projektet.

Det betyder, at selv om § 6, stk. 1 og 2, indebærer, at dele af den almindelige plan- og naturlovgivning ikke finder anvendelse, varetages hensynene bag disse regler stadigvæk i projektet ved, at Vejdirektoratet som anlægsmyndighed skal overholde anlægsloven og de retningslinjer, der fremgår af lovforslagets bemærkninger, samt rammerne i de miljømæssige undersøgelser, jf. bemærkningerne til stk. 1 og 2. Som også nævnt ovenfor har bestemmelserne i § 6, stk. 1 og 2, derfor ikke betydning for det beskyttelsesniveau, som normalt vil blive varetaget gennem de fravegne bestemmelser.

Til § 7

I forbindelse med gennemførelsen af projekterne omtalt i forslaget til § 1, stk. 1, vil der skulle indhentes diverse administrative tilladelser, f.eks. efter lov om forurennet jord og lov om vandplanlægning.

Efter gældende ret kan kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelser påklages til anden administrativ myndighed (administrativ rekurs).

Efter kapitel VI i lov om kommunernes styrelse, jf. lovebekendtgørelse nr. 47 af 15. januar 2019, fører Ankestyrelsen tilsyn med, at kommunerne overholder den lovgivning, der særligt gælder for offentlige myndigheder i det omfang, der ikke er særlige klage- og tilsynsmyndigheder, der kan tage stilling til den pågældende sag. Af samme lovs kapitel VII følger det, at Økonomi- og Indenrigsministeren, nu Social, Bolig- og Ældreministeren, er rekursinstans i forhold til en række nærmere angivne afgørelser om sanktioner, samtykke og godkendelse, som træffes af Ankestyrelsen, samt at ministeren er øverste tilsynsmyndighed i forhold til Ankestyrelsens dispositioner eller undladelser som led i udøvelsen af tilsynet. Det følger af § 1, stk. 2, i lov om kommunernes styrelse, at reglerne viger for anden lovgivning.

Det foreslås i § 7, stk. 1, at kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende anlægsprojekterne nævnt i § 1, stk. 1, som træffes efter lov om miljøbeskyttelse, lov om vandløb med undtagelse af kapitel 13, og regler udstedt i medfør af disse love ikke kan påklages til anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2.

Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med, at reglerne i vandløbs- og miljøbeskyttelsesloven gælder for anlægsprojekterne. Det betyder, at der vil blive truffet afgørelser om anlægsprojektet over for Vejdirektoratet som anlægsmyndighed samt dennes entreprenører. De kompetente myndigheder vil fortsat have tilsynskompetencen, og det kan ikke udelukkes, at der vil blive meddelt påbud, forbud m.v. vedrørende overholdelsen af de afgørelser eller den direkte gældende lovgivning, som fortsat finder anvendelse på anlægsprojekterne.

Bestemmelsen i stk. 1 vil indebære, at reglerne om klageadgang, klagemyndighed og opsættende virkning af klage i de nævnte love fraviges, således at klage over afgørelser efter disse love i forbindelse med

arbejder til brug for anlægsprojekterne nævnt i § 1, stk. 1, ikke følger de normale regler i de respektive love, men afskæres.

En afskæring af klageadgangen er fundet nødvendig af fremdriftshensyn, da klagesager kan indebære betydelige risici og usikkerheder for anlægsprojekterne i form af forsinkelse og fordyrelse. Afgørelserne kan fortsat indbringes transportministeren, jf. § 7, stk. 2, og for domstolene efter de almindelige regler herom, dog inden for seks måneder, jf. lovforslagets § 12.

Bestemmelsen vil ikke være begrænset til arbejder i projektområdet, idet bestemmelsen også omfatter andre afgørelser efter de i § 7, stk. 1, nævnte love, når disse påvirker adgangen til at gennemføre projektet eller kan medføre forsinkelse eller lignende.

Behandlingen af sagerne er fortsat reguleret af de nævnte love. Forslaget ændrer således ikke ved, at afgørelserne som hidtil skal træffes efter reglerne i de i § 7, stk. 1, nævnte love, dvs. at de regler, der gælder for ansøgninger, regler om tilsyn og straf og om fremgangsmåden ved afgørelser ligeledes gælder uændret. Tilsvarende gælder de krav og betingelser, som gælder for tilladelser, dispensationer m.v. efter lovene.

Afskæring af klageadgangen gælder alene afgørelser efter vandløbsloven og miljøbeskyttelsesloven vedrørende anlægsprojekterne i anlægsfasen, herunder også ved projektændringer godkendt af Trafikstyrelsen efter proceduren i vejlovens kap. 2 a.

Hvor bestemmelserne i de nævnte love indeholder skønsmæssige beføjelser, og hvor der efter disse kan tages hensyn til bygherrens interesser og samfundets interesser i et givet projekt, er det den generelle vurdering, at hensynet til anlægsprojektet kan indgå med betydelig vægt.

Afgørelser efter de nævnte love i stk. 1 vedrørende anlægsprojekterne forudsætter i nogle tilfælde desuden forudgående screening og godkendelse af miljøvurdering. De miljømæssige konsekvenser af anlægsprojekterne er beskrevet og vurderet i miljøkonsekvensvurderingerne, og der skal ikke foretages en ny miljøkonsekvensvurdering. Kommunalbestyrelsen eller en statslig myndighed bør tage udgangspunkt i de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger, når der i tilladelser skal fastsættes krav og vilkår efter de respektive love.

Bestemmelsen ændrer ikke ved, at sagerne vil kunne blive indbragt for domstolene. Forslaget ændrer heller ikke ved den almindelige adgang til at klage til Folketingets Ombudsmand.

Det foreslås i § 7, stk. 2, at kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende anlægsprojekterne i henhold til de love, der er nævnt i stk. 1, kan påklages til transportministeren.

Transportministerens behandling af klagesager efter stk. 2 er fortsat reguleret af de i stk. 1 nævnte love, dvs. at de krav og betingelser, som gælder for tilladelser, dispensationer mv. efter lovene, fortsat gælder. Hvor det ved udøvelsen af et skøn er muligt efter de pågældende love at inddrage hensynet til en ansøger, en bygherre eller et samfundsmæssigt hensyn til anlægsprojektet, vil transportministeren også kunne inddrage og lægge afgørende vægt på disse hensyn ved afgørelse af klagesagen. Ministeren vil i den forbindelse kunne udnytte sin viden om anlægsprojektet.

Vurdering af klageberettigelsen følger de angivne kriterier i vandløbsloven og miljøbeskyttelsesloven.

Det foreslås i § 7, stk. 3, at transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser efter de i stk. 1 nævnte love i en nærmere bestemt sag, der vedrører anlægsprojekterne.

Adgangen vedrører alene kompetencen til at træffe afgørelse i en nærmere bestemt enkeltsag (call in), som verserer hos kommunalbestyrelsen efter de i stk. 1 nævnte love. Bestemmelsen vil bl.a. blive udnyttet

i tilfælde, hvor en sag på grund af væsentlige hensyn til fremdriften i byggeriet kræves behandlet og afgjort af en myndighed, der har betydelig indsigt i sammenhængen og rammerne for det pågældende projekt. Bestemmelsen kan endvidere navnlig være relevant i forhold til stk. 2, hvis kommunen ikke træffer afgørelse i en sag, der er af væsentlig betydning for fremdriften i anlægsprojektet.

Transportministeren vil – ligesom efter stk. 2 – skulle træffe afgørelse efter bestemmelserne i og praksis efter de love, der er nævnt i stk. 1, idet hensynet til anlægsprojektet, herunder til at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af anlægsprojektet dog, hvis det er muligt efter de pågældende love, kan tillægges betydning. Selvom transportministeren beslutter at træffe afgørelse i en nærmere bestemt sag, ændrer denne beslutning ikke på de almindelige regler om tilsyn og håndhævelse. Transportministeren kan dog også beslutte at overtage kompetencen i en tilsynssag.

Adgangen vedrører alene kompetencen til at træffe afgørelse i en nærmere bestemt enkeltsag (call in), som verserer hos kommunalbestyrelsen efter de i stk. 1 nævnte love. Bestemmelsen vil bl.a. blive udnyttet, hvor en sag på grund af væsentlige hensyn til fremdriften i byggeriet kræves behandlet og afgjort af en myndighed, der har betydelig indsigt i sammenhængen og rammerne for projektet. Bestemmelsen kan endvidere navnlig være relevant i forhold til stk. 2, hvis kommunen ikke træffer afgørelse i en sag, der er af væsentlig betydning for fremdriften i anlægsprojektet.

Det foreslås i § 7, stk. 4, at transportministerens afgørelse i klagesager efter stk. 2 og i sager, hvor ministeren har overtaget kommunalbestyrelsens beføjelser efter stk. 3, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

Bestemmelsen ændrer ikke ved, at sagerne vil kunne blive indbragt for domstolene. I tilfælde af søgsmål vedrørende transportministerens afgørelser efter stk. 3 og 4 gælder reglerne om søgsmålsfrist og omkostninger i lovforslagets § 12. Der henvises til bemærkningerne til § 12.

Forslaget ændrer heller ikke ved den almindelige adgang til at klage til Folketingets Ombudsmand.

Det foreslås i § 7, stk. 5, at transportministeren til brug for behandlingen af sager efter stk. 2 og 3 kan fastsætte regler om kommunalbestyrelsens pligt til at tilvejebringe oplysninger, herunder om, at oplysningerne skal afgives i en bestemt form, til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter de love, der er nævnt i stk. 1, inden for den pågældende kommune.

Bestemmelsen skal sikre, at transportministeren vil kunne få de oplysninger, som kommunalbestyrelsen er i besiddelse af – eller som kommunalbestyrelsen med rimelighed kan pålægges at tilvejebringe – til brug for transportministerens behandling af sagen. Bestemmelsen svarer til bestemmelsen i miljøbeskyttelseslovens § 83, hvorefter miljøministeren kan pålægge kommunalbestyrelser at tilvejebringe oplysninger til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter loven, inden for den enkelte kommunes område. Oplysningerne kan forlanges afgivet i en bestemt form.

Det foreslås i § 7, stk. 6, at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke fører tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af stk. 1.

Lovforslagets § 7, stk. 1, fraviger særregler om klageadgang, klagemyndighed og opsættende virkning efter vandløbsloven og miljøbeskyttelsesloven for anlægsprojekterne. Når disse særregler fraviges, kan de kommunale tilsynsmyndigheder få en kompetence, som de ikke har efter gældende lovgivning i forhold til andre bygge- og anlægsprojekter. Da dette ikke er hensigtsmæssigt, foreslås det i § 7, stk. 6, at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke fører tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af forslaget § 7, stk. 1, om anlægsprojekterne nævnt i § 1. Der henvises til ovenstående begrundelse for at fravige reglerne om klageadgang i de nævnte love.

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at hverken Ankestyrelsen eller Indenrigs- og Sundhedsministeriet har kompetence til at føre tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser om anlægsprojektet efter forslagens § 7, stk. 1, herunder sagsbehandlingsregler, hvor vurderingen af lovligheden bedst kan foretages sammen med en vurdering af lovligheden af afgørelsen, f.eks. begrundelse, lovlige/saglige kriterier, officialmaksimen.

Det er alene afgørelser efter forslagens § 7, stk. 1, som de kommunale tilsynsmyndigheder afskæres fra at føre tilsyn med i anlægsfasen. Således vil de kommunale tilsynsmyndigheder ikke kunne påse kommunernes overholdelse af f.eks. reglerne i forvaltningsloven om inhabilitet, partsaktindsigt, partshøring m.v. samt aktindsigt efter offentlighedsloven.

Til § 8

Det følger af vejlovens § 77, stk. 1 og 2, om gæsteprincippet, at arbejder på ledninger i eller over offentlige veje, herunder om nødvendig flytning af ledninger i forbindelse med arbejder, der iværksættes af vejmyndigheden inden for rammerne af de formål, som vejmyndigheden kan varetage, betales af ledningsejeren, medmindre andet er særligt bestemt ved aftale, kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåde ved ekspropriation af fast ejendom eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40. Tilsvarende bestemmelser findes i § 70 i lov om private fællesveje for så vidt angår ledninger i eller over private fællesveje i byer og bymæssige områder.

Der henvises til de almindelige bemærkninger i punkt 3.7.

Det foreslås i § 8, *stk. 1*, at arbejder på ledninger i eller over arealer i området, hvor et anlægsprojekt nævnt i § 1, stk. 1, skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes af anlægsmyndigheden under gennemførelsen af anlægsprojektet, betales af ledningsejeren, jf. dog stk. 2.

Det vil medføre, at arbejder på ledninger i eller over arealer i området, hvor projekter nævnt i § 1, stk. 1, skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger i forbindelse med arbejder, der iværksættes under gennemførelsen af projektet, betales af ledningsejeren.

Det foreslås i § 8, *stk. 2*, at stk. 1 ikke finder anvendelse, hvis andet er særligt bestemt ved aftale, ved kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom eller ved afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40.

Forslaget medfører, at ledningsejeren ikke vil skulle betale for en ledningsomlægning, såfremt dette er særligt bestemt ved aftale eller det følger af en kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til ekspropriationsprocesloven eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningsloven. Det må bero på en konkret vurdering, hvorvidt en ledning er omfattet heraf.

Det foreslås i § 8, *stk. 3*, at arbejder på ledninger, jf. stk. 1, udføres af vedkommende ledningsejer, medmindre andet er særlig aftalt eller fremgår af § 8, stk. 2.

Det vil medføre, at det bliver præciseret, at ledningsarbejder udføres af ledningsejer. For ledningsarbejder inden for offentligt vejareal følger det af vejlovens § 77, stk. 3. Uden for offentligt vejareal er udgangspunktet og praksis desuden, at det er ledningsejer, der udfører ledningsarbejderne, men med forslaget til stk. 3 præciseres dette.

Til § 9

Det følger af vejlovens § 79, stk. 1, at i forbindelse med en vejmyndighedsarbejder efter § 77, der iværksættes af vejmyndigheden inden for rammerne af de formål, som vejmyndigheden kan varetage, skal vejmyndigheden tage hensyn til ledninger i eller over vejarealet.

Af vejlovens § 79, stk. 2, fremgår det, at vejmyndigheden så tidligt som muligt skal drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan arbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for vejmyndigheden og ledningsejeren.

Det foreslås i § 9, *stk. 1*, at i forbindelse med gennemførelsen af et anlægsprojekt nævnt i § 1, stk. 1, skal anlægsmyndigheden tage hensyn til ledninger omfattet af § 8 og drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter.

Forsyningsledninger er vigtige infrastrukturanlæg, og det er anerkendt i gældende ret, at anlægsmyndigheder i forbindelse med anlægsprojekter skal vise hensyn til ledningerne, herunder så tidligt som muligt drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på, at arbejdet tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for både myndigheden og ledningsejeren. Formålet er at sikre, at ledningsejeren får mulighed for at fremsætte forslag til eventuelle ændringer af det planlagte anlægsarbejde, når dette medfører, at ledningsejeren skal afholde udgifter til arbejder på eller flytning af ledningen. Ledningsejeren vil således skulle inddrages med henblik på at undersøge, hvordan et anlægsarbejde kan tilrettelægges på den samfundsøkonomisk mest hensigtsmæssige måde.

Bestemmelsen vil indebære, at Vejdirektoratet som anlægsmyndighed skal koordinere anlægsarbejdet med ledningsarbejderne bl.a. ved så tidligt som muligt at indgå i en dialog med ledningsejerne og ved at udarbejde ledningsprotokoller mv.

Det foreslås i § 9, *stk. 2*, at kan der ikke opnås enighed mellem anlægsmyndigheden og ejere af ledninger omfattet af § 8, om hvordan planlagte anlægsarbejder på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, skal tilrettelægges, kan transportministeren efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte anlægsarbejde påbegyndes, gennemføre anlægsarbejdet og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

Det vil medføre, at hvis ikke der kan opnås enighed med ledningsejeren om, hvordan planlagte anlægsarbejder på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, skal tilrettelægges, vil transportministeren efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte anlægsarbejde på arealet påbegyndes, kunne gennemføre anlægsarbejdet og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

Med bestemmelsen fastsættes det, hvad der skal gælde, såfremt der ikke kan opnås enighed med ledningsejeren om, hvordan planlagte anlægsarbejder på arealer, hvori og hvorover ledninger er anbragt, skal tilrettelægges. Transportministeren kan i så fald kræve, det vil sige påbyde, ledningsejeren at udføre de ledningsarbejder, som er nødvendige for gennemførelse af anlægsarbejdet. Bestemmelsen skal sikre, at anlægsprojekterne kan gennemføres inden for de fastlagte tidsrammer.

Transportministerens kompetence efter lovforslagets § 9, stk. 2, til at udstede et påbud til ledningsejeren gælder, uanset om det er anlægsprojektet eller dertilhørende arbejder, der gør det nødvendigt at foretage ledningsarbejder.

Vejdirektoratet skal som anlægsmyndighed, hvis forholdene gør det nødvendigt, rette henvendelse om udstedelse af et påbud til transportministeren, som afgør, om der er grundlag for at meddele påbud til ledningsejeren. Transportministeren har tilsvarende kompetence i andre anlægslove, herunder Cityring-loven

og anlægsloven for den faste forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark, lov om anlæg af en ny jernbane over Vestfyn og lov om anlæg af en Nordhavnstunnel.

Vejdirektoratet skal forinden have drøftet det planlagte anlægsarbejde med ledningsejeren med henblik på, at arbejdet tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for både anlægsprojektet og ledningsejeren.

Det foreslås i § 9, stk. 3, at transportministeren i særlige tilfælde kan lade de ledningsarbejder, der er nævnt i stk. 2, udføre for ledningsejerens regning.

Bestemmelsen vil kunne finde anvendelse, hvor ledningsejeren ikke inden for en i forhold til anlægsprojektet rimelig frist udfører de påbudte ledningsarbejder og dermed forsinker anlægsprojektet. Særlige tilfælde vil således f.eks. kunne foreligge, hvis en forsinkelse af færdiggørelsen af ledningsarbejder medfører store fordyrelser f.eks. i form af erstatninger eller compensation til andre entreprenører, der bliver forsinket i udførelsen af deres arbejdsopgave. Transportministeren vil i givet fald være forpligtet til at lade arbejderne på ledningerne udføre ved en anden med faglig indsigt i det pågældende ledningsarbejde. Det vil omkostningsmæssigt kunne komme ledningsejeren til skade, såfremt ledningsejeren ikke udfører eller bistår i forbindelse med ledningsarbejdet, herunder som minimum ved tekniske anvisninger (manglende iagttagelse af tabsbegrænsningspligt).

Transportministerens kompetence efter lovforslagets § 9, stk. 3, til at udføre de påbudte ledningsarbejder gælder, uanset om det er anlægsprojektet eller dertilhørende arbejder, der gør det nødvendigt at foretage ledningsarbejder. Transportministeren har tilsvarende kompetence i de anlægslove, som er nævnt ovenfor.

Den foreslåede bestemmelse i § 9, stk. 3, svarer desuden, for så vidt angår ledninger i eller over offentlige vejarealer, til bestemmelsen i lov om offentlige veje § 79, stk. 4.

Til § 10

Det følger af ekspropriationsproceslovens § 13, stk. 1, at ekspropriationskommissionen i forbindelse med prøvelsen af et anlægsprojekt kan tage stilling til bl.a. ledningsomlægninger, herunder træffe beslutning om konkrete tekniske løsninger. Det forudsættes, at Vejdirektoratet som anlægsmyndighed og ledningsejeren så vidt muligt indgår aftaler om tekniske løsninger for ledningsarbejder uden inddragelse af ekspropriationskommissionen, men hvis parterne ikke kan nå til enighed, kan spørgsmålet forelægges kommissionen. Dette gælder dog ikke, hvis transportministeren har meddelt påbud til ledningsejeren om udførelse af bestemte ledningsarbejder, jf. lovens § 9, stk. 2, da ekspropriationskommissionen ikke har kompetence til at efterprøve ministerens afgørelser.

Ekspropriationskommissionen kan også tage stilling til spørgsmål om udgifter forbundet med ledningsarbejder, jf. ekspropriationsproceslovens § 17, stk. 4, om andre økonomiske tab end ekspropriationserstatning. Taksationskommissionen har kompetence til som rekursinstans at behandle tvister om betaling for ledningsarbejder, som har været behandlet af ekspropriationskommissionen.

Det følger af vejlovens § 103, stk. 1, at erstatning for ekspropriationen efter § 96 og de forberedende undersøgelser, der er nævnt i § 99, fastsættes efter de almindelige erstatningsregler.

Af vejlovens § 103, stk. 2, fremgår det, at en eventuel værdiforøgelse, som den tilbageblivende ejendom skønnes at opnå på grund af ekspropriationen, skal fradrages erstatningen. Erstatningen kan helt bortfalde, hvis ejendommen skønnes at opnå en fordel, der er større end det tab, der påføres ejendommen på grund af ekspropriationen.

Det foreslås i § 10, stk. 1, at tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af § 8 og tvister om

erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af § 9 afgøres af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Den foreslåede bestemmelse præciserer således i overensstemmelse med administrativ praksis på området, at ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til ekspropriationsprocesloven har kompetencen til at afgøre tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af den foreslåede § 8, og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af den foreslåede § 9, uanset om det konkrete anlægsarbejde, som nødvendiggør ledningsarbejder, i øvrigt skal behandles af ekspropriationskommissionen i forbindelse med ekspropriation af fast ejendom til det pågældende anlægsprojekt.

Ekspropriations- og taksationsmyndighedernes kompetence efter lovforslagets § 10 til at behandle tvister omfattet af forslagets §§ 8 og 9 gælder, uanset om tvisten udspringer af et ledningsarbejde nødvendiggjort af gennemførelsen af anlægsprojekterne.

Det foreslås i § 10, stk. 2, at ved erstatningsfastsættelsen finder reglerne i § 103 i lov om offentlige veje anvendelse.

Bestemmelsen vil medføre, at reglerne i vejlovens § 103 skal finde anvendelse ved erstatningsfastsættelsen i tvister omfattet af lovforslagets lovens § 10 stk. 1. Det følger heraf, at der i en eventuel erstatning kan foretages fradrag for generelle og specielle fordele, og at erstatningen kan helt bortfalde, hvis indgrebet skønnes at medføre større fordele for ejeren end det tab, der påføres ejeren ved foranstaltningen.

Til § 11

I forbindelse med en række andre anlægsprojekter har der været etableret en ordning, hvor støjramte boliger har kunnet søge tilskud til støjisolering. En lignende ordning vil blive etableret i forbindelse med dette lovforslag, men af hensyn til at kunne fastsætte frister for ordningens afvikling, se nedenfor, lovfæstes en ordning for anlægsprojekterne i lovforslagets § 1, stk. 1.

Det foreslås i § 11, stk. 1, at Vejdirektoratet etablerer en ordning, hvorefter der kan ydes tilskud til facadeisolering af helårsboliger, der er særligt støjramte efter udbygning og anlæg af projekterne i § 1, stk. 1.

Ordningen etableres og administreres af Vejdirektoratet i henhold til ”Projektvejledning for administration af Vejdirektoratets støjisoleringsordning (Vejdirektoratet, 2009)”.

Med ordningen sikres, at de helårsboliger, som Vejdirektoratet udpeger som særligt ramt af støj som følge af anlæg og udbygning af vejanlæggene omfattet af lovforslaget, kan søge om tilskud til støjisolering af facader. Pr. 1. januar 2023 er det maksimale tilskudsberettigede beløb pr. bolig fastsat til 159.227,86kr. inkl. moms (reguleringsindeks 125, 86 pr. 15. september 2023). Udgifter til ordningen afholdes af anlægsbevillingen for det enkelte anlægsprojekt, jf. lovens § 1.

Det foreslås i § 11, stk. 2, at ansøgning om tilskud til facadeisolering efter stk. 1 skal været modtaget senest 36 måneder efter udbygning og anlæg af projekterne i § 1, stk. 1.

Ordningen er omfattet af anlægsprojekternes økonomi. Af hensyn til den økonomiske afvikling og afslutning af anlægsprojekterne er det nødvendigt at indsætte en frist for ansøgning om tilskud. 36 måneder efter et vejanlæg er taget i brug vurderes at være en rimelig periode for ejer af en støjramt bolig til at beslutte, om man ønsker at foretage støjisolering og søge om tilskud herom. Ansøgning om tilskud er ikke bindende for boligejer.

Et vejanlæg betragtes som taget i brug, når vejen er åbnet for trafik i alle spor.

Det foreslås i § 11, stk. 3, 1. pkt., at Vejdirektoratets afgørelse om tilskud til facadeisolering efter stk. 1 kan påklages til Transportministeriet.

Det medfører, at Vejdirektoratets afgørelse om tilskud vil kunne påklages til Transportministeriet. At Vejdirektoratets afgørelse om tilskud kan påklages til Transportministeriet, er i overensstemmelse med hidtidig praksis for tilsvarende ordninger i andre anlægsprojekter om tilskud til støjisolering.

Det foreslås i § 11, stk. 3, 2. pkt., at klagefristen er 4 uger fra den dag, afgørelsen er meddelt den pågældende.

Det medfører, at modtageren af en afgørelse skal have klaget inden for 4 uger fra den dag, hvor denne har modtaget Vejdirektoratets afgørelse.

Det foreslås i § 11, stk. 4, at ordningen om tilskud til facadeisolering ophører 60 måneder efter det pågældende vejanlæg, jf. § 1, er taget i brug.

På baggrund af erfaringer med tidligere støjiseringsordninger vurderes det at være nødvendigt at indsætte en slutdato for ordningen for det enkelte anlægsprojekt. Det betyder, at Vejdirektoratets afgørelse om tilskud skal være udnyttet inden 60 måneder efter, at vejanlægget er taget i brug. Det følger således af stk. 4, at hvis en ansøgning er indsendt inden de i stk. 2 foreslåede 36 måneder, skal selve det tilskudsberettigede støjiseringsarbejdet være udført, færdigmeldt og begæring om udbetaling indsendt inden 60 måneder efter, at vejanlægget er taget i brug.

Der henvises herudover til punkt 9.4 i de almindelige bemærkninger.

Til § 12

Retsplejeloven indeholder regler for prøvelse af sager ved domstolene.

Det foreslås i § 12, stk. 1, at søgsmål til prøvelse af afgørelser efter denne lov skal være anlagt inden seks måneder efter, at afgørelsen er meddelt adressaten eller offentliggjort.

Med den foreslåede søgsmålsfrist sikres det, at der efter en vis periode ikke kan rejses tvivl ved domstolene om rigtigheden af en afgørelse efter loven. Fristen gælder ethvert søgsmål mod myndighederne, der forudsætter en prøvelse af den pågældende afgørelse. Søgsmålsfristen kan ikke fraviges af den myndighed, der har truffet den pågældende afgørelse.

Alle afgørelser i medfør af loven vil – i anonymiseret form i det omfang det vurderes hensigtsmæssigt – blive bekendtgjort på afgørelsesmyndighedens hjemmeside.

Trafikstyrelsens afgørelser i medfør af vejlovens kapitel 2 a vedrørende anlægsprojektet vil blive offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside.

Søgsmålsfristen regnes fra dagen, hvor afgørelsen bekendtgøres eller er meddelt den pågældende afhængig af, hvilket tidspunkt der ligger sidst. Det betyder i praksis, at har man eksempelvis et tilfælde, hvor afgørelsen er dateret til en mandag, men afgørelsen først offentliggøres om torsdagen i samme uge, da vil fristen skulle regnes fra torsdagen, da det tidspunkt ligger sidst.

Det foreslås i § 12, stk. 2, at ved søgsmål om miljøforhold, der er omfattet af denne lov, skal retten påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter.

Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med de gældende regler i retsplejeloven. Udgangspunktet i loven er, at den tabende part erstatter de udgifter, som den vindende part har afholdt, forudsat disse har været

fornødne til sagens forsvarlige udførelse. Udgifter til bistand af advokat mv. erstattes med et passende beløb, og de øvrige udgifter erstattes fuldt ud. I medfør af retsplejelovens § 312, stk. 3, kan retten dog af egen drift bestemme, at den tabende part ikke eller kun delvist skal erstatte modparten de påførte udgifter, hvis særlige grunde taler for det. Sådanne grunde vil kunne foreligge, hvis omkostningerne i modsat fald vurderes at ville være uoverkommeligt høje for den pågældende, hvor der i henhold til lovgivningen eller internationale forpligtelser mv., er et krav om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre. Samtidig skal forslaget ses i sammenhæng med reglerne i retsplejelovens kapitel 31 om bl.a. retshjælp og fri proces.

Bestemmelsen har til hensigt at sikre overholdelse af kravet i Århus-konventionen om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre. Bestemmelsen skal derfor forstås i overensstemmelse med konventionen og VVM-direktivet samt EU-Domstolens praksis, der knytter sig hertil, jf. herved bl.a. EU-Domstolens domme af henholdsvis 11. april 2013 i sag C-260/11, Edwards og Pallikaropoulos, og 13. februar 2014 i sag C-530/11, Kommissionen mod Storbritannien.

Til § 13

Det foreslås i *stk. 1*, at loven træder i kraft den 1. januar 2024.

Det foreslås i *stk. 2*, at transportministeren fastsætter tidspunktet for lovens ophævelse.

Det foreslåede vil indebære, at transportministeren ved udstedelse af en bekendtgørelse vil kunne ophæve loven på det tidspunkt, hvor lovens bestemmelser, herunder dennes eventuelle pligter og rettigheder, ikke længere vurderes relevante, hvilket oftest i praksis vil sige, når anlægsarbejderne er tilendebragt, og det færdige anlæg er overgået til en driftsfase.

Det er i øvrigt hensigten at forsyne denne bekendtgørelse med en selvstændig solnedgangsklausul i form af en bestemmelse om, at bekendtgørelsen automatisk ophæves efter det tidspunkt, hvor den har opfyldt sit formål, dvs. har ophævet loven.