



NOTAT

26. marts 2025
2024-3039

Høringsnotat om forslag til lov om udbygning af rute 9 ved Nørreballe

Indholdsfortegnelse

Høringsnotat om forslag til lov om udbygning af rute 9 ved Nørreballe.....	1
1. Høringen	2
1.1. Høringsperiode	2
1.2. Hørte myndigheder, organisationer m.v.	2
2. Høringssvarene.....	4
2.1. Generelle bemærkninger til lovforslaget	4
2.2. Bemærkninger til de enkelte punkter i lovforslaget	5
2.2.1. Linjeføring.....	5
2.2.2. Nedgradering af vej.....	6
2.2.3. Jordforurening.....	6
2.2.4. Miljøkonsekvenser	7
2.2.5. Klima.....	8
2.2.6. Ejendomsretten	8
2.2.7. Erhverv.....	9
2.2.8. Landbruget	9
2.2.9. Ledninger.....	10
3. Lovforslaget i forhold til lovudkastet.....	10



1. Høringen

1.1. Høringsperiode

Et udkast til forslag til lov om ændring af lov om udbygning af rute 9 ved Nørreballe har i perioden fra den 12. december 2024 til den 15. januar 2025 (35 dage) været sendt i høring hos en række myndigheder, organisationer m.v.

Udkastet til lovforslag blev den 12. december 2024 endvidere sendt til Transportudvalget til orientering.

Herudover blev udkastet til lovforslag offentliggjort på Høringsportalen den 12. december 2024.

1.2. Hørte myndigheder, organisationer m.v.

Nedenfor følger en alfabetisk oversigt over hørte myndigheder, organisationer m.v.

Ud for hver høringsspart er det ved afkrydsning angivet, om der er modtaget høringssvar, og om høringssparten i givet fald havde bemærkninger til udkastet til lovforslag. Det bemærkes, at oversigten er tilpasset i forlængelse af enkelte høringssparters orientering om navneskift, således at høringssparternes nye navne indgår. Høringsspart, som er ophørt, er ikke medtaget.

Oversigten omfatter herudover interessenter, som ikke er blandt de hørte myndigheder, organisationer m.v., men som på egen foranledning har sendt bemærkninger til udkastet til lovforslag. Sådanne interessenter er i oversigten markeret med *.

Derudover er der indkommet høringssvar fra borgere, som ligeledes er markeret med *.

Høringsspart	Høringssvar modtaget	Bemærkninger	Ingen bemærkninger	Ønsker ikke at afgive høringssvar
Bjarne Frederiksen*	x	x		



Cyklistforbundet				
Dansk Byggeri				
Dansk Erhverv	x	x		
Danmarks Naturfredningsforening				
Dansk Ornitologisk Forening				
Dansk Vandrelaug				
Danske Regioner				
DI Transport				
Energinet				
FDM				
Friluftsrådet				
Henrik Rasmussen*	x	x		
KL				
Klaus Pedersen*	x	x		
Landsforeningen Danmarks Jernbaner*	x	x		
Lokallisten DIN STEMME*	x	x		
Lolland Forsyning*	x	X		



Lolland Kommune	x	x		
Nina Munk Andersen og Christian Morten Rasmussen*	x	x		
Rasmus Hansen*	x	x		
Region Sjælland	x	x		
Rådet for Bæredygtig Trafik				

2. Høringssvarene

Nedenfor gengives de væsentligste punkter i de indkomne høringsvar om udkastet til lovforslag.

Transportministeriets bemærkninger til høringssvarene, herunder om der er foretaget ændringer i anledning af høringssvarene, er skrevet med kursiv.

Under pkt. 3 er det opsummeret, hvilke ændringer der er foretaget i forhold til det udkast, som har været i offentlig høring. Her omtales også ændringer, som ikke har baggrund i modtagne høringsvar, men er foretaget på Transportministeriets egen foranledning.

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

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

2.1. Generelle bemærkninger til lovforslaget

Dansk Erhverv støtter lovforslaget.

Landsforeningen Danmarks Jernbaner bemærker, at man skal væk fra unødvendige vejprojekter.



Lokallisten DIN STEMME bemærker, at de ikke kan tilslutte sig lovforslaget. Antallet af ejendomme der berøres af projektet står ikke mål med gevinsterne.

Lolland Kommune bemærker, at kommunen stiller sig positivt over for lovforslaget.

Transportministeriet tager bemærkningerne til efterretning.

2.2. Bemærkninger til de enkelte punkter i lovforslaget

2.2.1. Linjeføring

Bjarne Henriksen bemærker, at løsningen med en nordlig linjeføring ikke er den løsning, som de lokale ønsker. Ligeledes er det også en dyrere løsning. De lokale ønsker den såkaldte 0+ løsning.

Klaus Pedersen bemærker, at en lille forbedring af den eksisterende rute (0+ løsningen) er langt at foretrække.

Rasmus Hansen bemærker, at som et bæredygtigt alternativ foreslås 0+ løsningen, der opgraderer den eksisterende vejstrækning med mindre indgreb. Løsningen kan opfylde behovet for bedre trafikafvikling uden at forårsage væsentlige naturindgreb eller ekspropriationer.

Henrik Rasmussen bemærker, at trafikken gennem Nørreballe skabes af de bilister, som om morgenen og om eftermiddagen skal til og fra arbejde mellem Nakskov og motorvejspåkørslen ved Maribo, eller fra Maribo til Nakskov.

Trafikken vil kunne lattes langt smartere med en ny vej, der følger samme rute som Lollandsbanens spor fra Maribo til Højrebyvej.

Nina Munk Andersen og Christian Morten Rasmussen bemærker bl.a., at man kan læse, at Vejdirektoratet forventer, at omkring 6.000 køretøjer forventes at benytte den nye omfartsvej nord om Nørreballe pr. døgn. Det er ikke ret mange sammenlignet med trafikken på hovedveje andre steder i Danmark. Når man benytter rute 9 er det sjældent, at man oplever trafikale problemer, som man ønsker at forbedre.

Trafikken imellem Maribo (sydmotorvejen) og Nakskov, som på nuværende tidspunkt ikke er på et kritisk niveau sammenlignet med tilsvarende steder i Danmark, vil man kunne løse langt bedre



med andre løsninger. Eksempelvis en vej langs jernbanen eller Rødbyvej fra Søllested til sydmotorvejen.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at udbygningen af rute 9 ved Nørreballe er en del af Infrastrukturplan 2035. Vejdirektoratets miljøkonsekvensvurdering af projektet omfattede 5 løsningsforslag, herunder "Nord", som er den løsning, man politisk har besluttet. Forslaget om en ny vej der følger Lollandsbanens spor er ikke en del af projektet, og har ikke været undersøgt.

Anlægsloven skal være med til at udmønte den politiske beslutning, hvilket er baggrunden for, at lovforslaget omfatter den valgte løsning.

2.2.2. Nedgradering af vej

Bjarne Henriksen bemærker, at det ikke lover godt for fremtidig vedligehold, at dele af den eksisterende vej nedgraderes til kommunevej.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det følger af vejlovens § 8, stk. 1, at det er vejmyndighedens ansvar at holde sine offentlige veje i den stand, som trafikens art og størrelse kræver.

2.2.3. Jordforurening

Region Sjælland har fremsendt de oplysninger, som regionen har i forhold til Vestre Landevej ved Nørreballe. Herunder er der oplysninger om anvendelse af slagger.

Regionen oplyser, at de ikke har vurderet oplysningerne endnu, hvorfor der ikke er taget stilling til, om de skal kortlægges.

Endelig oplysninger regionen, at de ikke har indhentet supplerende oplysninger i kommunen, og det må forventes, at der kan gå flere år før regionen kommer til den sag.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at der i forbindelse med detailprojekteringen laves forundersøgelser for forurening af fokusarealer. Omtalte område vil typisk blive betragtet som fokusareal.

Hertil gøres opmærksom på, at jordhåndtering på projektet følger kravene i jordforureningsloven, og afklares med myndighederne ved detailprojektering. Det er en kendt problemstilling, at der træffes forureningen på områder indenfor projektarealet,



som skal håndteres. Regionens sagsbehandlingstid i forhold til en kortlægning er således ikke af betydning for projektet. Projektet kan, hvis man ønsker det, udarbejde nødvendig prøvetagning og materiale til at regionen på den baggrund kan fortage en administrativ kortlægning, ligesom projektet i nogle tilfælde vil vælge at oprense eller afgrænse forureningen.

Vejdirektoratet har oplyst, at det er direktoratets opfattelse at hverken oplysningerne om slagger eller Region Sjællands sagsbehandlingstid er et problem i forhold til realisering af anlægsprojektet.

2.2.4. Miljøkonsekvenser

Rasmus Hansen bemærker, at projektet vil medføre ødelæggelse af levesteder for truede arter, indebære en opdeling af landskaber der er vigtige for biodiversitet og sammenhængende økosystemer samt indebære risiko for forurening af drikkevand.

Nina Munk Andersen og Christian Morten Rasmussen bemærker, at naturen vil komme til at lide under en ny omfartsvej, der vil komme til at skære lige igennem uberørt natur, i et område med 25-40 antal truede arter. På strækningen kommer omfartsvejen blandt andet til at krydse et beskyttet vandløb med økologiske forbindelser og lavbundsjord.

Derudover ligger den planlagte strækning tæt op ad skov, mose og søer, som er levested for mange arter, herunder bl.a. fredede flagermus.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at Vejdirektoratet i overensstemmelse med reglerne har udarbejdet en miljøkonsekvensvurdering af projektet. Omfartsvejen i forslag Nord passer primært gennem landbrugsjord, og det er bl.a. vurderet, at der ikke foretages anlægsarbejder inden for vigtige levesteder for krybdyr, pattedyr og fugle. Da anlægsarbejder samtidig sker i en begrænset periode, er det vurderingen, at påvirkningen af arterne vil være begrænset. I forhold til spørgsmålet om drikkevandet bemærkes det, at dele af anlægsprojektet går igennem områder med særlige drikkevandsinteresser. I forbindelse med detaljprojekteringen vil der blive udført supplerende undersøgelser med henblik på at dokumentere, at eventuel grundvandssænkning i forbindelse med etablering af projektet ikke påvirker drikkevandsindvindingen eller de berørte grundvandsforekomsters tilstand.



2.2.5. Klima

Nina Munk Andersen og Christian Morten Rasmussen bemærker, at man kan læse i Vejdirektoratets miljøkonsekvensvurdering, at en nordlig omfartsvej vil medføre en merudledning af CO₂ på 2.022.040 kg. på 50 år. Her fremgår det endda, at der er taget højde for fremtidens teknologiudvikling, og at man forventer at CO₂ udledningen fra biltrafik vil falde markant i, hvilket især skyldes den stigende andel elbiler på markedet og at vedvarende energi i højere grad vil blive brugt til produktion af strøm til bilerne.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det af miljøkonsekvensvurderingen også fremgår, at denne udledning af CO_{2e} svarer til 40 ton CO_{2e} mere om året sammenlignet med den nuværende situation. Stigningen vurderes at være ubetydelig.

Når vejen skal anlægges, arbejder Vejdirektoratet med at nedbringe klimaaftrykket fra anlægsarbejdet via krav i udbud og kontrakter. De konkrete krav til nedbringelse af klimaaftrykket ved produktion af eksempelvis asfalt og beton vil blive defineret i den efterfølgende udbudsproces.

2.2.6. Ejendomsretten

Rasmus Hansen stiller spørgsmålstegn ved, om projektet lever op til grundlovens § 73 krav om, at ekspropriation kun må ske, når "almenvellet kræver det".

Klaus Pedersen bemærker, at det forventes, at der er 20 ejendomme der skal hel eller delvis eksproprieres i forbindelse med udbygningen. Et så voldsomt indgreb i ejendomsretten, kan vel med rette afprøves i retten, da udbygningen hverken afhjælper et problem eller er samfundsmæssigt økonomisk, men kun er et politisk ønske.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at anlægsprojektet kan gennemføres, hvis et flertal i Folketinget vedtager lovforslaget. Det vil derfor også være almenvellet, der kræver det.

Herudover bemærker Transportministeriet, at retmæssigheden af anlægsloven kan prøves ved domstolene.



2.2.7. Erhverv

Nina Munk Andersen og Christian Morten Rasmussen frygter for erhvervet i Nørreballe, da nogen direkte lever af forbipasserende trafik.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet er opmærksom på, at det kan være en afledt effekt af anlægsprojektet, at de færre biler der vil køre igennem Nørreballe på grund af omfartsvejen kan gå ud over erhvervet i Pårup og Nørreballe. Dette er også eksplicit omtalt i lovforslagets bemærkninger under punkt 7 om økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet og punkt 10.5.3 om projektet påvirkning af befolkning, sundhed og materielle goder.

2.2.8. Landbruget

Nina Munk Andersen og Christian Morten Rasmussen bemærker, at omfartsvejen vil ødelægge de direkte berørte marker, der vil blive delt i to, hvor dele af de tilbageblivende arealer vil være så små og uhensigtsmæssigt formet, at det fremadrettet ikke vil være rentabelt at dyrke.

Derudover ligger størstedelen af deres marker nord for gården, og vil derfor blive afskåret fra gården af den kommende omfartsvej, og dermed ødelægge arronderingen.

Omfartsvejen bliver muligvis en motortrafikvej, hvor landbrugsmaskiner ikke må færdes, eller en landevej uden tilkørsel og fra-kørsel i nærheden af gården. Det vil medføre, at de skal ud på en omvej, igennem Nørreballe by for at komme til Koholtvej mod Bandholm, for der at kunne krydse den nye omfartsvej, hver gang vi skal tilgå de marker.

Der medfører øget omkostninger for os personligt, i form at øget tidsforbrug, øget dieselforbrug og øget maskinforbrug. Derudover vil det øge mængden af tunge køretøjer igennem Nørreballe by.

Hvis omfartsvejen bliver anlagt som motortrafikvej vil alle andre landbrugsmaskiner i øvrigt også skulle ind igennem Nørreballe by, da de jo heller ikke må benytte sig af vejen.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at anlæg af en ny vej vil medføre negative konsekvenser for de direkte berørte naboer. I forbindelse med det kommende arbejde med at detaljere vejprojektet vil Vejdirektoratet arbejde på at minimere generne i



forbindelse med vejanlægget. Det kan eksempelvis være at arbejde med jordfordeling, hvorved landbrugsarealerne forsøges samlet på én side af omfartsvejen. Ekspropriationskommissionen vil i forbindelse med ekspropriationsforretningerne fastsætte erstatningen for evt. tab som følge af omvejskørsel og øvrige ulemper for ejendommen.

Det er korrekt, at omfartsvej er planlagt som en motortrafikvej på strækningen mellem de to T-kryds med adgang til Nørreballe. Det medfører at langsomtkørende køretøjer ikke må benytte vejen på denne strækning.

2.2.9. Ledninger

Lolland Forsyning bemærker, at Lolland Varme A/S har fjernvarmeledninger beliggende i flere krydsninger. De er deklareret og ligger bedre end gæst. Ledningerne er ikke dimensioneret til væsentlig trafiklast.

Derudover bemærker Lolland Forsyning, at Lolland Spildevand A/S har en pumpestation med tilhørende ledninger, der også ligger bedre end gæst. Øvrige spildevandsledninger er beliggende i vejtracéer med litranummer, og er derfor ikke deklareret og ligger dermed på gæsteprincippet.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at Vejdirektoratet i forbindelse med det videre arbejde med anlægget af omfartsvejen vil gå i dialog med ledningsejerne vedrørende ledningsarbejder og spørgsmålet om betalingen for ledningsarbejder.

3. Lovforslaget i forhold til lovudkastet

I forhold til det udkast til lovforslag, der har været i høring, indeholder det fremsatte lovforslag følgende indholdsmæssige ændringer:

- I forslaget til § 5, stk. 1, er der tilføjet en fravigelse fra råstoflovens § 7. Forslaget betyder, at Vejdirektoratet vil kunne foretage såkaldt "sidetag" (projektspecifikke råstofindvindinger) uden at det kræver regionens tilladelse efter råstoflovens § 7. Ændringen beror ikke på høringen, og er således indsat på ministeriets egen foranledning.

Herudover er der foretaget ændringer af sproglig, redaktionel og lovteknisk karakter.