

Høringsnotat – Offentlig høring af miljøkonsekvensvurderingen for rute 9 ved Nørreballe

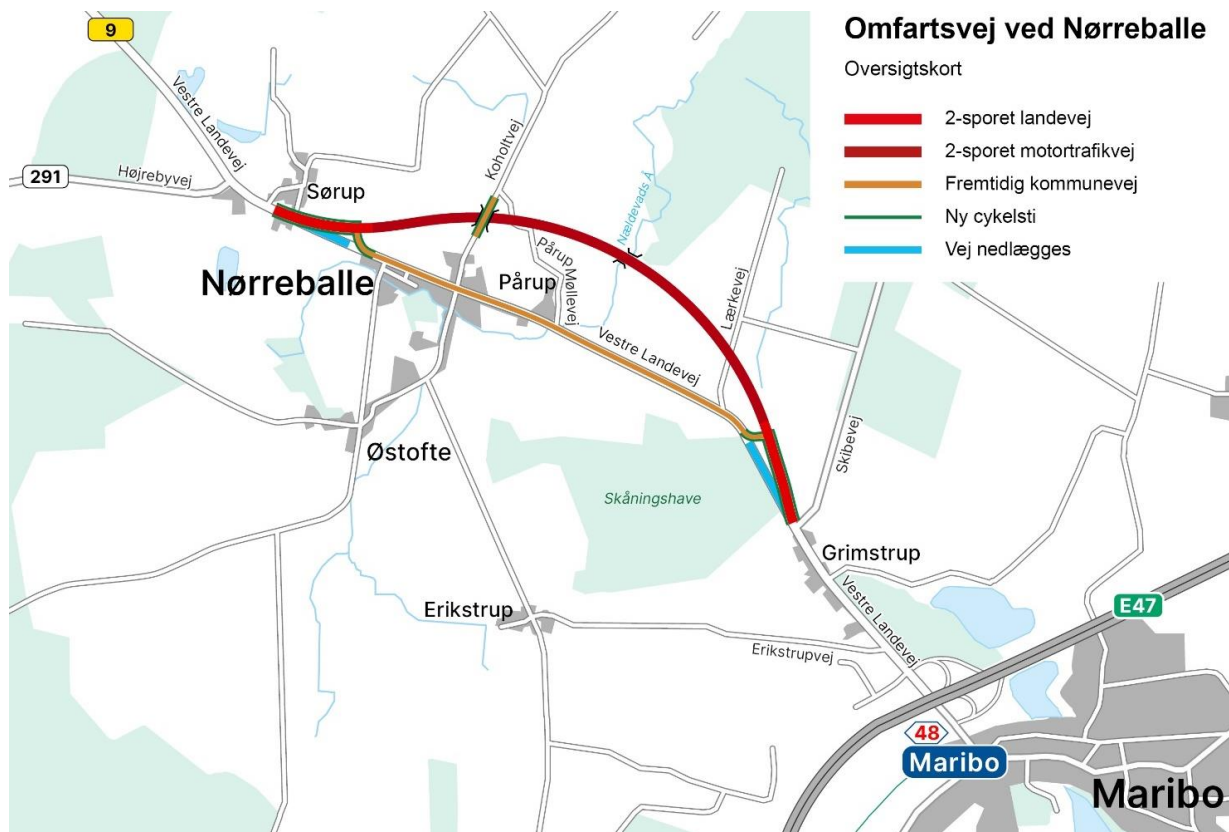
Indledning

Den 28. juni 2021 blev der indgået et bredt politisk forlig om "Infrastrukturplan 2035", som omfatter statens investeringer og initiativer på transportområdet for perioden 2022-2035. Det fremgår af aftalen, at der skal udarbejdes en miljøkonsekvensvurdering for udbygning af rute 9 ved Nørreballe. Formålet med udbygning af rute 9 ved Nørreballe er at forbedre forholdene i Nørreballe bl.a. i forhold til støj og trafikikkerhed, samtidig med at fremkommeligheden lokalt på rute 9 forbedres for den gennemkørende trafik.

Vejdirektoratet har gennemført en miljøkonsekvensvurdering af 5 forslag til udbygning af rute 9 ved Nørreballe, hvoraf det ene er en mindre omfattende løsning, en såkaldt 0+ løsning med ombygning af den eksisterende rute 9 gennem Nørreballe. Resultatet af miljøkonsekvensvurderingen har været i offentlig høring i perioden 9. januar til 12. marts 2024.

Folketingets forligskreds bag "Infrastrukturplan 2035" blev i sommeren 2024 enige om, at forslag Nord skal danne grundlag for den kommende udbygning af rute 9 ved Nørreballe.

Nærværende høeringsnotat indgår i beslutningsgrundlaget, når der i foråret 2025 forventes fremsat et forslag til anlægslov i Folketinget.



Figur 1 Kortudsnit med forslag Nord

Offentlig høring af miljøkonsekvensvurderingen

Miljøkonsekvensvurderingen er udarbejdet, og har været i offentlig høring i perioden 9. januar til 12. marts 2024.

I den offentlige høring har Vejdirektoratet modtaget 66 høringssvar fra enkeltpersoner, virksomheder, organisationer og myndigheder. Alle høringssvar kan læses i fuld længde på projektets hjemmeside: <https://www.vejdirektoratet.dk/noerreballe>

Overordnede bemærkninger i høringssvarene

Hovedparten af høringssvarene er fra foreninger, borgere og grupper af borgere, der er imod planerne om en omfartsvej. Disse peger i stedet på en ombygning af rute 9 gennem Nørreballe med forskellige tiltag til forbedring af fremkommeligheden og trafikikkerheden (den såkaldte 0+ løsning).

Et flertal af Lolland Kommunes byråd peger på forslag Nord, mens et mindretal støtter planerne om en mere omfattende 0+ løsning. Tilsvarende peger Nakskov Handel & Erhverv og Dansk Industri Lolland-Falster på et behov for at forbedre infrastrukturen.

Østofte-Nørreballe Bylaug peger ikke på et bestemt forslag, men opfordrer Vejdirektoratet til at vælge løsninger, der ikke er urimeligt indgribende for beboere i og omkring Østofte-Nørreballe.

I flere høringssvar anbefales det, at der gennemføres en samlet miljøkonsekvensvurdering for udbygning af rute 9 mellem Sydmotorvejen og Tårs, inden der træffes en beslutning om et konkret anlægsprojekt.

Borgermøde

Der blev afholdt borgermøde i Østofte Hallen 19. februar 2024 med ca. 250 deltagere. På borgermødet blev resultatet af miljøkonsekvensvurderingen præsenteret, og der var lejlighed til at tale med Vejdirektoratets fagfolk. På borgermødet var der fokus på det manglende behov for at udbygge rute 9, og der blev fremsat forskellige forslag om en mere omfattende 0+ løsning. Enkelte borgere pegede dog også på behovet for en omfartsvej.

Vejdirektoratets behandlings af høringssvar

I nærværende høringsnotat gengives indholdet i de fremsendte høringssvar efterfulgt af Vejdirektoratets eventuelle bemærkninger. Hovedvægten er lagt på besvarelse af høringssvar vedrørende forslag Nord, da de øvrige forslag er fravalgt med den politiske beslutning om at udbygge rute 9 med en omfartsvej i forslag Nord.

Miljøstyrelsen har fremsendt et høringssvar, som gennemgår alle miljøkonsekvensvurderingens forslag. I nærværende høringsnotat forholder Vejdirektoratet sig alene til forslag Nord. Der er ikke fremsendt øvrige høringssvar vedrørende natur- og miljøforhold i området, som berøres af forslag Nord.

Høringsnotatet er sammenfattet og kommenteret i følgende temaer:

- Argumenter mod en omfartsvej Side 3
- Argumenter for en omfartsvej Side 4
- Ombygning af rute 9 gennem Nørreballe Side 4
- Ejendomsforhold, ledningsforhold og erstatning Side 5
- Øvrige forhold Side 6
- Høringssvar fra Miljøstyrelsen Side 7

Sidst i høringsnotatet findes bilag 1: "Rute 9 Nørreballe. Procedure for håndtering af grundvandssænkninger".

Argumenter mod en omfartsvej

I mange af de indsendte høringssvar fremføres argumenter mod en omfartsvej. Det drejer sig især om:

- Ikke et trafikalt behov for en omfartsvej
- Erhverv i Nørreballe lever af trafikken gennem byen
- Medfører fald i ejendomsværdi
- Splitter landbrugsarealer og gårde
- Medfører stor omvejskørsel for trafik til Nørreballe
- Giver ringe samfundsøkonomisk effekt
- Forløber i områder, der i dag ikke er berørt af større vejanlæg

Der udtrykkes bekymring for om købmanden, samt bilforhandlerne TS Biler og Bergmann Biler kan overleve med en omfartsvej, da en betydelig del af kunderne er tilfældigt forbipasserende bilister.

Borgergruppen på 124 underskrivere skriver, at trafik fra den kommende Femern-forbindelse ikke er relevant i forhold til trafikbelastningen på rute 9 ved Nørreballe, da trafikken vil vælge den korteste rute Rødbyhavn-Søllested mod Nakskov og Tårs.

En borger gør opmærksom på, at med en omfartsvej som motortrafikvej, vil der være køretøjer, som ikke må køre på den nye vej. De langsomt kørende traktorer og maskiner og knallerter skal stadig køre ad Vestre Landevej gennem Nørreballe.

Landsforeningen Danmarks Jernbaner mener, at der i stedet for en omfartsvej ved Nørreballe bør undersøges, om der er basis for at forlænge jernbanen fra Nakskov til færgehavnen i Tårs. Dette er en mulighed for at udvikle transporten i klimavenlig retning.

Forhold for bløde trafikanter

En borger på Lærkevej er bekymret for, hvordan ejendommene nord for omfartsvejen får adgang til den offentlige transport, og hvordan det bliver muligt at sikre gode skoleveje til Østofte.

Støjgener

Det frygtes, at en nordlig omfartsvej vil medføre støjgener for ejendommene langs Vestre Landevej, hvor omfartsvejen vil forløbe på nordsiden af ejendommene, hvor der i dag er udsigt til mark og skov fra terrasserne.

Imod en sydlig omfartsvej

Borgergruppe på 124 underskrivere supplerer argumenterne imod forslag Syd med risiko for forurening af grundvand, da der ligger store grundvandsreservoir syd for rute 9. Der peges også på krydsning af vildtveksler og afskæring af ejendomme og landbrugsarealer.

I flere høringssvar bliver der udtrykt bekymring for at naturoplevelserne med vildt, rovfugle og fugle i området syd for rute 9 vil blive ødelagt med forslag Syd, og at lokalsamfundet vil blive opdelt af omfartsvejen.

En borger anfører, at motortrafikvejen vil opdele ejendomme samt medføre, at mange ejendomme vil få elimineret deres naturskønne beliggenhed til fordel for alt for mange hektar asfalt.

Vejdirektoratet bemærkninger

I det videre arbejde med anlæg af omfartsvejen, vil Vejdirektoratet indbyde borgere og erhvervsdrivende i Nørreballe til en løbende dialog med henblik på at begrænse generne af anlægsprojektet og orientere om ekspropriation, anlægsaktiviteter m.v.

Argumenter for en omfartsvej

Nakskov Handel & Erhverv og Dansk Industri Lolland-Falster støtter forslaget om en omfartsvej ved Nørreballe med henblik på at forbedre infrastrukturen og mobiliteten i området. Det anføres, at en effektiv og velfungerende transportinfrastruktur er en afgørende faktor for at sikre vækst og udvikling.

Dansk Industri opfordrer til, at der tages hensyn til alle relevante interessenter og deres input inddrages i planlægningsprocessen, og understreger, at infrastruktur udgør et vigtigt fundament for både nuværende og kommende virksomheder. En velfungerende transportinfrastruktur er afgørende for at tiltrække investeringer og skabe arbejdspladser.

I andre høringssvar udtrykkes der interesse for en omfartsvej, da trafikken på Vestre Landevej med tung trafik, udrykningskøretøjer og motorcykler giver anledning til støjgener og farlige situationer ved ind- og udkørsel på vejen.

I flere høringssvar bliver der peget på forslag Nord, som den bedste løsning, hvor argumenterne for en omfartsvej blandt andet er:

- Giver bedst effekt i forhold til støj
- Giver bedst effekt i forhold til infrastrukturen
- Tilgodeser både mennesker, natur og infrastruktur bedst muligt
- Ligger inden for budget og er ikke kun en nødløsning
- Gør Nørreballe til en mere fredelig og attraktiv landsby
- Aflaster Nørreballe for trafik og forbedrer trafiksikkerheden
- Reducerer responstiden for udrykningskøretøjer på Vestlolland

En borger anfører, at Torebys befolkningstal steg i årene efter etableringen af omfartsvejen i 1994.

Ændringsforslag til en omfartsvej nord om Nørreballe

I et høringssvar udtrykkes bekymring for cyklister, der skal krydse omfartsvejen. Det ønskes derfor, at cykelstien føres under omfartsvejen både øst og vest for Nørreballe.

Vejdirektoratet bemærkninger

Det er teknisk muligt, men også meget dyrt, at etablere stitunneler eller stibroer. På baggrund af cykeltrafikkens begrænsede omfang er det besluttet i projektet, at cykelstikrydsningerne øst og vest for Nørreballe skal etableres som almindelige stikrydsninger. Eventuelt med en støttehelle mellem de to kørselsretninger på omfartsvejen.

Ombygning af rute 9 gennem Nørreballe

Mange høringssvar anbefaler 0+ løsningen med ombygning af den eksisterende rute 9 gennem Nørreballe i stedet for til en ny vej, der ikke synes at være behov for.

I mange høringssvar bliver det foreslået indsats på den eksisterende rute 9 gennem Nørreballe, og dermed udbygge 0+ løsningen. Det bliver i mange forslag omtalt som en 0++ løsning, herunder:

- Rundkørslen i Nørreballe gøres større og kørebanebredden forøges for at forbedre trafikviklingen forbedres.
- Kryds ombygges med svingbaner og signalanlæg
- Cykelsti til Stokkemarke
- Etablering af stitunneler under rute 9
- Opsætte støjskærme og støjisolering af boliger

- Automatiske hastighedsmålere i begge retninger og i begge ender af byen
- Støjreducerende og friktionsvenlig asfalt på rute 9

Enhedslisten Lolland, Dansk Folkeparti Lolland samt en et stort antal borgere giver også udtryk for at en 0++ løsning er den eneste reelle løsning på de krav, der ønskes indfriet, dvs. forbedret fremkommelighed for både gennemkørende og lokal trafik, forbedret tryghed og trafiksikkerhed samt støjreduktion.

Arkitektfirmaet By og Landskab har fremsendt en video med forslag om en 0++ løsning med en ombygning af bygennemfarten og cykelsti til Stokkemarke. Video kan ses her:

https://www.youtube.com/watch?v=9DA6_2VbyzM

Vejdirektoratets bemærkninger

Som nævnt i indledningen af høringsnotatet, så er det besluttet at anlægge en omfartsvej nord om Nørreballe.

Når omfartsvejen er anlagt, vil ansvaret for drift og vedligeholdelse af Vestre Landevej gennem Nørreballe overgå til Lolland Kommune. Derfor vil Vejdirektoratet drøfte den præcise udformning af kryds, cykelstier m.v. med Lolland Kommune.

Ejendomsforhold, ledningsforhold og erstatning

I flere høringssvar udtrykkes bekymring for gener for ejendomme i nærheden af omfartsvejen. En borger er bekymret for udvidelsesmulighederne for både ejendom og virksomhed.

En borger anfører, at omfartsvejen vil gennemskære landbrugsarealer og besværliggøre store dele af dyrkningen af de omkringliggende arealer. De store landbrugsmaskiner må ikke køre på omfartsvejen, hvilket dels vil medføre omvejskørsel og dels kørsel gennem Nørreballe for at komme til/fra markerne.

En borger udtrykker bekymring for at blive stavnsbundet til en bolig i nærheden af omfartsvejen. Desuden udtrykker borgeren også skuffelse over tilbagemeldingen på borgermødet om at staten ikke vil overtage ejendomme, hvis de ligger i anden række.

En erhvervsdrivende spørger om der gives erstatning, hvis omfartsvejen medfører færre kunder til forretningen.

I et høringssvar anføres det, at der ikke indgår udgifter til forlægning eller forstærkning af gas- og fjernvarmeledninger i forbindelse med anlægsprojekt for en omfartsvej. Det undrer desuden, at placeringen af gasledning ikke er medtaget i overvejelserne om en omfartsvej fra begyndelsen.

En borger peger på de forventede merudgifter, som lodsejere vil blive påført i forbindelse med nye adgangsveje, hvor driften af vejen pålægges ejerne.

Vejdirektoratets bemærkninger

I forbindelse med skitseprojekteringen af motortrafikvejen har Vejdirektoratet forsøgt at begrænse påvirkningen af beboelses- og landbrugsejendomme, men der er begrænsede muligheder for at rykke på linjeføringen uden, at det påvirker oversigtsforholdene på motortrafikvejen eller giver afledte negative effekter på skærende veje. Derfor vil anlægsprojektet også medføre hel eller delvis overtagelse af ejendomme.

Forud for etableringen af omfartsvejen vil Vejdirektoratet forsøge at lave en jordfordeling, som skal modvirke generne ved gennemskæring af landbrugsarealer.

Konkrete adgangsforhold til arealerne drøftes nærmere med de enkelte lodsejerne, når der foreligger en anlægslov og forud for ekspropriationsforretningerne.

Det er i sidste ende den uvildige ekspropriationskommission, som afgør om en ejendom skal overtages i sin helhed eller ved en delvis overtagelse, ved at en del af ejendommen overtages. Det er også ekspropriationskommissionen, der fastsætter erstatningen for de indgreb og påvirkninger anlægsprojektet medfører. Det er bestemmelserne i privatvejsloven, som fastsætter reglerne for vedligeholdelse af private fællesveje.

Vejdirektoratet har løbende været i dialog med ledningsejer, hvad angår samspillet mellem omfartsvejen og den nye gasledning. Det kan dog ikke undgås, at omfartsvejen vil medføre ledningsarbejder. Der er i projektet indarbejdet økonomi til ledningsarbejder, som forventes betalt af Vejdirektoratet.

Øvrige forhold

I et høringssvar peges på, at det signalregulerede kryds ved Sydmotorvejen bør ombygges til en rundkørsel, da der er lange køer i spidstimerne, og lang rødtid for trafikken på rute 9 i de øvrige perioder.

[Vejdirektoratets bemærkninger](#)

Bemærkningen er videreformidlet til den relevante afdeling i Vejdirektoratet.

Høringssvar fra Miljøstyrelsen

Miljøstyrelsen har fremsendt et høringssvar, som gennemgår alle miljøkonsekvensvurderingens forslag. I nærværende høringssvar forholder Vejdirektoratet sig alene til forslag Nord, da de øvrige forslag er fravalgt med den politiske beslutning om at udbygge rute 9 med en omfartsvej i forslag Nord.

Miljøstyrelsen - Arter og naturbeskyttelse

Rasteområde for padder

Miljøstyrelsen bemærker, at det ikke fremgår tydeligt, at der er afsøgt rasteområder for padderne, der findes udenfor vandhullerne. Miljøstyrelsen bemærker, at padder ofte raster udenfor vandhuller, og at rasteområderne ikke er tydeligt identificeret. Rasteområderne indgår i levestedsbeskyttelsen, og der bør derfor redegøres for, at anlægsprojektet ikke påvirker rasteområder for padderne. Miljøstyrelsen bemærker, at det af materialet ikke fremgår, hvorvidt man indenfor projektområdet har forholdt sig til rasteområder som ligger indenfor paddernes vandringsafstand fra ynglevandhullet. Miljøstyrelsen henviser til: Opdatering af: Håndbog om dyrearter på habitatdirektivets Bilag IV. Aarhus Universitet, DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi, s. 271 i Videnskabelig rapport nr. 520, der kan ses her:

https://dce.au.dk/fileadmin/dce.au.dk/Udgivelser/Videnskabelige_rapporter_500-599/SR520.pdf

Vejdirektoratets bemærkninger

For alle bilag IV-arter er det vurderet, at undersøgelsesområdet er i overensstemmelse med arternes vandringsradius. Der er for forslag Nord afsøgt og kortlagt bilag IV-padder i undersøgelseskorridoren 200 meter fra vejtraceet nord for samt væsentlig større område syd for anlægsprojektet. Heri er der ikke gjort fund af padder. Ligeledes er paddernes potentielle levesteder undersøgt, og her er heller ikke gjort fund af padder. Derfor er det vurderingen, at området, hvor forslag Nord er planlagt, ikke rummer yngle- og rastesteder for padder.

Det er på baggrund af undersøgelserne konkret vurderet, at projektet ikke vil påvirke egnede yngle- og rasteområder eller spredningskorridorer.

Det er Vejdirektoratets vurdering, at undersøgelsesområdet er velovervejet og defineret, således der foreligger tilstrækkeligt oplyst datagrundlag for vurderingen af påvirkningen af padder, samt at undersøgelserne og vurderingen af påvirkningen på padder er i overensstemmelse med gældende lovgivning og praksis.

Manglende behandling af springfrø

Miljøstyrelsen bemærker, at der er et fund af springfrø indenfor undersøgelsesområdet på arter.dk, som ikke fremgår af materialet.

Vejdirektoratets bemærkninger

Det er korrekt, at der er et ældre fund fra 2010 af springfrø i Lysemose Skov. Arten er ikke fundet i de undersøgte vandhuller i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen, og der er **ikke** egnede levesteder, hverken yngle- eller rastesteder for arten i området, der forventes påvirket af anlægsprojektet for forslag Nord. Fundet i Lysemose Skov ligger mere end 900 meter fra det område, som berøres af forslag Nord. Det vurderes således, at muligheden for, at padder krydser den eksisterende landevej ifm. spredning mod syd og vest og ved spredning langs læhegn mv. mod nord til og fra Lysemose Skov, opretholdes, hvormed arten ikke bliver påvirket af anlægsprojektet. Områdets økologiske funktionalitet for arten i anlægs- og driftsfasen vurderes således at være upåvirket af anlægsprojektet.

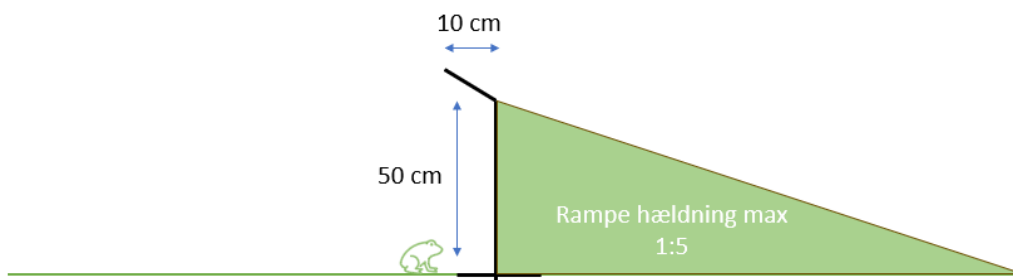
Afværgeforanstaltninger

Afværgeforanstaltninger kan indarbejdes i et anlægsprojekt dels for at beskytte mod individdrab, og dels for at oprette den økologiske funktionalitet, hvis anlægsprojektet medfører påvirkninger eller nedlæggelse af levesteder. Forud for at der kan laves indgreb på levesteder for bilag IV-arter, skal der iværksættes afværgeforanstaltninger, og der skal være redegjort for at afværgeforanstaltningerne er tilstrækkelige til at sikre, at den økologiske funktionalitet er opretholdt. Forud for en vedtagelse af anlægsprojektet skal alle dets påvirkninger være kendt, og afværgeforanstaltningerne skal ligge fast. I det fremsendte materiale er det ikke muligt at vurdere, hvorvidt afværgeforanstaltningerne er tilstrækkelige, da det ikke er konkretiseret for alle linjeføringer hvilke afværgeforanstaltninger, der skal gennemføres ved anlægsprojektet. Det fremgår ikke af materialet, hvorvidt paddehegn eller andre afværgende foranstaltninger bliver anvendt til de andre løsninger end den sydlige løsning, og Miljøstyrelsen kan dermed ikke se, at individbeskyttelsen for padder er tilstrækkeligt varetaget. Miljøstyrelsen understreger, at alle padder, der er naturligt forekomne i den danske natur, er omfattet af forbud mod individdrab jf. Artsfredningsbekendtgørelsen §§ 10 og 14. Da anlægsprojektet flere steder er beliggende indenfor paddernes vandringsafstand, skal der iværksættes tiltag for at forhindre dette.

Vejdirektoratets bemærkninger

Det er beskrevet i miljøkonsekvensrapporten, at der "I anlægsfasen etableres midlertidigt paddehegn i områder med spredningsveje, dvs. områder hvor der skal etableres faunapassager. Paddehegnet placeres i kanten af arbejdsarealet."

Risiko for individdrab i anlægsfasen afværges ved, at der etableres paddehegn mellem arbejdsarealer og vandhuller. Hegnet dækker området nærmest vandhullet samt minimum 50 meter til begge sider og afsluttes med L-formet hegnsstykke, se figur 2, så padderne ledes væk fra arbejdsarealerne. Der er tre vandhuller, der på denne vis afskærmes fra arbejdsarealet (vandhul 9, 14 og 18). Desuden hegnes ved Nældevads Å på begge sider – dog friholdes spredningskorridoren. Paddehegnet skal senest være opstillet i ynglesæsonen inden anlægsarbejderne går i gang, da padderne da vil være i vandhullerne. Paddehegn skal være mindst 50 cm højt med udhæng mod naturområderne og forsynes med ramper fra anlægssiden så padder, der ved et tilfælde befinder sig i anlægsområdet, kan vandre ud af sig selv. Hegnet opsættes når padderne er mest tilknyttet vandhullerne og inden de juvenile frøer går på land, dvs. i perioden 1. april - 20. juni.



Figur 111 Principskitse af et paddehegn

Langs den færdige vej opsættes permanent paddehegn i områderne ved de tre vandhuller samt ved regnvandsbassinerne. Paddehegnet skal være mindst 50 meter på begge sider af vandhullerne/bassinerne, se figur 3, og skal afsluttes i hver ende med L-formet hegnsstykke.



Figur 2 Placering af permanente paddehegn er markeret med gule streger.

Beskyttelse af fugles reder

Miljøstyrelsen bemærker, at anlægsprojektet bedes iagttage, at der ligger en beskyttelse af fugles reder jf. § 6a., stk. 2 i jagt- og vildtforvaltningsloven ved fældning af træer og læhegn.

Vejdirektoratets bemærkninger

Anlægsprojektet krydser ikke læhegn, skove og krat. Det kan dog ikke udelukkes, at få mindre træer/buske vil skulle fjernes. Dette gøres uden for fuglenes ynglesæson. Det vurderes derfor, at der ikke sker skade på aktive reder eller redeliggende fugle.

Læhegn og flagermus

Miljøstyrelsen bemærker, at det ikke fremgår tydeligt i materialet om de læhegn, der bliver gennembrudt, er vigtige ledelinjer for flagermus. Hvis ledelinjerne er væsentlige for flagermusens ynglesucces, er ledelinjen omfattet af yngle- og rastestedsbeskyttelsen. Miljøstyrelsen ser ikke, at der redegjort for, at flagermusene via de gennembrudte ledelinjer ikke bliver ledt ud på vejen. Miljøstyrelsen bemærker, at der ikke er redegjort for, om der i læhegnene findes rasteområder for padderne.

Vejdirektoratets bemærkninger

Anlægsprojektet for forslag Nord krydser ikke læhegn, skove, krat el.lign. Vejdirektoratet præciserer, at små træer ikke er flagermusegnede. Anlægsprojektet vil derfor ikke påvirke læhegn mv., der kan udgøre vigtige ledelinjer for flagermus.

Habitatkonsekvensvurdering

Miljøstyrelsen ser ikke, at der er udarbejdet en habitatkonsekvensvurdering for N177 Maribosøerne, som har bredøret flagermus og stor vandsalamander på udpegningsgrundlaget. Da der skal iværksættes afværgende foranstaltninger for arter på udpegningsgrundlaget, er der krav om, at der udarbejdes en habitatkonsekvensvurdering.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet bemærker, at der jf. Natura 2000-væsentlighedsvurderingen ikke er påvirkning af arter eller naturtyper på udpegningsgrundlaget for N177 Maribosøerne. Anlægsprojektet for forslag Nord krydser ikke læhegn, skove, krat el.lign., og der er ikke påvirkning af bredøret flagermus, stor vandsalamander eller andre arter på udpegningsgrundlaget for N177 Maribosøerne. Derfor er der ingen afværgeforanstaltninger for disse. Vejdirektoratet mener derfor ikke, at der skal udarbejdes en habitatkonsekvensvurdering.

§3-natur

Miljøstyrelsen bemærker, at Lolland Kommune er myndighed for §3-arealer, og som udgangspunkt er alle arealer, der er vejledende registreret på miljøportalen, omfattet af beskyttelsen. Vejdirektoratet kan eventuelt gå i dialog med kommunen for at få afklaret områdets aktuelle beskyttelsesstatus.

Vejdirektoratets bemærkninger

Forslag Nord krydser det §3-beskyttede vandløb Nældevads Å via en bro. Dette og øvrige vandløb er behandlet i miljøkonsekvensrapportens afsnit 10.9, Overfladevand. Der inddrages ikke §3-arealer, hvormed der ikke skal udlægges erstatningsnatur i overensstemmelse med myndighedens krav. Ved den §3-beskyttede Nældevads Å vil der være en midlertidig påvirkning, ved anlæg af faunapassage, men denne vurderes at være ubetydelig. Vejdirektoratet vil dog drøfte dette med §3-myndigheden.

Miljøstyrelsen - Hav og Vandmiljø

Miljøstyrelsen gør opmærksom på, at tilladelse til udbygning af rute 9 ved Nørreballe, skal være i overensstemmelse med vandplanlægningen for berørte målsatte vandforekomster og havstrategien for de berørte havområder.

Miljøstyrelsen påpeger væsentlige mangler i miljøkonsekvensrapportens vurderinger af anlægsprojektets påvirkning af det berørte målsatte kystvand, som følge af udledning af kvælstof, af anlægsprojektets påvirkning af berørte målsatte søer, f.eks. påvirkninger af Nørresø samt påvirkning af de økologiske kvalitetselementer ved øget udledning af fosfor. Endvidere er der væsentlige mangler i miljøkonsekvensrapportens vurdering af anlægsprojektets påvirkning nedstrøms udledningsstedet samt anlægsprojektets påvirkning af berørte vandløb som følge af oppumpet grundvand og ved krydsninger af vandløb.

Der er væsentlige mangler i grundlaget for de beregnede koncentrationer af miljøfarlige forurenende stoffer i sediment og i begrundelsen for fraktionen af organisk carbon på 50%. Lige som det er uklart, hvordan de i forvejen forekommende koncentrationer i recipienterne er bestemt, og det er derfor uklart, om grundlaget for vurdering af overholdelse af miljøkvalitetskrav i overfladevandområdet er korrekt.

Da anlægsprojektets påvirkninger ikke er tilstrækkeligt belyst, kan Miljøstyrelsens på det foreliggende grundlag ikke sikkert vurdere, om anlægsprojektet er i overensstemmelse med § 8 i bekendtgørelse nr. 797 af 13. juni 2023 om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter, herunder om tilladelse til anlægsprojektet kan indebære risiko for tilstandsforringelse og ikke målopfyldelse for berørte vandforekomster.

Vejdirektoratets bemærkninger

Miljøstyrelsens tekstnære bemærkninger som relaterer til forslag Nord er uddybet og besvaret i de følgende afsnit.

Kvælstof

Følgende fremgår af miljøkonsekvensrapporten: "Udledningen af næringsstofferne kvælstof og fosfor fra projektet er beregnet på baggrund af oplandsstørrelser og typetal for indholdet af N og P i rensset vejvand. Udledningen er på få kilo og vurderes at udgøre en ubetydelig del af den samlede belastning af kystvandområdet."

Der mangler en redegørelse for, om den angivne mængde kvælstof, som anlægsprojektet vurderes at udlede til det berørte målsatte kystvand, medfører en forøgelse af den samlede udledning af kvælstof fra det pågældende opland. Herunder mangler der en redegørelse for, om opholdstiden i regnvandsbassiner svarer til den naturlige tilbageholdelse af kvælstof, der sker i oplandet uden anlægsprojektet.

Vejdirektoratets bemærkninger

Ved anlæg af forslag Nord omdannes landbrugsarealer til vejanlæg, hvilket reducerer den samlede kvælstofudledning. Dette er dokumenteret i en samlet beregning af kvælstofudledningen for forslag Nord. Beregningen er lavet på baggrund af oplysninger fra Landbrugsstyrelsens kortlag 'marker 2024' som inddeler arealer i hovedkategorierne; natur, græsarealer og omdrift. I GIS er dette lag indlæst og arealerne inden for projektgrænsen er blevet inddelt i ovenstående kategorier. Miljøstyrelsens regneark for kvælstofvådområder er benyttet til at udregne kvælstofreduktionen på de arealer, som tages ud af drift i forbindelse med anlægsprojektet.

I forslag Nord udtages 29,86 ha landbrugsjord, som svarer til et bidrag på 1343 kg kvælstof/år. Udledningen fra anlægsprojektet er beregnet til 160,4 kg kvælstof/år. Der sker således ikke et kvælstofbidrag, men en reduktion, af det berørte kystvand ved etablering af forslag Nord. Da anlægsprojektet medfører en reduktion i

udledningen af kvælstof til vandområdet, vil anlægsprojektet ikke medføre forringelse af vandområdets tilstand og ikke hindre målopfyldelse.

Nældevads Å

Følgende er beskrevet i miljøkonsekvensrapporten: "Den nuværende samlede økologiske tilstand for Nældevads Å er dårlig. Udledningen vil pga. forsinkelsen i bassinerne ikke påvirke de fysiske forhold i vandløbet. Udledningen af BOD forventes at være på 6 mg/l og grænseværdi for opretholdelse af god tilstand for fisk er 1,5 mg/l og for DVFI 1,4-1,8 mg/l. Det kan derfor ikke afvises, at der lige ved udløbet kan være en negativ påvirkning af fiske- og invertebratfaunaen i vandløbet. Påvirkningen vurderes som moderat, fordi der kort nedstrøms udledningen vil være sket en fortynding og udledningen vurderes ikke at være til hinder for opfyldelsen af god økologisk tilstand i Nældevads Å. Det vurderes samlet at den økologiske tilstand ikke forringes og at ingen af vandløbets biologiske kvalitetselementer vil blive forringet som følge af anlægsprojektet og at anlægsprojektet ikke vil hindre målopfyldelse for god økologisk tilstand."

Det vurderes, at påvirkningen vil være moderat. Det oplyses endvidere, at Nældevads Å (o8084) er i dårlig økologisk tilstand. Her gælder det, at hvis et målsat vandløb allerede er i dårlig tilstand på et kvalitetselement, udgør enhver forringelse af dette element imidlertid en forringelse af tilstanden i vandområdet. På den baggrund mangler der oplysninger om, hvor langt nedstrøms udledningsstedet påvirkningen af Nældevads Å vurderes som værende moderat.

Vejdirektoratets bemærkninger

Udledningen af BOD efter rensning i bassiner, hvor udledningen neddrøses, vil beregningsmæssigt være under 6 mg/l og for forslag Nord beregnet til 4,8 mg/l. Grænseværdi for opretholdelse af god tilstand for fisk er 1,5 mg/l og for DVFI 1,4-1,8 mg/l. Gennemsnitskoncentrationen af BI5-målinger i Nældevads Å siden 2020 er ca. 1,6 mg/l. Umiddelbart ved udløbspositionen sker der en initialfortynding af udledningskoncentrationen. Det betyder, at den resulterende koncentration i vandløbet, efter initialfortynding, vil være på et niveau, der kan understøtte god økologisk tilstand, og udledningen vurderes ikke at medføre en negativ påvirkning af fiske- og invertebratfaunaen i vandløbet uden for selve udløbspunktet. Påvirkningen vurderes derfor ikke at forringe vandløbets økologiske tilstand eller hindre senere målopfyldelse.

Grundvandssænkning

Det fremgår flere steder, at: "Hvis grundvandsspejlet sænkes under det laveste acceptable niveau, vil en del af det oppumpede grundvand blive recirkuleret til det terrænnære grundvand så grundvandsspejlet opretholdes og påvirkningen derved afværges." Ligeledes fremgår det at "grundvand der oppumpes i forbindelse med eventuelle grundvandssænkninger, vil om nødvendigt blive rensset for jern og miljøfremmede stoffer inden nedsivning eller bortledning til områdes vandløb." Da det tydeligt fremgår, at der kan ske en udledning af oppumpet grundvand, skal der indgå en vurdering af mulige direkte og indirekte påvirkninger af de enkelte kvalitetselementer, for berørte målsatte vandløb.

Vejdirektoratets bemærkninger

For forslag Nord kan der være behov for at grave under det terrænnære grundvandsspejl i forbindelse med udgravninger til underføring af vejen under Koholtvej og Nældevads Å, ved etablering af regnvandsbassiner, ledningsanlæg og eventuel udskiftning af blød bund. Det kan således ikke udelukkes, at der skal oppumpes grundvand i forbindelse med anlægsarbejdet. Eventuelt oppumpet vand fra grundvandssænkninger renses inden udledning til vandløb for at sikre overholdelse af miljøkvalitetskrav og grænseværdi for okker.

Flowmængden i udledningen skal tilpasses vandføringen på udførelsestidspunktet i samråd med vandløbsmyndigheden, og udledningspunktet erosionssikres for at hindre erosion af bund og brinker og sedimentspredning til vandløbet. Udledningen af oppumpet grundvand kræver udledningstilladelse fra

kommunen. Med de foreslåede afværgeforanstaltninger under anlægsarbejdet sikres det, at der ikke sker en påvirkning af vandløbets biologiske kvalitetselementer: vandplanter, fisk, smådyr og alger og dermed ingen påvirkning af den økologiske tilstand eller hindre senere målopfyldelse. Ligeledes vil den kemiske tilstand i vandløbet ikke blive påvirket.

En detaljeret beskrivelse af håndteringen af grundvand kan læses i Bilag 1: "Rute 9 Nørreballe. Procedure for håndtering af grundvandssænkninger".

Krydsning af målsatte vandløb

Det er uklart om anlægsprojektet giver anledning til nye krydsninger af målsatte vandløb, f.eks. for vandområde o8084. Såfremt dette er tilfældet, skal der i så fald fremgå en vurdering af de mulige påvirkninger af målsatte vandløb ved krydsninger. Dette kan ikke ses af kapitlet om overfladevand.

Anlægsprojektet må ikke forhindre opfyldelse af miljømål for de berørte målsatte vandløb, eller forringe tilstanden for de enkelte kvalitetselementer.

Vejdirektoratets bemærkninger

I anlægsprojektet for forslag Nord indgår en underføring ved Nældevads Å (vandområde o8084) af typen 'B1 våd' (i Vejledning for Fauna- og menneskepassager). Der kræves derved en højde på >1 m og en bredde på >3 m + vandløb. Dvs. at selve brospændet konkret skal være mindst 6,0 m. Faunapassagen under vejbanen bliver op til 4 meter i højden og 7 meter bred. Anlæg af underføringen udføres således, at vandløbet ikke påvirkes, og således at kvalitetselementerne ikke påvirkes og tilstanden i vandløbet forringes ikke.

B1-underføringer udgør ikke en spærring for fisk og påvirkningen af dette kvalitetselement vil være ubetydelig. B1—underføringen udgør en lokal påvirkning pga. reduceret lysindfald i selve underføringen. Påvirkningen er lokal og vurderes ikke at kunne påvirke vandområdernes tilstand for kvalitetselementet eller hindre senere målopfyldelse.

Fraktionen af organisk carbon

Det fremgår af Tabel 2-3, at fraktionen af organisk carbon er antaget til at være 50%, og begrundelsen herfor fremgår ikke. Generelt benyttes en fraktion af organisk carbon på 5%, hvis denne ikke kendes. Der mangler derfor en tilstrækkelig begrundelse for at kunne fastsætte fraktionen af organisk carbon til 50%. Hvis begrundelsen ikke kan findes, er de beregnede miljøkvalitetskrav for sediment ikke korrekte.

Grundlaget for de beregnede koncentrationer af miljøfarlige forurenende stoffer i sediment i recipienten, som følge af udledningen, er ikke tilstrækkeligt oplyst. Det skal generelt i vurderingen tydeligt fremgå, hvilke metoder der er anvendt, hvilke parametre der indgår, og der skal være redegjort for hvorfor den valgte metode er valid.

For at kunne vurdere væsentligheden af en udledning skal der tages højde for den i forvejen forekommende koncentration i de enkelte recipienter, herunder også i målsatte kystvande eller målsatte søer nedstrøms udledningen, i alle relevante matricer (biota, sediment og vand). Vurderingen er derfor baseret på det forkerte grundlag.

Vejdirektoratets bemærkninger

Beregningerne af påvirkning fra MFS i sediment er baseret på foc= 5%. Det anførte i Tabel 2-3 er således en skrivefejl (der mangler et komma). Det anvendte grundlag for vurderingerne er derfor korrekt.

Overholdelse af miljøkvalitetskrav

I relation til ovenstående bemærkning, er det uklart hvordan de i forvejen forekommende koncentrationer i recipienterne er bestemt, og det er derfor uklart, om grundlaget for vurdering af overholdelse af miljøkvalitetskrav i overfladevandområdet er korrekt. Hvis disse er ukendte og andet repræsentativt data ikke kan fremskaffes, skal der antages det worst-case scenarie, at der er overskridelser af miljøkvalitetskravene for samtlige miljøfarlige forurenende stoffer, som der er vurderet relevante for anlægsprojektet, og som der ikke kan fremskaffes data for.

For at kunne konstatere om en koncentration overskrider et miljøkvalitetskrav eller ej, er det nødvendigt at overholde gældende regler og vejledninger for behandling af måleresultater for miljøfarlige forurenende stoffer i overfladevand, herunder er det eksempelvis nødvendigt at tage højde for analysens kvantifikationsgrænse ved beregning af årsgennemsnit.

Miljøstyrelsens metode til behandling af måleresultater for miljøfarlige forurenende stoffer i overfladevand fremgår af Bilag 4 i Retningslinjerne for udarbejdelse af vandområdeplaner 2021-2027:

<https://edit.mst.dk/media/afanmqfw/retningslinjer-for-udarbejdelse-af-vp3.pdf>

Ved beregning af den resulterende koncentration i recipienten skal der tages højde for den samlede effekt ved flere udledninger til samme recipient, herunder udledninger i tilløb, ligesom det skal begrundes tilstrækkeligt, hvordan vurderingen af påvirkningen af kystvande eller søer nedstrøms er foretaget.

Vejdirektoratets bemærkninger

De i forvejen forekommende koncentrationer er bestemt ud fra tilgængelige målinger i Miljødata. For kobber og zink er anvendt målinger i Nældevads Å. Benz(a)pyren er ikke påvist over detektionsgrænsen i målinger fra Lolland og Falster i de tilgængelige Miljødata. De beregnede værdier for benz(a)pyren angiver koncentrationen, som udledningen i sig selv giver anledning til. Hvis der tages udgangspunkt i worst-case scenariet og antages, at den i forvejen forekommende koncentration af benz(a)pyren = miljøkvalitetskriteriet på 0,00017 µg/l i Nældevads Å, vil udledningen beregningsmæssigt medføre minimale overskridelser for den resulterende koncentration i udløbspunktet i Nældevads Å (B-N5: 0,000172, B-N6: 0,000178 µg/l og B-N7: 0,000192 µg/l), svarende til en overskridelse af miljøkvalitetskriteriet med en faktor 1,1. De tilsyneladende forekomne overskridelser er beregningsmæssigt fremkommet ved, at den i forvejen forekommende koncentration af benz(a)pyren, teknisk set er sat til miljøkvalitetskriteriet på 0,00017 µg/l. Beregningerne viser, at der ikke sker en målbar koncentrationsstigning for benz(a)pyren og dermed ingen forringelse af tilstanden.

Nældevads Å modtager i den nuværende situation vand fra Nørreballe og den eksisterende rute 9. Ved gennemførelse af anlægsprojektet etableres ny vej nord for den eksisterende rute 9, og hovedparten af den gennemgående trafik vil blive flyttet til den nye strækning. Oplandet til Nældevads Å nedstrøms Nørreballe består af åbent land med spredt bebyggelse, og det vurderes, at tilledningen af PAH'er på strækningen nedstrøms anlægsprojektet for forslag Nord, herunder benz(a)pyren, ikke er målbar. Den resulterende koncentration vil falde yderligere med opblanding i Nældevand Å og udledningen vil derfor ikke medføre en målbar stigning ved repræsentative overvågningspunkter nedstrøms i Nældevads Å og dermed ikke medføre en forringelse af tilstanden. Samlet set er det således vurderingen, at udledning af regnvand i forbindelse med anlægsprojektet ikke vil give anledning til koncentrationsforøgelser for miljøfarlige stoffer i vandløbene, der vil medføre en forringelse af den nuværende tilstand eller hindre en fremtidig målopfyldelse for de målsatte vandløb, der modtager regnvandet. Nedstrøms beliggende målsatte vandløb, søer eller kystvande, vil således heller ikke kunne påvirkes.

Beregning af koncentrationer

Miljøstyrelsen gør opmærksom på, at udledningen fra bassin i tabellerne er angivet som Q1, mens Q1 i symbolforklaringen til ligningen til beregning af den resulterende koncentration angives som vandføring i vandløbet. Miljøstyrelsen antager, at beregningen af de resulterende koncentrationer er foretaget på det korrekte grundlag, og at tal for udledning og vandføringen er benyttet korrekt i ligningen. Såfremt dette ikke er tilfældet, er vurderingen ikke foretaget på det korrekte grundlag.

Vejdirektoratets bemærkninger

Q1 angiver vandføring i vandløb, og er anvendt som sådan i formlen. Beregningerne er foretaget på det korrekte grundlag.

Faktuel fejl

Miljøstyrelsen skal påpege, at det er faktisk forkert at "der ikke sker en merudledning af forurenende stoffer til vandområderne", idet udledningerne indeholder miljøfarlige forurenende stoffer.

Vejdirektoratets bemærkninger

Noteret. Se også Vejdirektoratets bemærkninger til hørings svar vedr. kvælstof og overholdelse af miljøkvalitetskrav.

Miljøstyrelsen - Skovloven

Miljøstyrelsen har gennemgået miljøkonsekvensvurderingen for så vidt angår dennes bemærkninger vedrørende påvirkningen af fredskovspligtige arealer.

Ifølge miljøkonsekvensvurderingen vedrører påvirkningen af fredskovpligtige arealer ydre skovbryn. Miljøstyrelsen gør opmærksom på skovlovens § 27 som indeholder særlig beskyttelse af ydre skovbryn. Som udgangspunkt vil der altid blive stillet vilkår om etablering af erstatningsskov ifm. med dispensation eller ophævelse af fredskovsplikten jf. bekendtgørelsen om erstatningsskov (BEK nr. 60 af 21/01/2019). I miljøkonsekvensvurderingen vurderes det, at påvirkningen af de fredskovspligtige arealer er af mindre omfang, og at påvirkningsgraden kun er moderat eller ubetydelig. Miljøstyrelsen gør opmærksom på, at der ikke er nogen minimumsgrænse for hvornår et anlægsprojekt vil kræve tilladelse fra skovloven.

Vejdirektoratets bemærkninger

Anlægsprojektet for forslag Nord påvirker ikke arealer omfattet af skovloven (fredskov), og der vil ikke være en påvirkning af skovbryn. Der skal derfor ikke indhentes en dispensation fra skovloven i forbindelse med anlægsprojektet. Placering af pavilloner, containere og lignede inden for skovbyggelinjen kræver dispensation fra naturbeskyttelsesloven, hvilket er anført i miljøkonsekvensvurderingen.

Miljøstyrelsen - Åbent land

Miljøstyrelsen anbefaler, at der arbejdes videre med en lavere hældning på skråningerne for at afbøde påvirkningen af landskabet. Der efterlyses stillingtagen til beplantning af skråningsanlæg og illustration af principper.

Vejdirektoratets bemærkninger

Forslag Nord krydser ikke læhegn, træerækker, alléer, større enkeltstående træer, skove, krat eller lignende. Der vurderes derfor ikke at være behov for genplantning af vejtræer m.v. Behovet for skærmende beplantning vil blive vurderet i det videre arbejde med anlægsprojektet.

Den endelige udformning af skråningsanlæg og beplantning fastlægges i detailprojekteringen af anlægsprojektet. Det indgår i anlægsprojektet for forslag Nord, at der kun beplantes med hjemmehørende arter.

Miljøstyrelsen – Affald og forureningskortlagte lokaliteter

Affald

Miljøstyrelsen peger på, at der i afsnit 10.13 *Råstoffer, jordhåndtering og affald* nævnes et par eksempler på affald ved anlægsprojektet for forslag Nord. Miljøstyrelsen beder Vejdirektoratet om at udspecificere hvilke affaldstyper og -mængder, der ca. forventes genereret.

Vejdirektoratets bemærkninger

Anlægsprojektets potentielle påvirkninger i forhold til affald er primært knyttet til anlægsfasen, hvor der skal håndteres diverse affaldsfraktioner, herunder opbrudt asfalt, jord, bygningsaffald mv.

Mængder af opbrudt asfalt, dele af vejens bærelag, ledninger, og lignende vejtekniske affaldsfraktioner, vil blive beregnet i forbindelse med detailprojekteringsfasen. Håndtering af disse vil ske i henhold til gældende lovgivning og relevante myndigheder vil blive inddraget. Disse fraktioner søges så vidt muligt anvendt til genanvendelse.

Projektjord søges i videst muligt omfang anvendt i anlægsprojektet, jf. Vejdirektoratets retningslinjer for håndtering af projektjord. Forurenet jord samt evt. ikke-genindbygningseget jord bortskaffes til godkendt modtageanlæg. Mængden af projektjord genberegnes i detailprojekteringsfasen.

Bygninger der skal nedrives, gennemgås og farlige materialer med asbest, pcb, isolering, miljøfarlige overfladebelægninger, olietanke, elinstallationer m.fl. samt øvrige kabler, rør og materialer af bl.a. metal, glas, pvc, tegl og beton håndteres i særskilte kategorier og bortskaffes i henhold til gældende lovgivning.

Ukendt forurening

Kommentar til s. 75 samt afsnit 7.12.5 og 10.12.4 samt s. 733: Det beskrives, at der ved mindre fund af ukendt forurening skal forureningen afgrænses, mens ved større fund skal arbejdet standses og kommunen kontaktes. Jordforureningslovens §72 skelner ikke mellem "mindre" og "større" forurening. Ved fund af ukendt forurening skal arbejdet altid standses og miljømyndigheder tilkaldes.

Generelt bør der ikke anvendes begreb som større og mindre forurening, da dette ikke er nærmere defineret, og vurdering af en forurening alene er en myndighedsopgave.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet tager Miljøstyrelsens bemærkning til efterretning. Hvis der konstateres jordforureninger under anlægsarbejdet, standses arbejdet og miljømyndigheden (Lolland Kommune) kontaktes for vurdering af foreningen og afklaring af det videre forløb.

V2 kortlagte lokaliteter

På s. 261 i skemaet er kendte V2 kortlagte lokaliteter listet, samt relevante forureningskomponenter. Miljøstyrelsen gør opmærksom på, at lossepladser/fyldpladser ofte kortlægges direkte på V2 uden undersøgelse. Disse lokaliteter kan derfor have en bred, ukendt sammensætning af forureningskomponenter.

Kommentar til underafsnit om jordhåndtering i afsnit 10.3.13:

Når det overvejes hvilke forureningskomponenter jorden skal analyseres for, kan der med fordel tages udgangspunkt i jordflytningsbekendtgørelsen.

Vejdirektoratets bemærkninger

I miljøkonsekvensrapporten s. 502, afsnit 10.12.3 Forurenede grunde, som omhandler forslag Nord, er det anført:

"I forbindelse med anlægsarbejdet sker der ikke berøring med kortlagte områder (V1 og V2) men der vil sandsynligvis skulle håndteres lettere forurenede jord og blødbunds-materialer fra følgende områder:

1. Rabatjord i form af de øverste 10-30 cm jord 1-2 m ud fra eksisterende trafikerede veje
2. Blødbundsområder lokaliseret via flyfotokortlægning
3. Forurenede jord og blødbund truffet i forbindelse med anlægsarbejdet

I forslag Nord berøres således ikke lossepladser eller fyldpladser, som er V1/V2 kortlagt.

Miljøstyrelsens kommentar vedrørende analyseprogram med udgangspunkt i jordflytningsbekendtgørelsen tages til efterretning og vil blive indarbejdet i anlægsprojektets næste fase.

Bilag

Bilag 1 Rute 9 Nørreballe. Procedure for håndtering af grundvandssænkninger.