



## NOTAT

16. marts 2022

2021-1660

### Høringsnotat

#### **Notat om de indkomne hørings svar vedrørende forslag til lov om udvikling af statsvejnettet, ophævelse af lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund og ændring af ligningsloven**

Vejdirektoratet hørte den 7. december 2021 en række myndigheder og organisationer, jf. vedlagte høringsliste i bilag 1, over udkast til forslag til lov om udvikling af statsvejnettet, ophævelse af lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund og ændring af ligningsloven. Høringsfristen udløb den 7. januar 2022.

1. Følgende myndigheder og organisationer har afgivet bemærkninger til lovforslaget: Forbrugerrådet Tænk (Passagerpulsen), Dansk Ledningsejerforum, Energinet, Region Nordjylland, Aalbæk Borgerforening, Skagen Erhvervsforening, Frederikshavn Erhvervsråd, Dansk Energi, SF Hillerød, Dansk Industri, Erhverv Aarhus, Hillerød Kommune, NOAH-Trafik og Rådet for bæredygtig Trafik, Grundejerne Nord (Aalbæk), Frederikshavn Kommune, Grundtvigs Højskole, Danmarks Frie Autocampere, Aarhus Transport Group, Dansk Erhverv, Rigspolitiet, Miljøministeriet og Kulturministeriet.
2. Følgende myndigheder og organisationer har ikke haft bemærkninger til lovforslaget: Trekantsområdets Brandvæsen, Rigsrevisionen, Dansk Arbejdsgiverforening, DSB og FDM.
3. Følgende myndigheder og organisationer har ikke afgivet hørings svar til lovforslaget: Allerød Kommune, Favrskov Kommune, Hedensted Kommune, Horsens Kommune, Skanderborg Kommune, Vejle Kommune, Aarhus Kommune, Kommunerne Landsforening (KL), Danske Regioner, Region Hovedstaden, Region Midtjylland, Region Syddanmark, Banedanmark, Domstolsstyrelsen, Erhvervsstyrelsen, Frederiksborg Brand og Redning, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Miljøstyrelsen, Naturstyrelsen, Nordjyllands Beredskab, Nordsjællands Brandvæsen, Sydøstjyl-



lands Brandvæsen, Trafikstyrelsen, Østjyllands Brandvæsen, Arriva, Midttrafik, Movia, Nordjyllands Trafikselskab, Sydtrafik, Trafikselskaber i Danmark, Aarhus Letbane, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Business Horsens, Business Region North Denmark, Business Region Aarhus, Dansk Byggeri, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Metal, Dansk Transport og Logistik (DTL), Erhverv Aarhus, Fagligt Fælles Forbund – 3F, FOA, Håndværksrådet, ITD, Landsorganisationen i Danmark (LO), Brancheforeningen Danske Advokater, Campingbranchen, Cyklistforbundet, 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, Forsvarets Materielstyrelse/ejendomstjeneste, Friluftsrådet, Kommissarius, Landbrug & Fødevarer, Landsforeningen af menighedsråd, Landsforeningen landsbyer i Danmark, Livet med Handicap (LEV), Parcelhusejernes landsforening og Rådet for Sikker trafik.

#### 4. Øvrige høringssvar

Transportministeriet har herudover modtaget høringssvar fra følgende høringssparter, som ikke er angivet på lovforslagets høringssliste: Lars Nielsen, Erik B. Knudsen, Grete og Karen Dinesen, Svend Ole Lanpe, Henrik Andersen, Steffen Junker, Morten Trier Hansen, Christian Guldager.

#### **Bemærkninger til lovforslaget**

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

De indkomne høringssvar inddeles i en generel del samt en del for hver af anlægsprojekterne udbygning af E45 mellem Vejle N og Aarhus N, forlængelse af Hillerød motorvejen samt udbygning af rute 40 mellem Skagen og Ålbæk.

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

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



## 1. Hørings svar af generel karakter

### 1.1. Generelle bemærkninger

Dansk Erhverv støtter tiltagene i lovforslaget.

Dansk Industri støtter op om udbygning af de nævnte strækninger, men påpeger, at der i anlægsperioden må forventes forøget rejsetid som følge af de omfattende arbejder. Dansk Industri opfordrer derfor til, at der arbejdes videre med de gode erfaringer fra de seneste større anlægsarbejder.

**Transportministeriet bemærker**, at planlægningen af en god trafikafvikling i anlægsperioden er en integreret del af Vejdirektoratets gennemførelse af projekterne og den seneste viden fra nyligt gennemførte anlægsprojekter inddrages løbende.

NOAH og Rådet for bæredygtig trafik bemærker, at de fire infrastrukturprojekter burde være behandlet i hver sin lov. Desuden påpeges at der er store veje nok i Danmark. Der bør i stedet satses på vækst i den kollektive trafik f.eks. ved E45, hvor jernbanen i stedet burde forbedres.

**Transportministeriet noterer** sig tilkendegivelsen om, at infrastrukturprojekterne burde behandles separat i hvert sit lovforslag. Da alle anlægslovene vedrører samme politiske aftale finder Transportministeriet dog ikke anledning til at ændre på lovforslagets struktur.

**Transportministeriet bemærker**, at anlægsloven udmønter en bred politisk aftale, som både rummer veje og jernbaner. Endvidere bemærkes, at alle projekterne omfattet af lovforslaget har en positiv samfundsøkonomi. I forbindelse med udarbejdelse af miljøkonsekvensvurderingen for udbygning af E45 er det undersøgt, om en udbygning af den kollektive trafik kan fungere som alternativ til udbygning af vejen. Det er i den forbindelse vurderet, at en udbygning af den kollektive trafik ikke vil kunne afhjælpe trængsel på strækningen i tilstrækkelig grad til at erstatte en udbygning af E45. For gennemgående rejser langs E45 vil tog kunne være et godt alternativ.

Danmarks Frie AutoCampere ønsker at en række samkørselspladser langs motorvejsnettet indrettes med toiletter samt at der ved udvalgte samkørselspladser etableres anlæg, hvor autocampere, campingvogne, busser m.m. kan tømme spildevand og tappe drikkevand.



**Transportministeriet bemærker**, at dette lovforslag udelukkende omhandler samkørselspladser langs projektstrækningerne og ikke statsvejnettet generelt. Vejdirektoratet har ikke tradition for at etablere toilet eller spildevandsfaciliteter ved samkørselspladser, hvorfor det heller ikke vil være en generel standard på samkørselspladserne omfattet af lovforslaget.

## 1.2. Generelt omhandlende ledningsarbejder

**Transportministeriet bemærker** indledningsvist, at ledningsarbejder i det fremsatte lovforslag er reguleret i §§ 7-9 i stedet for §§ 8-10. I Transportministeriets bemærkninger neden for henvises der til paragrafferne i det fremsatte lovforslag.

Dansk Ledningsejer Forum (DLF) noterer sig, at lovforslaget kun indeholder beregninger af økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner (anlægsudgifter) men ikke udgifter for erhvervslivet og mener, at lovforslaget bør indeholde en beregning af de økonomiske konsekvenser for de berørte forsyningsselskaber.

Energinet mener, at omkostninger til afledte ledningsanlæg skal medtages i beregningen af samfundsøkonomien for vejprojektet for at give det mest retvisende billede. Energinet vurderer, at anlægsmyndigheden skal forestå udarbejdelse af miljøkonsekvensvurdering vedrørende det samlede projekt inkl. ledningsomlægninger og kumulative effekter. Energinet udarbejder projekt-/arbejdsbeskrivelse, tegninger, kortbilag m.v. for ombygninger foranlediget af vejprojektet til brug for Vejdirektoratets samlede miljøkonsekvensvurdering. Hvis miljøkonsekvensvurderingen allerede er gennemført, må der laves supplerende miljømæssige vurderinger. Energinet bemærker desuden, at der bør indskrives hjemmel til ekspropriation til de afledte ledningsomlægninger i anlægsloven.

Dansk Energi (DE) finder det u hensigtsmæssigt, at der i planlægningsfasen ikke er taget hensyn til eksisterende eller planlagte ledninger, når der planlægges en linjeføring og vurderer, at en linjeføring kan blive uforholdsmæssig dyr for en ledningsejer.

**Transportministeriet bemærker**, at når Vejdirektoratet udfærdiger overslag for et anlægsprojekt, er formålet at estimere statens udgifter til projektet. Ledninger, som efter anlægsmyndighedens vurdering skal omlægges i forbindelse med anlægsprojektet, medtages i anlægsoverslaget, hvorimod udgifter til omlægning af ledninger, der omfattes af gæsteprincippet ikke medtages. Lednin-



ger, hvor der ikke ved udarbejdelsen af VVM er en entydig definition af, om de er omfattet af gæsteprincippet, medtages i anlægsoverslaget.

I forbindelse med planlægning af en linjeføring undersøger Vejdirektoratet, hvilke ledninger, der allerede findes i området. Dette sker ved søgning i ledningsejerregistret (LER), hvorefter også ledningsejerne er informeret om, at der i et givent område er planer om aktivitet.

Det er som udgangspunkt op til ledningsejer at forestå de nødvendige myndighedsgodkendelser til et evt. ledningsarbejde, herunder også gennemføre miljøkonsekvensvurderinger i det omfang, at det er påkrævet i medfør af reglerne herom. Var der i forbindelse med VVM-undersøgelserne blevet identificeret meget store ledningsanlæg, hvor Vejdirektoratet havde skønnet, at det ikke var muligt at finde en fornuftig løsning for ledningsejeren, og projektet eller ledningsarbejdet i sig selv ville være så stort, at det selvstændigt krævede VVM-pligt, ville den pågældende ledningsejer været blevet inddraget. Dette skete f.eks. i forbindelse med VVM for Storstrømsbroen og lov om anlæg af ny jernbane over Vestfyn.

Efter vedtagelse af anlægsloven detailprojekteres anlægsprojektet, hvor Vejdirektoratet har en løbende dialog med alle ledningsejere, med det formål at få klarlagt de nærmere forhold omkring de enkelte ledninger og i samarbejde med ledningsejeren undersøge og vurdere om et eventuelt ledningsarbejde kan undgås. Denne koordinering er indskrevet i anlægslovens § 8.

Dansk Ledningsejerforum (DLF) konstaterer, at lovforslaget betyder, at en række forskellige forsyningsledninger skal flyttes/omlægges, og vurderer, at de foreslåede regler i anlægslovenes §§ 8-10 har til formål at præcisere og "indhegne" gældende regler og praksis på området.

Dansk Energi (DE) stiller spørgsmålstegn ved anvendelsen af gæsteprincippet ved store nationale anlægsprojekter, da det giver en skævvridning i forhold til betalingsbyrden for elkunder. DE vurderer, at det ikke kan være hensigten, at nogle borgere skal bære omkostningen for en national infrastruktur. DE vurderer ikke, at bemærkningerne i lovens § 8, stk. 2, er fyldestgørende i forhold til nyeste praksis på ledningsområdet, og at det får den konsekvens, at lovgivningen ikke følger praksis på området.

Energinet vurderer, at lovens § 8, stk. 1 og 2, omkring betaling for ledningsarbejder bør slettes. Energinet lister seks lokaliteter, hvor



de vurderer, at der er konflikt mellem deres el-anlæg og anlægsprojektet. Ligesom de nævner en række lokaliteter, hvor de har planlagte ledningsprojekter. Endelig bemærker Energinet, at de ikke mener at have hjemmel til ekspropriation til omlægning af et ledningsanlæg grundet et vejprojekt.

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

Gæsteprincippet er betegnelsen for en udfyldende regel, der finder anvendelse i tilfælde, hvor der uden vederlag er givet tilladelse til at anbringe en ledning på en ejendom. Lovforslaget fastlægger en anvendelse af gæsteprincippet svarende til gæsteprincippet i lov om offentlige veje og det ulovbestemte gæsteprincip. Udgangspunkt er, at ledningsejer skal betale for nødvendige arbejder på ledninger i forbindelse med anlægsprojektet. Undtagelsen er, at hvis andet er særligt bestemt ved aftale eller kendelse afsagt af en ekspropriationskommission, jf. forslaget § 7, stk. 2, afholdes udgifter til nødvendige arbejder på ledninger af anlægsmyndigheden. Tilsvarende bestemmelser findes også i andre love fra Transportministeriet bl.a. i lov om anlæg af en Nordhavnstunnel og lov om anlæg af ny jernbane over Vestfyn.

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

Bemærkningerne giver derfor ikke anledning til at ændre lovforslagets § 7.

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



samarbejde med ledningsejeren at undersøge og vurdere, om et eventuelt ledningsarbejde kan undgås.

Det er Transportministeriets opfattelse, at der i bekendtgørelse af lov om sikkerhed ved elektriske anlæg, elektriske installationer og elektrisk materiel (el-sikkerhedsloven) er en ekspropriationshjemmel til fordel for Energinet. På den baggrund vurderer Vejdirektoratet ikke, at anlægsloven bør indeholde en ekspropriationshjemmel til fordel for Energinet.

DLF henviser til lovens § 9, stk. 1, og at der ved planlægning og etablering af anlægsprojekter altid skal tages størst muligt hensyn til nedgravede ledninger for at undgå unødvendige og bekostelige ledningsflytninger og foreslår en proces for dette arbejde.

**Transportministeriet bemærker**, at ministeriet er enig med DLF omkring forpligtelsen i lovens § 8, stk. 1.

Vejdirektoratet har allerede en proces i forbindelse med anlægsprojekterne, hvor ledningsejerne inddrages tidligt for sådanne drøftelser. Formålet for Vejdirektoratet er netop at få klarlagt de nærmere forhold omkring de enkelte ledninger og i samarbejde med ledningsejeren undersøge og vurdere om et eventuelt ledningsarbejde kan undgås.

Transportministeriet henviser til den overordnede beskrivelse af ledningsarbejder i de almindelige bemærkninger pkt. 3.7.

### **1.3. Høringssvar omhandlende natur, miljø og arkæologiske interesser**

Miljøministeriet bemærker, at der i detailprojektering skal tages hensyn vandrammedirektivet, herunder hensyntagen til, at der ikke sker forringelse af overfladevandområder og grundvandsforekomster.

Dertil kommer en række konkrete bemærkninger til lovforslagets bemærkninger. Miljøministeriet bemærker blandt andet, at flere af de miljømæssige vurderinger ikke fremgår af bemærkningerne til lovforslaget. Der kommenteres desuden på, at der ud over vurderinger efter VVM-regler og regler om beskyttelse af Natura 2000 områder og visse arter også skal gennemføres bindende vurderinger af overensstemmelse med gældende vandplanlægning og havstrategi. Endelig bemærkes, at der ikke er indskrevet en implementeringsnote i henhold til naturdirektiverne.



**Transportministeriet bemærker**, at anlægsprojektet naturligvis projekteres og udføres under iagttagelse af - og i overensstemmelse med - gældende bestemmelser og ved indhentning af de til enhver tid nødvendige tilladelser. Selve teksten i implementeringsnoten er desværre faldet ud i det forslag, som er sendt i høring. Den indsættes i det endelige lovforslag.

Det bemærkes desuden, at det er korrekt, at ikke alle foretagne miljøvurderinger fremgår af bemærkningerne til lovforslaget. Anlægsloven er et udtræk af vurderingerne i miljøkonsekvensrapporten. For de fuldstændige vurderinger henvises derfor til miljøkonsekvensrapporterne for de enkelte projekter. Det ændrer imidlertid ikke ved, at det følger af forslaget til § 6, at anlægsprojekterne skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets påvirkninger på miljøet.

Links til de digitale VVM'er, hvor baggrundsrapporter er tilgængelige:

- Skagen – Ålbæk: <https://www.vejdirektoratet.dk/vvm/21-udbygning-af-landevejen-aalbaek-skagen>
- E45 Aarhus S – Aarhus N: <https://www.vejdirektoratet.dk/vvm/udbygning-af-e45-aarhus-s-aarhus-n>
- E45 Skanderborg – Vejle: <https://www.vejdirektoratet.dk/vvm/udbygning-af-e45-vejle-skanderborg>
- Hillerødmotorvejens forlængelse: <https://vejdirektoratet.viewer.dkplan.niras.dk/plan/9#/>

I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen er det fundet, at der ikke vil være en væsentlig påvirkning af de direkte recipienter. Der er i miljøkonsekvensvurderingerne ikke foretaget en decideret vurdering af påvirkningen af slutrecipienterne. Allerede fordi påvirkningen af de direkte recipienter er lille til moderat, vurderes det derfor, at der heller ikke vil være en påvirkning af slutrecipienterne/kystvand.

Miljøministeriet påpeger, at beskrivelserne af Natura 2000-områder, fuglebeskyttelsesdirektivet og en række øvrige naturbeskyttelsesregler bør uddybes blandt andet med henvisning til beskrivelse i forslag til lov om projektering og anlæg af Energiø i Nordsøen.

**Transportministeriet bemærker** hertil, at der nu i afsnit 3.6 beskrives om forholdet til anden lovgivning.





Afsnit 3.3.1.1 i lov om Energiø indeholder en meget omfattende beskrivelse af beskyttelsen af Natura 2000-områder og beskyttelse af arter og deres levesteder. Det vil komme til at fremgå af forslaget til lov om udvikling af statsvejnettet, at der gennem afværgeforanstaltninger og kompenserende tiltag vil blive sikret, at de arter, der er omfattet af habitatdirektivets bilag IV, ikke påvirkes negativt af vejanlægget. På den baggrund er det Transportministeriets vurdering, at det ikke er nødvendigt at gentage den omfattende beskrivelse fra lov om Energiø.

Beskrivelse af artsbeskyttelsen, herunder habitat- og fuglebeskyttelsesdirektivet i afsnit 10.2, svarer til beskrivelsesniveauet i andre love fra Transportministeriet, senest lov om anlæg af Lynetteholm. Transportministeriet har dog præciseret afsnit 3.6.2 og 10.2, hvorefter beskrivelserne vurderes at være tilstrækkelige i forhold til de konkrete anlægsprojekter.

Det fremgår af afsnit 3.6.2, at projektet kan gennemføres inden for rammerne af habitatdirektivets art. 6, stk. 3, og af afsnit 10.2, at vedtagelsen af lovforslaget udgør godkendelse af anlægsprojekterne i lovforslagets § 1 i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, og svarer til opbygningen af andre anlægslove på Transportministeriets område. Transportministeriet har dog også i afsnit 3.6.2 tilføjet, at lovforslaget udgør godkendelse af anlægsprojekterne i lovforslagets § 1 i forhold til artikel 6, stk. 3.

Transportministeriet bemærker, at det er vurderet, at anlægsprojekterne kan gennemføres inden for rammerne af gældende ret og direktivforpligtelser, jf. bemærkningerne.

Miljøministeriet anbefaler, at der sikres, at erstatningsarealer for midlertidigt inddragede naturarealer inkluderes i opgørelserne, og at det sikres, at erstatningsarealer udlægges inden anlægsarbejderne, påbegyndes og inddrager DCE's rapport om emnet ved udvælgelsen.

**Transportministeriet** har taget anbefalingen til efterretning. Transportministeriet skal desuden bemærke, at udlæg af erstatningsnatur og udpegning af egnede områder sker i tæt dialog med de lokale myndigheder.

Miljøstyrelsen har bemærket, at vurderinger af påvirkninger af grundvand og overfladevand ikke er udført på et niveau, så anlægsloven alene vil kunne danne grundlag for en godkendelse.



**Transportministeriet bemærker**, at der i forbindelse med behandling af høringssvarene har været dialog mellem Vejdirektoratet og Miljøstyrelsen om de udførte vurderinger samt om proces fra vedtaget anlægslov til efterfølgende myndighedsbehandling og gennemførelse af projekterne. Dette har givet anledning til en række præciseringer i anlægsloven, således at det fremgår, at projekterne i anlægsloven er miljøkonsekvensvurderet på baggrund af et skitseprojekteret vejprojekt. Beskrivelserne af projekterne indgår således i lovforslagets bemærkninger i alle projektets enkeltheder, således at anlægsloven med bemærkninger fungerer som VVM-tilladelsen. Miljøkonsekvensvurdering af statslige vejanlæg er reguleret i vejlovens kapitel 2 a, og anlægsprojekter, der er vedtaget ved anlægslov, udarbejdes i overensstemmelse hermed. Anlægsloven alene kan ikke danne grundlag for en konkret tilladelse til for eksempel udledning til målsatte overfladevandområder eller grundvandsforekomster.

Efter vedtagelse af anlægsloven vil der ske en detailprojektering af de tekniske og udførelsesmæssige forhold i vejprojektet. Detailprojektet skal medvirke til at belyse de detaljer og præcise analyser og vurderinger, der skal til, for at Vejdirektoratet kan indhente de nødvendige tilladelser. Der kan f.eks. være tale om udledningstilladelser efter miljøbeskyttelsesloven og dispensationer efter naturbeskyttelsesloven.

Vejdirektoratet vil på denne baggrund søge tilladelser fra den kompetente miljømyndighed og får derved konkrete tilladelser på baggrund af et detailprojekteret anlæg. Miljømyndigheden 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. Lignende beskrivelse er indarbejdet i bemærkningerne til lovforslaget.

Kulturministeriet bemærker, at det bør indskrives i lovforslaget, at de økonomiske risici, som bl.a. fremgår af museumslovens § 27, stk. 5, 2. pkt., overgår til transportministeren.

**Transportministeriet bemærker**, at det er normal praksis, at arkæologiske forundersøgelser og udgravninger foretages for bygherrens regning. Når disse er overstået, frigives arealerne til anlægsarbejdet. Herefter fastsættes i museumslovens § 27, stk. 5, 2. pkt., at museet selv skal betale for yderligere undersøgelser og udgravninger, hvis der under anlægsarbejdet alligevel viser sig at være noget, som skal undersøges nærmere. Der vurderes ikke at være forhold i dette lovforslag, der påkræver, at den økonomiske



risiko ændres i disse projekter i forhold til øvrige projekter og den hidtidige praksis på området.

Kulturministeriet ønsker, at der i bemærkningerne til lovforslaget tilføjes, at kulturhistoriske hensyn varetages af transportministeren med rådgivning og bistand fra kulturministeren. De ønsker desuden, at der i bemærkningerne tilføjes, at der ikke ændres i tilstanden af fortidsminder beskyttet i henhold til museumslovens § 29 e. Endelig ønsker de tilføjet en procedure for, hvordan arkæologerne skal dokumentere de beskyttede diger.

**Transportministeriet bemærker**, at forslag til lov om udvidelse af statsvejnettet ikke indeholder bestemmelse om fravigelse af bestemmelser i museumsloven. Museumslovens regler og bekendtgørelser udstedt i medfør heraf finder derfor anvendelse ved gennemførelsen af projekterne i lovforslaget.

Transportministeriet bemærker desuden, at ikke alle foretagne vurderinger fremgår af bemærkningerne til lovforslaget. Anlægsloven er et udtræk af vurderingerne i miljøkonsekvensrapporten. For de fuldstændige vurderinger henvises derfor til miljøkonsekvensrapporterne for de enkelte projekter. Det ændrer imidlertid ikke ved, at det følger af forslaget til § 6, at anlægsprojekterne skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets påvirkninger på miljøet. Procedure for dokumentation af de beskyttede diger, der bliver påvirket, er taget til efterretning og vil indgå i den videre planlægning af anlægsarbejdet og dialog med de lokale museer.

Kulturministeriet bemærker, at det i bemærkninger til lovforslaget bør tilføjes, at alle beskyttede diger, som påvirkes helt eller delvist i anlægsfasen, reetableres, når anlægsarbejdet er afsluttet. Desuden påpeges, at reetablering bør ske i samarbejde med Slots- og Kulturstyrelsens og efter styrelsens anvisninger, samt at styrelsen skal godkende reetableringerne efter disse er udført.

**Transportministeriet bemærker**, at Vejdirektoratets praksis er, at der tages udgangspunkt i museumslovens § 29 j, stk. 2, og Kulturministeriets Vejledning om beskyttede sten- og jorddiger, juni 2009, hvorefter det er muligt for kommunalbestyrelsen at dispensere fra forbuddet i særligt tilfælde. Ansøgning om dispensation til nedlæggelse af beskyttede diger sendes til den pågældende kommune, der kan stilles vilkår til dispensationen.



Forbrugerrådet Tænk og Passagerpuls har påpeget, at beskrivelsen af påvirkning af FN's verdensmål i lovforslaget primært omhandler de positive effekter og i mindre grad belyser de negative konsekvenser for verdensmålene. De nævner eksplicit de negative konsekvenser for verdensmål 3, som øget brug af vejnettet og deraf følgende øget trafikforurening og støj til trods for øget støjafskærmning og den forventede omlægning til el-køretøjer.

**Transportministeriet bemærker**, at det, så vidt muligt, forsøges at fremlægge projekternes positive såvel som negative konsekvenser i forhold til verdensmålene.

I forbindelse med projekterne er luftforurening vurderet til ikke at have større betydning. Dels sker der løbende en udvikling inden for bilteknologi, der betyder mindre udledning af skadelige stoffer og partikler ved kørsel. Dels er spredningsforholdene i projektområderne gode, så luftforureningen ophobes ikke.

Der vil komme mere trafik, som følge af projekterne. Forøgelsen er en sum af den generelle vækst i trafikken og et forventet trafikspring (flere end før vil ønske at benytte strækningen). Det vil skabe mere vejstøj, hvilket er belastende, også helbredsmæssigt, for folk, der bor tæt på vejen. Dette søges afhjulpet ved støjværn på de mest belastede strækninger. Men samlet set vil støjen stige.

På baggrund af ovenstående betragtninger er lovforslagets beskrivelse af FN's Verdensmål suppleret, så støjbelastningen nævnes som en generel negativ påvirkning under delmål 3 "Sundhed og Trivsel".

## **2. Høringssvar vedrørende udbygning af E45 mellem Vejle N og Aarhus N**

Aarhus Transport Group angiver i deres høringssvar at udbygningen af E45 er nødvendig, samt at de bakker op om projektet.

Energinet konstaterer, at der i bemærkninger til lovforslaget er anført at større ledning i og i nærheden af motorvejen er kortlagt, og det er vurderet, hvordan de vil kunne håndteres og vil gerne vide, hvordan vurderingen er sket.

**Transportministeriet** henviser til svar angående registrering og vurdering af ledninger ovenfor.

Forbrugerrådet Tænk, Passagerpuls bemærker, at der bør sikres brugerinddragelse når knudepunktet ved Aarhus Nord indrettes.



Desuden påpeges at der så vidt muligt bør opretholdes enkeltspor-drift på jernbanen og at arbejdet koordineres med Banedanmark. I den forbindelse påpeges, at det er vigtigt at informere passagererne rettidigt om eventuelle omlægninger af driften.

**Transportministeriet bemærker** hertil, at Vejdirektoratet allerede i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen har været i en indledende kontakt til Midttrafik og dialog med Aarhus Letbane. Dialogen forventes opretholdt i forbindelse med detailprojekteringen. Vejdirektoratet vil i samarbejde med Banedanmark planlægge arbejderne på banebroerne, herunder om der kan opretholdes enkeltspordrift. I forbindelse med planlægningen vil information til passagererne på strækningen indgå.

Erhverv Aarhus støtter op om udbygningen af E45. De påpeger også, at strækningen Aarhus N – Randers N ligeledes bør udbygges for at sikre den samlede udvikling i området. Erhverv Aarhus påpeger desuden, at det er positivt, at der opretholdes to kørespor i anlægsfasen, samt at der er indarbejdet støjafskærmning i projekterne. Erhverv Aarhus ønsker desuden at der indtænkes ITS i projekterne.

**Transportministeriet bemærker**, at lovforslaget er en del af udmøntningen af Infrastrukturplan 2035, hvor det politisk blev besluttet, hvilke strækninger af statsvejnettet, der skal udbygges. Ministeriet kan desuden oplyse, at der ikke indgår ITS-løsninger i hverken trafikafvikling under anlægsperioden eller i den endelige løsning. Det skylder, at ITS-anlæg især anvendes, hvor nødsporet anvendes til kørsel i myldretiden. I dette projekt udvides motorvejen, så den kan klare spidsbelastningerne uden ITS-anlæg.

Rigspolitiet har på vegne af Sydøstjyllands Politi bemærket, at der i forbindelse med planlægning af anlægsarbejdet på strækningen Vejle – Skanderborg bør indrettes nødholdepladser langs strækningen, at der etableres et effektivt system til varsling af trafikanterne, samt at vejkontoret hos Sydøstjyllands Politi inddrages i planlægningen. Sydøstjyllands Politi ønsker desuden en dialog om omkørselsruter i området. Endelig påpeges, at med den forventede øgede trafik i området, både på motorvejen og de tilstødende veje, vil belastningen af tilslutningsanlæggene på strækningen stige. Ved flere af tilslutningsanlæggene er der allerede i dag udfordringer med trafikafviklingen. Sydøstjyllands Politi påpeger derfor, at det er væsentligt at gennemgå dimensionering og udformning af tilslutningsanlæggene i forbindelse med anlægsprojektet. Endelig ønsker politikredsen, at der oprettes særlige parkeringslommer, der kan benyttes af politiets foto-vogne såfremt det bliver nødvendigt.



**Transportministeriet bemærker**, at Vejdirektoratet ikke i forbindelse med bemærkningerne til høringssvaret har set nærmere på den konkrete trafikafvikling i anlægsperioden. Vejdirektoratet har i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen foretaget indledende vurderinger af trafikafvikling i anlægsperioden. I den sammenhæng er krav til afstand mellem nødpladser også specificeret. I forbindelse med detailprojektering af udbygningerne har Vejdirektoratet praksis for en tæt dialog med blandt andet politi for at sikre en god trafikafvikling i anlægsperioden herunder også om potentielle holdepladser til fotovogne om nødvendigt.

### 3. Hillerødmotorvejens forlængelse

Miljøstyrelsen har indsendt bemærkning om, at der er udpeget Natura 2000-område Freerslev Hegn, nr. N261, som skal væsentlighedsvurderes.

**Transportministeriet bemærker**, at Natura 2000 området Freerslev Hegn, nr. N261, først er udpeget i forbindelse med justeringen af Natura 2000 områdernes grænser i november 2018. I den forbindelse blev Freerslev Hegn udpeget til nyt Natura 2000-område og habitatområde. Miljøkonsekvensvurderingen for udvidelsen af motortrafikvejen mellem Allerød og Hillerød blev offentliggjort i september 2018, altså før udpegningen af Natura 2000 området. Vejdirektoratet har efter Miljøstyrelsens høringssvar udført en væsentlighedsvurdering af Natura 2000 området, som viser at der ikke vil være nogle væsentlige negative påvirkninger af Freerslev Hegn ved udbygningen til motorvej. En beskrivelse heraf er tilføjet i bemærkningerne til lovforslaget.

Danmarks Frie AutoCampere ønsker at den foreslåede samkørselsplads ved TSA 13 i stedet etableres som en kombineret raste- og samkørselsplads med toilet og mulighed for tømning af spildevand og påfyldning af drikkevand.

**Transportministeriet bemærker**, at dette lovforslag udelukkende omhandler samkørselspladser langs projektstrækningerne og ikke statsvejnettet generelt. Vejdirektoratet har ikke tradition for at etablere toilet eller spildevandsfaciliteter ved samkørselspladser, hvorfor det heller ikke vil være en generel standard på samkørselspladserne omfattet af lovforslaget.



NOAH og Rådet for bæredygtig trafik påpeger at høringssvar fra høring af VVM-undersøgelsen stadig er gældende og har genfremsendt høringssvaret. NOAH og Rådet for bæredygtig trafik mener ikke, at der, som beskrevet i kommissoriet for projektet, er undersøgt et kollektivt trafik alternativ. Desuden fremføres, at der i stedet for en udvidelse af vejtrafikken, bør satses på at etablere bedre kollektiv trafik bl.a. for at mindske trængsel og klimapåvirkninger. Der stilles spørgsmål ved de gennemførte trafikberegninger og fremskrivningen af trafik. Det beskrives som et skønmaleri, som bl.a. ikke tager hensyn til vejens fremtidige kapacitetsgrænse og at det vil medføre andre rutevalg, som ikke indgår i beregningerne.

**Transportministeriet bemærker**, at Vejdirektoratet, som beskrevet i kommissoriet for miljøkonsekvensvurderingen, har foretaget en vurdering af et såkaldt K-alternativ, hvor det vurderes, om en udbygning af den kollektive transport kan løse de trafikale udfordringer på strækningen. Der er i dag gode S-togsforbindelser til både Hillerød og Allerød, og hvorvidt en øget investering i S-togs kapacitet eller regularitet vil kunne flytte flere pendlere fra bil til tog, ligger uden for miljøkonsekvensvurderingen. Der er foretaget en vurdering af buskørsel på motorvejen. Det må forventes, at overflytning fra bil til bus vil være af marginal betydning i forhold til den trafikmængde, der vil køre på Hillerødmotorvejen i år 2025.

Vedrørende spørgsmål til de gennemførte trafikberegninger skal bemærkes, at der i miljøkonsekvensvurderingen er anvendt trafikmodellen OTM, hvor der bl.a. tages hensyn til kapacitetsproblemer og trængsel. Det betyder, at trafikken ikke vokser så meget i basis-situationen uden en udvidelse, da nogle trafikanter i stedet vælger tog, en anden rute, et andet tidspunkt eller en anden destination, mens der vil være mere trafik på projektstrækningen, når der bliver bedre plads.

Forbrugerrådet Tænk, Passagerpuls bemærker, at der så vidt muligt opretholdes enkeltspordrift på Frederiksværkbanen i det omfang, at der vil være behov for sporspæringer og at dette sker i dialog med såvel Banedanmark som relevante togoperatører. Samtidig bør det sikres, at passagerer rettidigt og i tilstrækkeligt omfang bliver informeret om omlægning af driften og deres muligheder for alternative transportmuligheder.

**Transportministeriet bemærker**, at planlægningen af behov for evt. sporspæringer vil blive foretaget i forbindelse med detaljprojektering og i dialog med Frederiksværkbanen. Det bemærkes endvidere, at Frederiksværkbanen i forvejen er enkeltsporet, hvor-





for det vil være meget vanskeligt at gennemføre andet end enkeltsporsdrift. I forbindelse med planlægningen vil information til passagererne på strækningen indgå.

SF's byrådsgruppe i Hillerød og en borgergruppe med 411 underskrifter fra Tulstrup og Ullerød Nord, har indsendt to enslydende høringsvar med ønske om at etablere to cykel og gangstier mellem Tulstrup og Ullerød Nord. Det nævnes, at ønsket var et tema under kommunalvalget 2021. Det beskrives, at der er behov og efterspørgsel på stiforbindelser mellem Alsønderup Sogn og Hillerød/Ullerød Nord og at der med de eksisterende forbindelser ikke er mulighed for at transportere sig til fods og på cykel mellem Alsønderup Sogn og ind mod Hillerød og det nye Ullerød Nord uden en større omvej.

**Transportministeriet bemærker**, at der i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af Hillerødmotorvejens forlængelse bibeholdes den eksisterende stitunnel ved Enebakken og ved Frederiksværkgade. Det blev under høringen af miljøkonsekvensvurderingen besluttet, at Frederiksværkgade udvides med ekstra kørespor og en dobbeltrettet cykelsti, samt fodgængerfelt og at Enebakken bibeholdes som stitunnel med en lidt lavere frihøjde.

Det vurderes at etablering af nye stiforbindelser med adgang til dele af lokalsamfundet ligger uden for rammerne af Hillerødmotorvejens forlængelse, da alle stiforbindelser opretholdes og etablering af nye stiforbindelser er et kommunalt anliggende.

Hillerød Kommune bemærker med glæde, at Vejdirektoratet i indstillingen har sikret at tunnelen ved Frederiksværkgade udvides med dobbeltrettet cykelsti og større frihøjde samtidigt med at tunnelen ved Enebakken bevares.

Hillerød Kommune bemærker, at Vejdirektoratet anvender en anden type belægning som er mindre støjdæmpende, så de støjreducerende tiltag skal tilpasses i detailprojektet. Hillerød Kommune ser frem at blive inddraget i processen med at fastlægge type og omfang af de nødvendige støjreducerende tiltag der skal gennemføres, så den planlagte byudvikling kan blive realiseret som planlagt.

Hillerød Kommune ser positivt på at projektet gennemføres i etaper, så de trafikale gener kan blive minimeret. For at etape 1 kan stå færdig når Nyt Hospital Nordsjælland åbner i Favrholt, er det vigtigt at projektet igangsættes i 2022 i overensstemmelse med Infrastrukturplan 2035.





Hillerød Kommune ser frem til at blive inddraget i forbindelse med trafikafviklingen i anlægsperioden og herunder broarbejder.

Hillerød Kommune gør opmærksom på, at der på nuværende tidspunkt ikke er fundet finansiering til den del af motorvejsprojektet, som vedrører udvidelse af Overdrevsvejen til fire spor frem til Nyt Hospital Nordsjælland – et hospital, der forventes indviet i 2024. Den firesporede vejføring blev anbefalet i VVM-undersøgelsen vedrørende Hillerødmotorvejens forlængelse til en pris af ca. 68 mio. kr. Det er Hillerød Kommunes anbefaling, at der findes finansiering til den firesporede vejføring frem til Nyt Hospital Nordsjælland, således at anlægsprojektet vedrørende den firesporede vejføring frem til det nye hospital kan køre parallelt med anlægsprojektet for selve motorvejsforlængelsen.

**Transportministeriet bemærker**, at som beskrevet i udkast til anlægslov vil Vejdirektoratet foretage en vurdering af de ændrede forudsætninger for støjberegningen og fastlægge type og omfang af de nødvendige støjreducerende tiltag der skal gennemføres.

Vejdirektoratet vil sikre dialog for relevante emner i samarbejde med Hillerød Kommune, og bemærker at der allerede er diverse drøftelser med kommunen.

Tilvalget med en udvidelse af Overdrevsvejen til 4 spor blev vurderet i miljøkonsekvensvurderingen og medtaget i Vejdirektoratets indstilling. Såfremt der måtte blive fundet finansiering til tilvalget, vil det i givet fald kunne etableres i forbindelse med anlægsprojektet af Hillerødmotorvejens forlængelse eller senere.

#### **4. Udbygning af Rute 40 mellem Ålbæk og Skagen**

En stor del af de indkomne bemærkninger og forslag i hørings svar til anlægsloven er tidligere behandlet i den offentlige høring af VVM-undersøgelsen af projektet. Der foreligger høringsnotat fra juli 2021. VVM-høringsnotat kan læses via dette link: <https://www.vejdirektoratet.dk/nyhed/hoeringsnotat-aalbaek-skagen-offentliggjort>.

#### Skagen Erhvervsforening samt Frederikshavn Erhvervsråd

Vejudvidelsen mellem Aalbæk og Skagen (rute 40) til en 2+1 vej er en vigtig vejudvidelse for vores erhvervsliv, og man bakker fuldt og helt op om den.



Danmarks Frie AutoCampere ønsker, at der ved Kattedgatvej ved Skagen etableres en kombineret raste- og samkørselsplads med toilet og mulighed for tømning af spildevand og påfyldning af drikkevand.

**Transportministeriet bemærker**, at Kattedgatvej ligger uden for projektstrækningen. For så vidt etablering af samkørselspladser henvises til ministeriets generelle bemærkninger tidligere under pkt. 1.1.

Region Nordjylland bemærker, at udvidelse af vejen mellem Ålbæk og Skagen har særdeles stor betydning i lokalområdet og vil være en gevinst for den nordjyske mobilitet. Regionen noterer sig, at Vejdirektoratet har undersøgt forholdene vedrørende jordforurening, råstoffer og de gældende planer på disse områder, og har ikke yderligere kommentarer.

Frederikshavn Kommune ser frem til udbygningen af landevejen mellem Ålbæk og Skagen til en 2+1-vej.

Der er tæt trafik på strækningen, især i sommermånederne, og der er behov for, at både udrykningskøretøjer og erhvervstrafik kan have god fremkommelighed året rundt.

Da rute 40 som bekendt er den eneste vej til og fra Skagen, er erhvervstrafikken afhængig af, at trafikken bevæger sig hensigtsmæssigt på strækningen, hvilket ikke er tilfældet på den nuværende vej. Kommunen skriver at, der til havneudvidelsen i Skagen knytter sig en betydelig transport på land med tunge køretøjer, som skal undgå forsinkelser.

Kommunen henleder dog opmærksomheden på, at det i det foreliggende materiale ikke er entydigt, hvorvidt projektet sikrer alle de huse, som påvirkes af en øget støj som følge af driften af projektet.

**Transportministeriet bemærker**, at et antal sommerhuse beliggende på strækningen Perlevej (nord) til Råbjergvej, hvor det ikke er formålstjenligt at etablere støjskærm, da der fortsat skal være adgangsveje til ejendommene på denne strækning.

På den aktuelle strækning bevares den nuværende hastighedsgrænse på 80 km/t. Projektet forventes ikke at medføre øget trafik på strækningen, og udvidelse af vejen sker mod vest, således at den sydgående trafik kommer lidt længere væk fra sommerhusene. Samlet set vurderes disse sommerhuse tilnærmelsesvis samme støjforhold som i dagens situation.



Den samlede gennemførelse af projektet vil samlet set reducere antallet af støjbelastede boliger og sommerhuse væsentligt. Det bemærkes, at der med anlægsforslagets § 11, stk.1 forslås etablering tilskudsordning til støjisolering, der omfatter helårsboliger, der opfylder betingelserne herfor.

Aalbæk Borgerforening udtrykker tilfredshed med Vejdirektoratets projekt. Den øgede fremkommelighed og tilgængelighed hilses velkommen. Det noteres med tilfredshed, at projektet indeholder forholdsregler til at imødegå støjgener.

Der lægges vægt på, at projektet gennemføres under iagttagelse af gældende regler og forskrifter - særligt på støjområdet - og med størst muligt hensyn til sommerhusbeboerne langs strækningen.

Lars Nielsen skriver, at der fra Råbjergvej til Hirtshalsvej (en strækning på under 3 km.) foreslås, at der fokuseres på hastighedsbegrænsning, trafiksikre afkørsler, rundkørsler og støjskærme, samt at forslag om 2+1 løsning i lige præcis det område derfor forekommer uhensigtsmæssig.

Sløjfning af direkte adgangen til Edderfuglevej og etablering af en forbindelsesvej til Perlevej forekommer at være et stort indgreb for de nævnte sommerhusejere.

Det ønskes, at støjskærm udskiftes med en jordvold i 4 meters højde med beplantning.

Der ønskes en motortrafikvej med hastighed op til 100 km/t mellem Hulsig og Skagen. Videre finder man 2+1-veje farlige på grund af opbremsninger og en miljømæssig katastrofe på grund af fartskifte mellem 100 km/t og 60-70 km/t på grund af opbremsninger.

2+1-vej anses økonomisk for en kortsigtet løsning, idet de ofte udvides til 4 spor senere hen.

**Transportministeriet bemærker**, at formålet med udbygningen af rute 40 fra Ålbæk til Skagen dels er at forbedre fremkommeligheden på strækningen og i kryds på strækningen, dels at forbedre trafiksikkerhed og tryghed for trafikanter. Det fremlagte projekt vurderes at opfylde disse formål. Nedsættelse af hastighedsgrænsen på delstrækninger, herunder den fremhævede strækning (Råbjergvej til Hirtshalsvej), vil modvirke målet om forbedret fremkommelighed.



Etablering af overhalingsstrækninger (2+1-strækninger) kræver af trafiksikkerhedsmæssige årsager, at sideveje og overkørsler til ejendomme nedlægges på disse strækninger. Derfor er det nødvendigt at samle adgangsvejene til den sydligste del af sommerhusområdet i én adgangsvej henholdsvis syd og nord for overhalingsstrækningen. Dette muliggør samtidig opsætning af en ubrudt støjskærm på denne strækning.

En støjvold med samme støjdæmpende effekt som en fire meter høj støjskærm vil være ca. seks meter høj og ca. 25 meter bred i bunden. En sådan jordvold vurderes ikke som hensigtsmæssig ved sommerhusområdet.

En hastighedsgrænse på 100 km/t er kun muligt på tresporede motortrafikveje med midterautoværn. Rute 40 betjener også køretøjer, som ikke lovligt må køre på en motortrafikvej, hvorfor denne løsning ikke vurderes som anvendelig.

Erik B. Knudsen mener ikke, at planlovens paragraf 15 er overholdt ved den planlagte vejføring. Der har allerede ved den bestående vej været tale om betragtelige overskridelser af de for rekreative områder vejledende støjgrænser på 53 db. Den planlagte hastighedsøgning vil ligesom den forventede øgede trafikmængde medføre mere støj.

Det anføres, at der i lovforslaget påpeges, at vejprojektet vil påføre borgere en sundhedsrisiko som følge af øget støjbelastning.

VD omtaler en forventet højnelse af trafiksikkerheden i forbindelse med den påtænkte hastighedsøgning ud for et rekreativt område. Det forekommer ulogisk og helt ude af trit med, hvorledes lignende situationer gribes an andre steder i DK og i vore nabolande, hvor der på vid indikation indføres hastighedsgrænser på 50-60 km/time.

**Transportministeriet bemærker**, at det med Skagen Kommunes vedtagelse af lokalplan nr. 140 – S.34 i december 1996 blev det muligt at udbygge et større sommerhusområde nord for Ålbæk og umiddelbart øst for rute 40. Udbygningen af sommerhusområdet pågår stadig.

En del af sommerhusene er opført ret tæt på statsvejen, og er dermed udsat for en ikke ubetydelig vejstøj. Det foreslåede projekt omfatter etablering af en ca. 1,4 km. lang støjskærm ved den sydligste del af sommerhusområdet. Etablering af støjskærmen vil ifølge



miljøkonsekvensvurderingen reducere antallet af støjbelastede boliger og sommerhuse fra 87 til 33 i forhold til en referencesituation, hvor vejen ikke udbygges.

Planlovens § 15, stk. 2, oplister udtømmende, hvad kommunalbestyrelsen kan optage bestemmelse om i en lokalplan og dermed regulere ved lokalplanlægning. Den pågældende strækning af statsvejen, der skal udvides, ligger ikke i et lokalplanlagt område.

Transportministeriet bemærker desuden, at bekendtgørelse nr. 1116 af 13. september 2007 om lokalplanlægning i forbindelse med vejanlæg mv. begrænser kommunernes lokalplankompetence for vejanlæg. Det fremgår, at når vejanlæg vedtages i enkeltheder ved særlig lov, som er tilfældet ved dette anlægsprojekt, kan lokalplaner alene regulere de arealer, der grænser op til anlægget. Kommunalbestyrelsen skal lægge det statslige vejprojekt til grund for lokalplanlægningen, jf. vejledning nr. 9922 af 28. september 2009 om lokalplanlægning.

Forbedrede overhalingsmuligheder, forbedring af kryds, nedlæggelse af overkørsler og etablering af cykelsti vurderes samlet set at ville medføre en væsentlig forbedring af trafikikkerheden på strækningen.

Grete og Karen Dinesen understreger indledningsvist at de finder det meningsløst at bruge et så kosteligt beløb på en vejudvidelse for at opnå få sekunders kortere transporttid i bil mellem Ålbæk og Skagen.

En forøgelse af allerede eksisterende støjproblemer tages ikke seriøst. Og der er diskrepans mellem det fremsatte forslag og de bagvedliggende beregninger/ beregningsgrundlaget i forhold til trafikstøj, trafikikkerhed, luftforurening og klimaaftryk.

Støj ved den tiltænkte hastighed på 90 km/t er ikke undersøgt. Som eneste forslag opstilles en løsning med en 4 meter høj og klodset støjmur, hvis påvirkning ikke er undersøgt ift. områdets natur, fauna og flora. Man anbefaler reelle støjmålinger på strækningen i juli måned samt reelle undersøgelser af de mange fremkomne forslag til støjreduktion.

Ønsker det undersøgt, om en bredere landevej på hele strækningen (mere plads til tung trafik og bedre mulighed for at trække ind til siden ved udrykninger), støjdæmpende asfalt samt en fartbegrænsning på 60 km/t (evt. kun i sommerperioden) vil kunne sikre den



ønskede fremkommelighed og samtidig begrænse gener fra trafikstøj.

Henleder opmærksomheden på naturområde, med bl.a. orkideer (gøgeurt/gøgelilje) tæt på landevejen. Vi kan se, at flora og fauna er undersøgt, men vi må desværre konstatere, at disse undersøgelser ikke får reel betydning for det konkrete forslag om en vejudvidelse.

Er modstander af mere intern trafik i sommerhusområdet og mener ikke det er mere trafiksikkert at samle trafikken til området i én adgangsvej og finder, at nedlæggelse af de mange ind- og udkørsler vil give øget mulighed for hasarderet kørsel.

**Transportministeriet bemærker**, at projektet forbedrer støjforholdene for en stor del af sommerhusene i området langs vejen. Se i øvrigt bemærkningerne om støjskærme ovenfor.

Det foreslåede vejprojekt bygger på de gennemførte analyser og beregninger, og der vurderes ikke at være væsentlig diskrepans mellem der fremsatte forslag og resultaterne af de gennemførte beregninger og analyser.

Hastighedsgrænsen tiltænkes – som beskrevet i VVM-undersøgelsen - kun øges til 90 km/t på overhalingsstrækninger (2+1 strækninger). På overhalingsstrækningen ved sommerhusområdet opsættes en støjskærm. Der er i miljøkonsekvensvurderingen vurderet, hvilken effekt en forøgelse af hastighedsgrænsen til 90 km/t på delstrækninger vil have.

Der er gennemført en Natura 2000 konsekvensvurdering, der forholder sig til projektets påvirkning af de beskyttede naturområder.

Der henvises i øvrigt til bemærkninger ovenfor.

Svend Ole Lanp anbefaler, at rute 40 ikke udbygges til 2+1 vej på den sydligste delstrækning på 1,4 km, hvor der til gengæld laves en hastighedsgrænse på 60 km/t. Samtidig anbefales, at den her planlagte støjskærm ikke etableres på denne strækning, men i stedet for etableres 1,4 km længere mod nord.

**Transportministeriets bemærker**, at den del af sommerhusområdet, der ligger nord for strækningen med støjskærm, vejbetjenes ved en række individuelle eller fælles overkørsler til statsvejen, og det er derfor ikke muligt at etablere en ubrudt støjafskærmning. Den støjreducerende effekt af en støjskærm, der er afbrudt ved så



mange overkørsler, vil være meget begrænset. Der er derfor ikke projekteret med støjafskærmning på strækningen.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne om støjforhold ovenfor.

Henrik Andersen ønsker ikke udbygning af den sydligste delstrækning på ca. 3 km. Men ønsker dog rundkørsel ved Råbjergvej

Fremfører, at både sommerhusområder, campingpladser, golfbane og almindelig beboelse allerede nu er belastet med vejstøj over anbefalede maksimale værdier. Man mener projektet vil føre til en øget støjbelastning af disse samt øget luftforurening.

Anbefaler, at der laves et seriøst arbejde på en æstetisk acceptabel støjskærm. Mener desuden at støjskærmen skal etableres på østsiden på hele strækningen og på delstrækninger på vestsiden af vejen.

**Transportministeriet bemærker**, at ombygning af det nuværende vigepligtsregulerede kryds ved Råbjergvej samlet set vurderes som en bedre løsning end en rundkørsel på dette sted. Den store forskel i trafikken på rute 40 og Råbjergvej udgør hovedbegrundelsen for fravalg af rundkørsel. En rundkørsel vil sænke fremkommeligheden på rute 40 generelt, mens en rundkørsel kun i spidsbelastningsperioder vil have effekt i forhold til trafik til og fra Råbjergvej.

Der findes på vestsiden af projektstrækningen kun ét sommerhus belastet med vejstøj over den vejledende grænseværdi. Med den baggrund er støjskærme på vestsiden af vejen ikke undersøgt nærmere.

Der henvises i øvrigt til bemærkninger om etablering af støjskærm ovenfor.

Steffen Junker skriver på vegne af sommerhusejerne på Edderfuglevej og Gl. Perlevej, Ålbæk og finder, at den fremsendte projektskrivelse mangler specifikt indblik i nogle af de lokale forhold og er derfor baseret på falske forudsætninger.

Sommerhusejerne finder det utilstrækkeligt med kun 1,4 km støjskærm. Der bør derfor oprettes støjdæmpende foranstaltninger på niveau på en ca. 1,5 km strækning længere mod nord. Man appellerer til, at de støjskærme ikke hindrer passage af vildt. Desuden henledes opmærksomheden på en ynglende odder på matrikel 24e.



Der udtrykkes utilfredshed med vejbetjeningen af sommerhusområdet. Der foreslås alternative løsninger, herunder at biltrafik til sommerhusområdet skal benytte den eksisterende dobbeltrettede cykelsti eller der etableres nye lokalveje.

**Transportministeriet bemærker**, at hvis der fortsat er odder på lokaliteten ved anlægsstart, så vil der blive taget behørigt hensyn til disse under anlægsarbejdet. Udformningen af vejanlægget vurderes ikke at påvirke levevilkårene for odder.

Vejbetjening af et sommerhusområde via en dobbeltrettes cykelsti ikke vurderes som formålstjenligt på grund af trafikikkerhedsmæssige forhold og tryghed for cyklister.

Som en del af VVM-undersøgelsen er gennemført trafiktællinger til sommerhusområdet. Disse tællinger viser en relativ beskeden biltrafik, som vurderes at kunne afvikles med den foreslåede løsning.

Der henvises i øvrigt til tidligere bemærkninger om støjskærm.

Lars Lund på vegne af Grundejere Ålbæk Nord / organiseret i Facebookgruppe og Christian Guldager for Grundejere Ålbæk Nord / facebookgruppen Vejdebat Ålbæk -Skagen

Grupperne af grundejerne gør indsigelse mod flere forhold, herunder at projektet ikke vurderes at være i overensstemmelse med loven eller de støjvejledninger, der sædvanligvis følges ved vejudbygninger, og ej heller følger den praksis for hastighedsgrænser, der finder sted samtlige andre steder i landet ud for et rekreativt område.

Det findes uacceptabelt, at der siden 1998, hvor området blev udlagt til rekreativt område, ikke har overholdt Planlovens bestemmelser § 15 stk. 2, om at sikre mod støjgener over 53 dB. Området er plaget af støjværdier, der ligger 10 dB over nævnte grænseværdi, hvilket af VD og MM anses som stærkt støjbelastende.

Det fremføres videre, at det er uacceptabelt, at Folketinget godkender et lovforslag, hvor der flere steder påpeges, at grænseværdierne for støj ikke overholdes - heller ikke efter projektets gennemførelse - og samtidigt - i samme lovforslag - påpeger, at støjgrænserne fortsat ikke overholdes, og derfor også fremad vil påvirke folks sundhed.





Det vurderes uacceptabelt, at kun halvdelen af mindst 88 huses belastninger af grænseværdierne for støj søges løst. Tilmed er den del, hvor problemet ikke løses, den strækning med huse beliggende tættest mod vejen og derfor mest støjplaget, samt den strækning, hvor antallet af udkørsler til den nu farligere vej er markant størst, nemlig 17 på bare 1,4 km.

Det findes uacceptabelt, at hastighedsgrænsen på en delstrækning (hvor der opsættes støjskærm) forhøjes fra 80 til 90 km/t. Det ligeledes uacceptabelt, at hastighedsgrænsen på den resterende delstrækning ved sommerhusområdet fastholdes på de nuværende 80 km/t.

Grundejerne er ikke generelt tilhængere af støjskærme, da de skæmmes landskabet og øger antallet af trafikdræbte dyr. Man går mere ind for støjreduktion ved at nedsætte hastigheden og bruge støjdæmpende asfalt. Hvis støjskærme ses som politikernes eneste løsning, er det meget vigtigt at udformningen sker i et tæt samarbejde med brugerne.

**Transportministeriet bemærker**, at etablering af en ubrudt støjskærm med en længde på ca. 1,4 km ikke i miljøkonsekvensvurderingen er vurderet som en væsentlig gene for områdets flora og fauna.

Der henvises i øvrigt til bemærkninger til tidligere hørings svar.

Morten Trier Hansen anbefaler, at støjskærmen placeres mellem vej og cykelsti i stedet for den planlagte placering mellem cykelsti og sommerhusområdet.

**Transportministeriet bemærker**, at støjskærmen er placeret mellem cykelstien og sommerhusområdet for at begrænse den visuelle påvirkning af støjskærmen, og for at undgå at cyklister og fodgængere skal færdes i en lukket korridor mellem støjskærm og høj beplantning mod sommerhusområdet.