

siko på over det dobbelte af gennemsnittet. For dem går en uforholdsmæssig stor del af pensionsbidraget til invalidedækning. Det gør naturligvis deres alderspension meget mindre. Og bedre bliver det ikke af, at de pågældende hører til blandt de lavestlønnede og

mest ledighedsudsatte grupper, som i forvejen har en beskeden opsparing.

Det foreslås derfor, at der ligesom med kønsforskellen sker en udligning af invaliditetsrisiko mellem de forskellige ordninger.

Skriftlig fremsættelse

Christine Antorini (SF):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om fjernelse af køns- og invaliditetsdiskrimination i arbejdsmarkedspensioner.

(Beslutningsforslag nr. B 138).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.

Lovforslag nr. L 225. Fremsat den 14. april 1999 af trafikministeren (Sonja Mikkelsen)

Forslag

til

Lov om anlæg af rute 21, strækningen Holbæk-Vig

§ 1. Trafikministeren bemyndiges til med de fornødne tilslutninger til det eksisterende vejnet at lade anlægge en hovedlandevej fra hovedlandevej 11, Holbækmotorvejen, syd for Holbæk med en linieføring syd om Langerød, øst om Tuse, vest om Hagested og Herrestrup og øst om Vig til hovedlandevej 122, Kirkeåsvejen, nord for Vig. Strækningen fra Holbækmotorvejen til landevej 522, Kalundborgvej, anlægges som motorvej og den øvrige strækning som motortrafikvej.

§ 2. Ministeren bemyndiges til at nedlægge følgende vejstrækninger som hovedlandeveje:

- 1) Hovedlandevej 11 fra begyndelsespunktet af den i §1 nævnte hovedlandevej til hovedlandevej 147, Tveje Merløse-Tuse.
- 2) Hovedlandevej 147, Tveje Merløse-Tuse.
- 3) Hovedlandevej 122 fra Tuse til endepunktet af den i §1 nævnte hovedlandevej.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

I henhold til §14, stk. 1, i lov om offentlige veje, jf. lovbekendtgørelse nr. 711 af 11. september 1997, bestemmes det ved særlig lov, hvilke offentlige veje der skal være hovedlandeveje, og hvilke nye hovedlandeveje der skal anlægges. Nedlæggelse af offentlige veje som hovedlandeveje sker ligeledes ved lov.

Ved lov nr. 408 af 22. maj 1996 har Folketinget givet trafikministeren bemyndigelse til at anlægge en omfartsvej ved Brande som motortrafikvej og til at foretage projektering til forberedelse og sikring af anlæg eller udbygning af de øvrige dele af rute 18 Holstebro-Herning-Vejle samt rute 9 Odense-Svendborg og rute 21 Holbæk-Vig som motorvej eller motortrafikvej.

Med henblik på opfyldelse af Rådets direktiv 85/337/EØF (VVM-direktivet) (EFT 1997 L175/40) som ændret ved Rådets direktiv 97/11/EF (EFT 1997 L73/5) har Vejdirektoratet i 1996-99 gennemført miljøundersøgelser m.v. for rute 9 Odense-Svendborg, rute 18 Herning-Brande og rute 21 Holbæk-Vig.

Rute 21 er udbygget som motorvej fra København til Holbæk, mens strækningen fra Holbæk til Odden Færgehavn består af en almindelig 2-sporet hovedlandevej fra Holbæk til Vig, en 2-sporet motortrafikvej, Kirkeåsvejen, fra Vig til Lumsås og en almindelig 2-sporet hovedlandevej fra Lumsås til Odden Færgehavn. På sidstnævnte strækning er en omfartsvej ved Havnebyen under anlæg.

Der er et trafikalt behov for udbygning af strækningen Holbæk-Vig, primært begrundet i regionaltrafik og trafik til sommerhusområderne, men også påvirket af færgetrafik.

Undersøgelsen for Holbæk-Vig har omfattet udarbejdelse af et hovedforslag til anlæg af en motorvej eller motortrafikvej i forlængelse af motorvejen København-Holbæk med en linieføring syd og vest om Holbæk, øst om Tuse, over den tørlagte Lammefjord, vest om Herrestrup og øst om Vig til forbindelse med Kir-

keåsvejen. I hovedforslaget indgår som en del af projektet forlægnings af skærende veje ved Tuse og Grevinge. Foruden hovedforslaget er undersøgt alternative linieføringer samt en løsning med udbygning af den eksisterende hovedlandevej.

Undersøgelsens resultat er beskrevet i Vejdirektoratets rapporter nr. 149-152 udgivet i 1998: »Rute 21 Holbæk-Vig, Vejtekniisk beskrivelse«, »Miljøundersøgelser«, »Æstetisk vurdering og visualisering« og »VVM-redegørelse, Sammenfattende rapport«.

Rapporterne var fremlagt til offentlig høring i sommeren 1998, og der blev i tilknytning hertil afholdt borgermøder i Tuse og Vig. Der er endvidere indhentet udtalelser fra Vestsjællands Amt og de fem kommuner Holbæk, Jernløse, Svinninge, Dragsholm og Trundholm samt fra ministerier og styrelser.

Høringen er beskrevet i Vejdirektoratets notat »Vejdirektoratets høring vedr. rute 21 Holbæk-Vig«.

Vejdirektoratet modtog i alt 63 breve fra borgere, borgergrupper, foreninger etc. Disse omhandler dels hele projektet med synspunkter for og imod dette, dels synspunkter vedrørende lokale forhold, herunder indsigelser mod linieføringsforslagene og ønsker om større eller mindre ændringer af disse samt afklaring af forholdene snarest muligt.

Vestsjællands Amt anbefaler hovedforslaget anlagt som motorvej og finder, at vejstrækningens udbygning også vil være påkrævet uden færgetrafik. Amtet opfordrer til etablering af dalbroer frem for dæmninger i højere grad end vist i rapporterne og til stor forsigtighed ved afledning af vejvand. Endelig henleder amtet opmærksomheden på, at der kan være flere forurenede grunde i området, end det vides idag.

De fem kommuner samt Nykøbing-Rørvig Kommune anbefaler med en fælles skrivelse, at anlæg af en motorvej efter hovedforslaget med de angivne tilslutningsanlæg fremmes mest muligt.

Dragsholm kommune har efterfølgende meddelt, at man støtter hovedforslaget, men primært med tilslutningsanlæg ved Hagesholmvej (i Lammefjorden) snarere end ved Holbækvej (nord for Lammefjorden).

På baggrund af den offentlige debat og efter drøftelser med amtet og de berørte kommuner er følgende mindre ændringer indarbejdet i hovedforslaget:

- På strækningen fra tilslutningsanlægget ved Tuse til ca. 600 m syd for Ny Hagedstedvej flyttes vejen op til 100 m mod øst.
- Fra ca. 600 m syd for Ny Hagedstedvej til umiddelbart nord for Hagesholmvej føres vejen i en op til 300 m vestligere bue.
- Fra Hagesholmvej til Engelstrupvej flyttes vejen op til 100 m mod øst.

Vejdirektoratet har af miljømæssige og økonomiske grunde ikke fundet det hensigtsmæssigt at flytte tilslutningsanlægget ved Lammefjorden som ønsket af Dragsholm Kommune. I konsekvens heraf har Vestsjællands Amt og Dragsholm Kommune aftalt at vurdere mulighederne for anlæg af en omfartsvej syd om Asnæs i forlængelse af den omfartsvej syd om Grevinge, der indgår i hovedforslaget.

På baggrund af de således gennemførte undersøgelser og efter høring af borgere og myndigheder foreslås med dette lovforslag en bemyndigelse til trafikministeren til at anlægge en ny hovedlandevej fra Holbæk i forlængelse af Holbækmotorvejen til Vig med de fornødne tilslutninger til det eksisterende vejnet. Strækningen fra Holbækmotorvejens nuværende afslutning til landevej 522, Kalundborgvej, foreslås anlagt som 4-sporet motorvej, mens strækningen nord for Tuse foreslås anlagt som 2-sporet motortrafikvej. Samtidig foreslås en bemyndigelse til at nedlægge de nuværende hovedlandevejsstrækninger, som det nye vejanlæg skal afløse, som hovedlandeveje.

2. Beskrivelse af vejanlægget

2.1. Funktion og kvalitet

Vejen anlægges som motorvej fra Holbækmotorvejen til Tuse N og som motortrafikvej fra Tuse N til Vig N og er som sådan forbeholdt motorkørende. Vejen indpasses i det omgivende miljø og landskab på en æstetisk og miljømæssigt optimal måde. Den trafikikkerhedsmæssige standard skal være høj.

Vejprojektet skal gennemføres, så det færdige anlæg er tidssvarende og har den beskrevne funktion.

Processen, der forløber fra projekteringen og areal erhvervelsen via udbud i licitation til det egentlige anlægsarbejde, skal forløbe på en måde, der er veltilrettelagt, og hvor projektets forløb er styret og dokumenteret.

Rasteanlæg og serviceanlæg skal give alle trafikanter - også handicappede - gode muligheder for rast,

tankning, bespisning, toiletbesøg og køb af fornødenheder.

Serviceanlæggene langs statens motorveje og motortrafikveje udbydes i licitation, og tilbudsgiver opfører for egen regning på et areal, der udlejes af Vejdirektoratet, et serviceanlæg omfattende tankanlæg, restaurant, minimarked, kundefaciliteter etc.

2.2. Tværprofil

Den ca. 5 km lange strækning fra Holbækmotorvejen til landevej 522, Kalundborgvej, ved Tuse anlægges som facadeløs 4-sporet motorvej med to kørebaneer à 8,0 m adskilt af en 4,0 m bred midterrabat og med 2,5 m brede nødspor og 1,0 m brede yderrabatter.

Den øvrige ca. 19 km lange strækning fra Tuse til Vig N anlægges som facadeløs 2-sporet motortrafikvej med en 8,0 m bred kørebane, 2,5 m brede nødspor og 1,0 m brede yderrabatter. På enkelte delstrækninger, hvor der i et længere forløb ikke er tilstrækkelig overhalingssigt, etableres overhalingsspor, hvorved vejbredden øges med 3,5 m.

Strækningen fra Tuse til Vig N forberedes for en eventuel senere udbygning til fire spor. Forberedelsen indebærer, at det fastlægges til hvilken side udvidelsen skal finde sted, og at ramper og regnvandsbassiner placeres i overensstemmelse hermed. Endvidere opføres broerne over motortrafikvejsstrækningen på en sådan måde, at de kan forlænges ved tilføjelse af et ekstra fag hen over udvidelsen. Endelig kan det på strækninger, hvor vejen må anlægges på blød bund, blive nødvendigt straks at udskifte denne i hele det firesporede tværnsnit.

2.3. Linieføring

Vejen har udgangspunkt i Holbækmotorvejen syd for Holbæk og forløber syd om Langerødgaard og nord om landsbyen Tingved til skæring med Kalundborgvej øst for Tuse. Fra Tuse fortsættes i et forløb vest om Hagedsted og videre over den inddæmmede Lammefjord vest om Audebo Plantage og øst om sommerhusbebyggelsen ved Nordkanal. Herfra føres vejen op gennem bakkerne øst om Engelstrup og vest om Herrestrup til skæring med den nuværende rute 21. Herfra forløber vejen vest om Prejlerup og ned over den inddæmmede Sidinge Fjord. Vejen passerer øst om Vig og øst om bautastenen »Kræmmerstenen« og fortsætter i en bue mod nordvest under Odsherredbanen og tilsluttes den nuværende rute 21, Kirkeåsvæjen, i krydset ved landevejen til Nykøbing.

Der vil i detailprojekteringsfasen ske en nærmere præcisering af linieføringen, der vil blive endeligt fastlagt af ekspropriationskommissionen. I denne for-

bindelse vil der bl.a. blive taget hensyn til de berørte landbrugsejendommers produktionsforhold, og der vil efter behov blive gennemført jordfordelinger for at mindske generne for jordbruget i områderne langs vejen.

2.4. Tilslutninger

Der etableres tilslutningsanlæg syd og vest for Holbæk henholdsvis ved landevej 145, Ringstedvej, og ved landevej 522, Kalundborgvej, idet sidstnævnte forlægges nord om Tuse og tilsluttes den nuværende rute 21 umiddelbart øst for den nye rute 21.

Endvidere etableres tilslutningsanlæg øst for Grevinge ved kommunevejen Holbækvej, som forlægges syd om Grevinge, samt øst og nord for Vig henholdsvis ved kommunevejen Sidingevej (kun sydvendte ramper) og ved landevej 527, der af Vestsjællands Amt forlægges syd om Hønsinge.

Tilslutningsanlæggenes nærmere udformning vil blive fastlagt i detailprojekteringsfasen.

2.5. Rasteanlæg, busstoppsteder og samkørselspladser

Der anlægges rasteanlæg med tankanlæg ved Springstrup sydvest for Holbæk og rasteplasser med toiletfaciliteter ved Prejlerup syd for Vig.

Behovet for busstoppsteder og samkørselspladser vil blive vurderet i detailprojekteringsfasen.

2.6. Lokalvejnet og stier

Foruden de skærende veje ved tilslutningsanlægge- ne påregnes følgende skærende veje at blive ført over eller under den nye rute 21: Kommunevejene Søstrupvej, Ny Hagestedvej, Hagesholmvej og Engelstrupvej samt den nuværende rute 21 nord for Herrestrup.

Herudover påregnes etableret stipassager følgende steder: ved Mårsøvej, Præstebrovej, Øvejen, ved Nordkanal og Prejlerupvej.

Endelig fastlæggelse af det lokale vej- og stinet med tilhørende niveaufri skæringer vil dog først ske i detailprojekteringsfasen.

Den nuværende hovedlandevej mellem Holbæk og Vig, der afløses af den nye rute 21, vil som led i projektet blive tilpasset den nye funktion som lokalvej og cykelvej.

2.7. Faunapassager

Der etableres faunapassager i form af dalbroer ved Tuse/Mårsø Enghave (ca. 150 m lang), over Landkanal (ca. 80 m), Skjolds Løb (ca. 40 m) og Nordkanal (ca. 50 m) i Lammefjorden, over Herrestrup Mose (ca. 80 m) og over kanalen langs sydsiden af Sidinge Fjord

(ca. 80 m), idet sidstnævnte kanal forlægges mod syd. Endvidere etableres faunapassage ved Tuse Å, hvor denne krydses af den forlagte Kalundborgvej.

Langs Mårsø Drækanal og Sidinge Nordkanal etableres faunapassager for mindre dyr.

Endelig etableres faunapassager i form af rørunderføringer jævnt fordelt på hele strækningen af den nye rute 21.

Der opsættes vildthejn langs vejen efter behov.

2.8. Støjafskærmning

For at sikre at det udendørs trafikstøjniveau ved boliger i sammenhængende bebyggelser ikke overstiger Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi 55 dB(A), vil der i nødvendigt omfang blive etableret støjafskærmning langs den nye vej, såfremt øvrige forhold ikke taler imod dette. Alternativt kan der alt efter de konkrete forhold blive tale om ulempeerstatning, der fastsættes af de takserende myndigheder. Det nærmere omfang og udformningen af støjafskærmning vil efter drøftelse med de berørte borgere blive fastlagt i detailprojekteringsfasen.

2.9. Vejudstyr og beplantning

Vejene udstyres med vejtvæler, autoværn, kantpæle, nødtelefoner, trafikregistreringsudstyr, vintervarslingsudstyr og hegn m.v. samt i nødvendigt omfang vejbelysning. Afmærkningen på kørebanen vil blive udført med reflekterende striber og/eller reflekterende færdselssøm. Der etableres desuden beplantning.

2.10. Naboarealer

I de senere år er der sat fokus på erhvervsbyggeriers ofte negative indvirken på den æstetiske helhed, som tilstræbes i forbindelse med gennemførelse af nye store vejanlæg, og som der bruges mange penge på at opnå.

Vejmyndigheden kan hindre større byggerier m.v. inden for de i vejloven fastsatte udvidelsesbyggelinier på 50 m fra vejmidte. Uden for disse reguleres den fremtidige byudvikling af amternes og kommunernes planlægning.

I den statslige udmelding til regionplanrevision 2001 fra Miljø- og Energiministeriet anføres bl. a.: »Byvækst skal altid ske indefra eksisterende by og udad. Lokalisering af erhvervsområder langs motorveje eller overordnede veje i det åbne land løsrevet fra de eksisterende byer er ikke i overensstemmelse med disse principper. Der bør som hovedregel ikke udlægges byvækstarealer inden for 300 m fra motorveje og deres tilslutningsanlæg, medmindre der er tale om en klar afrunding af byen i forhold til vejanlægget.«

3. Trafikale konsekvenser

I følge Vejdirektoratets seneste trafikprognose, der er baseret på de officielle forventninger til væksten i bruttonationalproduktet, vil trafikken på landsplan stige med 27 pct. fra 1996 til 2010 og med 32 pct. fra 1996 til 2016.

For den nye rute 21 er beregnet følgende årsdøgntrafik i år 2010:

Mellem Holbæk og Tuse ca. 18.000 biler, mellem Tuse og Grevinge ca. 15.000 biler og mellem Grevinge og Vig ca. 12.000 biler.

I disse tal er medregnet trafik foranlediget af flytningen af færgeruten Kalundborg-Århus til Odden-Århus.

Efter Storebæltsbroens åbning i 1998 er konstateret et lille fald i årsdøgntrafikken på rute 21 ved Holbæk (fra 18.200 biler i 1997 til 17.900 biler i 1998), mens trafikken var uændret ved Vig (10.000 biler i begge årene).

Andelen af lastbiler på strækningen fra Holbæk til Vig er 6-9 pct. På det overordnede vejnet er lastbilandelen typisk 10-15 pct.

Anlæg af den nye vej vil medføre en betydelig trafikal aflastning af byerne på den nuværende rute 21, Mårsø, Hagedsted, Herrestrup og Vig. Således vil årsdøgntrafikken gennem Hagedsted blive reduceret fra ca. 14.000 til ca. 1.000 biler. Endvidere vil de til projektet hørende omfartsveje ved Tuse og Grevinge aflaste disse byer for gennemfartstrafik.

4. Trafiksikkerhed

Vejanlægget forventes at medføre en trafiksikkerhedsmæssig forbedring. I følge beregningerne vil der i gennemsnit pr. år spares fire personskadeulykker på influensvejnettet i år 2010-trafikiniveau. Antallet af ulykker nedbringes yderligere ved at gennemføre en trafiksanerung og tilpasning af den nuværende rute 21 til den fremtidige situation.

For at opnå en høj grad af trafiksikkerhed anlægges vejen med nødspor, yderrabat, flade skråninger og afrundede grøfter. Der opsættes autoværn ved broer og større dæmninger og i motorvejens midterrabat. Der installeres udstyr til registrering af trafikmængder og hastigheder m.v. til brug for trafikinformation bl. a. ved katastrofesituationer.

Endvidere foretages løbende trafiksikkerhedsrevision af projektet for at sikre, at vejanlægget bliver projekteret og anlagt så trafiksikkert som muligt.

5. Plan- og beskyttelsesforhold

Anlæg af den nye vej kræver dispensation fra gældende bestemmelser vedrørende bl.a. skove, vandløb,

fortidsminder og arealer, som er beskyttet i henhold til naturbeskyttelseslovens § 3 m.v.

Vestsjællands Amt har meddelt, at man forventer at kunne give de til projektets gennemførelse nødvendige tilladelser i medfør af naturbeskyttelsesloven.

Skov- og Naturstyrelsen har i henhold til naturbeskyttelseslovens § 20 og »Bekendtgørelse om godkendelse af offentlige vejanlæg og ledningsanlæg m.v. i det åbne land«, Miljøministeriets bekendtgørelse nr. 571 af 25. juni 1992, meddelt principgodkendelse af hovedforslaget med de ovenfor nævnte ændringer på en række vilkår, som alle er medtaget i det foreliggende projekt.

6. Miljømæssige konsekvenser

6.1. Arealindgreb og barrierevirkning

Den nye vej vil påvirke den nuværende arealanvendelse, og en del ejendomme vil blive berørt enten direkte eller som nabo til vejen. Vejen vil udgøre en barriere, fordi krydsning kun bliver mulig ved over- eller underføringer. Det medfører ændrede adgangsforhold til flere ejendomme og til naturområder. Til gengæld vil barrierevirkning og oplevet risiko blive væsentlig mindre på den eksisterende rute 21.

6.2. Støj, luftforurening og klima

Da den nye rute 21 forløber uden om byområder, vil trafikens samlede støjbelastning af boliger falde som følge af vejanlægget. Antallet af boliger i byer belastet med et støjniveau over 55 dB(A) vil blive reduceret med 72 fra 154 til 82, og antallet af boliger i byer belastet med et støjniveau over 65 dB(A) vil blive reduceret med 79 fra 96 til 17.

Til gengæld vil enkelte ejendomme beliggende i landzone tæt på den nye rute 21 blive belastet med et støjniveau over 55 dB(A). Såfremt enkeltliggende ejendomme skal støjbeskyttes, kan der blive tale om facadeisolering, da støjfaskærmning normalt ikke er egnet ved enkeltliggende ejendomme.

For boliger, der efter anlæggets åbning får et støjniveau over 55dB(A), kan der eventuelt blive tale om en ulempestatning, der fastsættes af de takserende myndigheder.

Det nye vejanlæg vil medføre, at emissionen af NOx i år 2010 vil stige med 21 tons pr. år, mens emissionen af partikler vil være uforandret. Emissionen af HC vil falde med 6 tons pr. år, mens CO₂-emissionen vil blive øget med 480 tons pr. år forudsat samme gennemsnitlige energiforbrug pr. køretøj som i dag.

I byerne Tuse, Grevinge, Herrestrup og Vig forventes samtlige emissioner reduceret med over 50 pct.

6.3. Natur, landskab og fortidsminder

Syd og vest for Holbæk forløber vejen på dalsiden af overgangen mellem Kalveådalen og et bølget morænelandskab, hvilket minimerer påvirkningen af ådalen. For at undgå en stor dominerende vejdamning i Tuse- og Mårsø Enghave anlægges vejen her på en ca. 150 m lang dalbro.

Den inddæmmede Lammefjord krydses på en lav dæmning med dalbroer over fjordens tre kanaler, som samtidig fungerer som faunapassager.

Fra Lammefjorden føres vejen op gennem et kraftigt kuperet landskab bestående af randmorænebakker. Her vil vejen gennemskære flere velbevarede jord- og stendiger. Den vestlige del af Herrestrup Mose krydses på mosens smalleste sted på en ca. 80 m lang dalbro, som sikrer passage under vejen.

Vejen føres vest om Grevinge Skov i god afstand fra denne, således at den visuelle oplevelse af skovbrynet ikke påvirkes nævneværdigt.

Ved overgangen fra den inddæmmede Sidinge Fjord til morænelandskabet nordøst for Vig er vejen tilpasset det stigende terræn, således at udsynet fra byen til engarealerne på den gamle havbund ikke forstyrres.

Hvor anlægget belaster vigtige biotoper, vil der efter aftale med Skov- og Naturstyrelsen blive etableret erstatningsbiotoper.

Syd for Prejlerup og nord for Vig gennemskærer vejlinien flere fredede jord- og stendiger, der har stor betydning for opfattelsen af kulturlandskabet. Ved den videre projektering vil der blive taget hensyn til digerne og den struktur, de indgår i.

6.4. Rekreative forhold

Afgangen til rekreative områder vil blive opretholdt. En del småveje i det åbne land vil dog blive afbrudt. Som kompensation anlægges nye stipassager for at mindske barrierevirkningen.

Det vil ikke kunne undgås, at der kommer en øget støjpåvirkning i områderne langs den nye vej, herunder også af rekreative områder.

Til gengæld vil aflastningen af den eksisterende vej medføre væsentlige forbedringer langs denne.

6.5. Overfladevand og grundvand

Vand, der strømmer fra vejen, vil blive ledt til regnvandsbassiner og herfra videre til vandløb i området eller alternativt til nedslivningsanlæg. For at udjævne afstrømningen og nedbringe mængden af skadelige stoffer inden vejvandet udledes til vandløb, ledes vandet gennem regnvandsbassiner med vandplanter. Bassinerne forsynes med olieudskillere og lukkemekanis-

mer, således at eventuelle spild i forbindelse med uheld vil kunne opsamles. Under anlægsarbejdet etableres midlertidige regnvandsbassiner, hvor jordpartikler kan bundfælde, før vandet ledes ud til nærmeste vandløb.

Vejanlæggene passerer gennem flere interesseområder for drikkevandsforsyning samt gennem en række grundvandsoplande til større og mindre vandløb. Der vil imidlertid ikke være nogen risiko for belastning af grundvandskvaliteten fra vejanlægget under normale driftsforhold, idet vejen anlægges med et lukket afvandingsystem.

En mulig belastning af grundvandet fra vejanlægget vil være knyttet til uheld, hvor der spildes miljøfremmede stoffer. Risikoen for, at et udslip siver ned til grundvandsmagasinet, vil være stærkt begrænset i de grundvandsoplande, der er beskyttede af lerlag.

Udformningen af vejafvandingsystemet indebærer, at der sker en væsentlig tilbageholdelse af miljøfremmede stoffer, før vejvandet ledes til vandløbene. Anlægget af den nye rute 21 vil føre til et samlet fald i udledningen af forurenende stoffer i forhold til idag, ligesom risikoen for forureninger i forbindelse med uheld vil blive mindre.

Der etableres som forsøg udstyr til registrering af vejvandets nedslivning og eventuelle forurening af overfladevand.

6.6. Ressourceforbrug

Det samlede forbrug af grusmaterialer til vejens opbygning vil være ca. 560.000 m³, og forbruget af asfalt ca. 200.000 tons.

Efter oplysninger fra Vestsjællands Amt skønnes, at der i amtet indvindes ca. 1,6 mio. m³ grusmaterialer pr. år, og at det vil være muligt at producere væsentligt mere i nærheden af vejanlægget pga. store uudnyttede reserver.

7. Alternativer

Som led i Vejdirektoratets VVM-undersøgelser er undersøgt følgende tre alternative linieføringer for en motorvej eller motortrafikvej:

en vestlig linie med et forløb syd om Tuse og vest om Grevinge og Vig

en kombination af den vestlige linie syd for Lammefjorden og hovedforslaget nord for

en kombination af hovedforslaget syd for Lammefjorden og den vestlige linie nord for

Den vestlige linie forløber syd for Holbæk gennem et åbent og storbølget landskab med en del små vådområder og vandløb. Vejen vil visuelt påvirke den værdifulde landskabsstruktur og komme tæt på bl.a.

de små landsbyer Tingtved og Butterup. Sydvest for Tuse vil vejen forløbe på en lav dæmning tæt langs Kalveå, hvilket vil medføre en visuel opdeling af dalstrøget.

Linien vil forløbe skråt henover en meget stor del af den inddæmmede Lammefjord og herfra op i randmørænebakkerne, hvor landskabet fremtræder mere homogent og upåvirket af nyere tids byudvikling end landskabet længere øst på omkring den nuværende rute 21. Området rummer en del markante gravhøje, hvis fremtræden i landskabet vil blive forstyrret af vejen. Syd for Jyderup Skov og by vil vejen forløbe gennem et kraftigt kuperet terræn med mange småskove og harmonere dårligt med områdets mange små landskabsrum dannet af terrænformer og bevoksninger.

I såvel landskabelig som kulturhistorisk henseende er den vestlige linie på stort set hele strækningen fra Holbæk til Vig mere problematisk end hovedforslaget.

En ny rute 21 anlagt i den vestlige linie kommer til at ligge i betydelig større afstand fra den nuværende rute 21 end hovedforslaget og vil derfor tiltrække lidt mindre trafik end hovedforslaget, hvilket betyder en mindre aflastning af den nuværende rute 21. Desuden vil den være dyrere at anlægge end hovedforslaget. Det samme vil - om end i mindre omfang - være tilfældet for de to kombinerede linier.

Endelig er som alternativ til en ny linieføring for rute 21 undersøgt en udbygning af den nuværende hovedlandevej til 4-sporet vej på den sydlige strækning og til tre spor på to strækninger med større stigninger henholdsvis syd og nord for Lammefjorden. Hertil kommer cykelstianlæg på hele strækningen Holbæk-Vig, indførelse af signalregulering og anlæg af rundkørsler.

Der vil kunne opnås en forbedret trafikafvikling på de strækninger, der udbygges, men fremkommeligheden vil fortsat være ringe på de strækninger, der ikke foreslås udbygget af hensyn til omgivelserne. Endvidere vil vejen fortsat have et utidssvarende tracé med mange små kurver og stejle strækninger. Endelig vil den stigende trafik være et problem for de bysamfund, vejen forløber igennem.

8. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

De samlede udgifter til projektering, administration, arealerhvervelse og anlæg af strækningen Holbæk-Vig som motorvej fra Holbæk til Tuse N og som motortrafikvej fra Tuse N til Vig N er anslået til 741 mio. kr. i prisniveau 1999 eksklusive moms.

Anlægsoverslaget er behæftet med usikkerhed, da udgifterne til bl.a. ekspropriationer, jordarbejder og asfaltarbejder ikke kan beregnes præcist på forhånd, idet projektets detaljerede linieføring, mængder m.v. først kendes præcist på et senere tidspunkt, ligesom konjunktur- og konkurrencesituationen på licitations-tidspunkterne er af væsentlig betydning for anlægsomkostningernes endelige størrelse.

Konkurrencen på markedet for vejbelægninger kan øges, såfremt man udbyder betonbelægninger som alternativ til asfalt. Anlægsoverslaget er baseret på asfalt, som er billigere i anlæg, men har en kortere levetid.

På baggrund af Vejdirektoratets vurdering af konjunkturudviklingen inden for anlægssektoren og af de fremtidige forhold er ved anvendelse af successiv kalkulation gennemført en usikkerhedsanalyse. Resultatet af denne er et anlægsoverslag på 741 mio. kr. med en tilknyttet usikkerhed, der indebærer, at der er 50 pct. sandsynlighed for, at udgiften bliver mindre end det anførte og tilsvarende 50 pct. sandsynlighed for, at udgiften bliver større. Endvidere viser usikkerhedsanalysen, at udgiften med 99 pct. sandsynlighed vil blive mindre end 864 mio. kr.

For det samlede projekt er beregnet en førstearsforsrentning på ca. fire pct. I denne beregning indgår trafikanternes tidsbesparelser og kørselsomkostninger, uheldsomkostninger, trafikstøj, barrierevirkning og oplevet risiko, lokal og regional luftforurening samt vejvedligeholdelse.

Anlæg af den nye vej kan gennemføres i tre etaper som anført i nedenstående skema.

Anlægsudgifter	50% konfidensniveau	99% konfidensniveau
Strækning		
Etape 1: Langerød-Tuse Nord	186 mio. kr.	217 mio. kr.
Etape 2: Tuse Nord-Herrestrup	345 mio. kr.	402 mio. kr.
Etape 3: Herrestrup-Vig Nord	210 mio. kr.	245 mio. kr.
I alt	741 mio. kr.	864 mio. kr.

Påbegyndelsestidspunkt, anlægstakt og åbningstidspunkter vil afhænge af de årlige finanslovsbevillinger.

En hensigtsmæssig anlægstakt for hver af de tre etaper kan fx opnås med følgende udgiftsfordeling (50 pct. konfidensniveau):

Etape 1: Langerød-Tuse Nord:

År 1	År 2	År 3	År 4	År 5	År 6	Åbning År 7	År 8+	I alt
5 mio. kr.	8 mio. kr.	18 mio. kr.	25 mio. kr.	41 mio. kr.	48 mio. kr.	36 mio. kr.	5 mio. kr.	186 mio. kr.

Etape 2: Tuse Nord-Herrestrup:

År 1	År 2	År 3	År 4	År 5	År 6	Åbning År 7	År 8+	I alt
7 mio. kr.	11 mio. kr.	35 mio. kr.	52 mio. kr.	76 mio. kr.	90 mio. kr.	65 mio. kr.	9 mio. kr.	345 mio. kr.

Etape 3: Herrestrup-Vig Nord:

År 1	År 2	År 3	År 4	År 5	År 6	Åbning År 7	År 8+	I alt
5 mio. kr.	6 mio. kr.	21 mio. kr.	32 mio. kr.	47 mio. kr.	55 mio. kr.	38 mio. kr.	6 mio. kr.	210 mio. kr.

Udgifterne i de tre første år dækker hovedsagelig projektering og ekspropriationer. Eventuelle forlods ekspropriationer vil medføre en fremrykning af udgifterne i de første år. Udgifterne i de følgende fire år dækker hovedsagelig egentlige anlægsarbejder. Udgifterne i År 8+ er udgifter efter vejanlæggets ibrugtagning til bl.a. matrikulær berigtigelse o. l., hvis færdiggørelse kan tage nogle år efter vejens åbning.

Mellem partierne bag aftalen om finansloven for 1999 er aftalt en vejpulje på 100 mio. kr. i 1999, hvoraf 15 mio. kr. er aftalt at skulle anvendes til igangsættelse af detailprojektering og eventuelle forlods ekspropriationer på rute 9, 18 og 21.

Anlægsarbejdet forestås af Vejdirektoratet og har således primært administrative konsekvenser for Vejdirektoratet.

9. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Erhvervsorganisationer i Odsherred har udtrykt positive forventninger til anlæggets effekt for erhvervslivet.

I anlægsfasen skønnes at være en direkte og indirekte beskæftigelse på ca. 1.850 mandår.

Forslaget har ikke administrative konsekvenser for erhvervslivet.

10. Forholdet til borgerne

Anlægget berører direkte og indirekte mange borgere i form af fx ekspropriationer og støjtgener.

I det videre forløb i anlægsprocessen vil borgerne i området blive løbende informeret om vejarbejdernes karakter og tidsplan, og ejerne af de berørte ejendomme vil blive direkte inddraget.

11. Forholdet til EU-retten

De miljøundersøgelser og høringer, der er gennemført, opfylder kravene i Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (EFT 1985 L175/40), som ændret ved Rådets direktiv 97/11/EF af 3. marts 1997 (EFT 1997 L73/5).

12. Høring over lovforslaget

Lovforslaget er sendt til høring hos: Vestsjællands Amt, Holbæk Kommune, Jernløse Kommune, Svinninge Kommune, Dragsholm Kommune og Trundholm Kommune.

Lovforslagets konsekvenser i hovedtræk

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Mindre udgifter for stat, kommuner og amtskommuner som følge af færre trafikuheld	Udgift for staten på ca. 750 mio. kr. til anlæg af den nye vej. Begrænsede merudgifter til drift og vedligehold af veje
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Begrænset meradministration til anlæg, drift og vedligehold af veje
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Reducerer transportudgifterne. Øger beskæftigelsen i bygge- og anlægssektoren i anlægsperioden	Reducerer landbrugsarealer
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Forbedrer miljøet langs veje, som aflastes for trafik (mindre støj, luftforurening, barrierevirkning og oplevet risiko). Forbedrer vandmiljøet som følge af en effektiv rensning af vejvandet	Øger CO ₂ -emission (480 t/år). Påvirker arealanvendelsen og giver en barriere i landskabet. Forløber henover de inddæmmede Lammefjorden og Sidinge Fjord og berører i meget begrænset omfang bevaringsværdige naturområder (Tuse og Mårsø Byenge og Herrestrup Mose)
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget opfylder kravene i Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet og som ændret ved Rådets direktiv 97/11/EF af 3. marts 1997.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 2

Til § 1

Forslaget omfatter bemyndigelse til at anlægge en ca. 24 km lang hovedlandeveisstrækning fra Holbæk-motorvejen syd for Holbæk til Kirkeåsvejen nord for Vig som afløsning for de nuværende hovedlandeveje 11, 147 og 122 på strækningen Holbæk-Vig. Vejen anlægges med de fornødne tilslutninger til det eksisterende vejnet som motorvej på strækningen fra Holbækmotorvejen til landevej 522, Kalundborgvej, og som motortrafikvej på den øvrige strækning.

Der henvises til de almindelige bemærkninger ovenfor samt til bilag 1.

Som en konsekvens af bestemmelserne i § 1 foreslås en bemyndigelse til at nedlægge de strækninger af de nuværende hovedlandeveje 11, 147 og 122, der vil blive afløst af den i § 1 nævnte hovedlandeveisstrækning, som hovedlandeveje. Den i nr. 1 nævnte strækning af hovedlandevej 11 vil blive brudt op og fjernet helt, mens de øvrige vejstrækninger vil blive nedklassificeret til en lavere vejklasse (landevej eller kommunevej).

Der henvises til bilag 1.

Til lovforslag nr. L 225. Skriftlig fremsættelse (14. april 1999)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om anlæg af rute 21, strækningen Holbæk-Vig.

(Lovforslag nr. L 225).

Med lovforslaget søges om bemyndigelse til at anlægge en ny hovedlandevej som motorvej i forlængelse af Holbækmotorvejen fra dens nuværende endepunkt ved Langerød syd for Holbæk til Tuse og herfra videre som motortrafikvej til Vig. Samtidig søges om bemyndigelse til at nedlægge de eksisterende hovedlandeveisstrækninger, som den nye vej skal afløse, som hovedlandeveje.

Hovedsigtet med den nye motorvej/motortrafikvej er at forbedre trafikafviklingen mellem Holbæk og Vig og aflaste de mindre bysamfund langs den nuværende hovedlandevej for gennemkørende trafik. Herved forbedres trafiksikkerheden og miljøet i de mange mindre byer, hvilket samtidig er hovedargumentet for at bygge en helt ny vej fremfor at forbedre den eksisterende vej. Det er karakteristisk for trafik på rute 21 i Odsherred, at der er tale om en relativ lille andel af tung trafik, og at weekendtrafikken ud-

gør en væsentlig del af den samlede årsdøgntrafik.

Anlægsudgifterne til den nye vej er anslået til ca. 740 mio. kr.

Vejen vil blive anlagt i etaper med følgende anlægsrækkefølge:

- etape 1: Langerød-Tuse N (motorvej)
- etape 2: Tuse N-Herrestrup (motortrafikvej)
- etape 3: Herrestrup-Vig N (motortrafikvej)

Påbegyndelsestidspunkt, anlægstakt og åbningstidspunkter vil afhænge af de årlige finanslovsbevillinger.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslagets bemærkninger, skal jeg anbefale det til Tingets hurtige og velvillige behandling.

Jeg vil fremsende de høringssvar, der knytter sig til lovforslaget, til trafikudvalget, når de foreligger.

Lovforslaget fremsættes nu, fordi et flertal i Folketingets trafikudvalg i betænkning af 18. december 1997 over Forslag til lov om visse hovedlandeveisstrækninger har forudsat, at når miljøundersøgelser og høringer vedrørende rute 9 Odense-Svendborg, rute 18, strækningen Herning-Brande, og rute 21 Holbæk-Vig er afsluttet, skal der umiddelbart herefter for hver enkelt strækning fremsættes forslag til anlægslov.

Beslutningsforslag nr. B 142. Fremsat den 11. maj 1999 af Pernille Sams (KF) og Flemming Hansen (KF)

Forslag til folketingsbeslutning

om lempelse af reglerne om tjenesterejsendes skattefri rejsegodtgørelse

Folketinget pålægger regeringen at fremsætte lovforslag, der hæver niveauet for skattefrie rejsegodtgørelser, således at satserne tilnærmes niveauet i de lande, som Danmark typisk konkur-

rerer med. Lovforslaget skal endvidere genindføre de tidligere regler om skattefri godtgørelse for logi.

Bemærkninger til forslaget

Det Konservative Folkeparti ønsker at sikre dansk konkurrenceevne mod forringelser som følge af ensidige danske opstramninger i reglerne for udbetaling af skattefrie rejsegodtgørelser til dækning af tjenesterejsendes udgifter til kost og logi uden dokumentation.

Undersøgelser fra en lang række organisationer og virksomheder viser samstemmende, at de danske satser for skattefrie rejsegodtgørelse efter 1. april 1999 ligger væsentligt under de satser, som gælder for f.eks. tyske og svenske virksomheder. Der er ingen grund til at formode, at tjenesterejsende fra Danmark skulle have færre omkostninger end tjenesterejsende fra øvrige lande. Endvidere betyder nye krav om dokumentation af udgifter unødigt administrativt arbejde for både de ansatte og virksomhederne, ligesom det i praksis ofte vil være vanskeligt overhovedet at få en kvittering eller anden dokumentation for mindre fornødheder, herunder drikkepenge. Opstramningerne betyder reelt, at dansk konkurrenceevne efter 1. april 1999 er forværret unødigt.

Indtil 1997 havde ansatte, der rejste efter regning i udlandet, mulighed for skattefrit at modtage 60 pct. af Ligningsrådets satser for skattefrie rejsegodtgørelse til dækning af udokumenterede merudgifter forbundet med arbejdsophold borte fra hjemmet.

Et folketingsflertal besluttede i 1997 (lov nr. 452 af 10. juni 1997), bl.a. på baggrund af Skatteministeriets rapport »Undersøgelse vedrørende skattefrie rejsegodtgørelser«, der inkluderede den såkaldte kulegravningsrapport fra Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, trinvist at ændre reglerne for skattefrie rejsegodtgørelse.

Lovændringen medførte bl.a., at reglen om, at en arbejdsgiver foruden dækning efter regning skattefrit kan udbetale 60 pct. af Ligningsrådets satser for skattefrie rejsegodtgørelse til ansatte ved rejser i udlandet, fra og med 1. juli 1997 blev reduceret til, at kun højst

30 pct. af satsen kan udbetales skattefrit og det tilmed på generelt lavere satser.

Lovændringen indebar endvidere, at de hidtidige satser for alle lande og erhvervsgrupper fra og med 1. april 1999 nedtrappes, således at en fælles grundsats på 256 kr. pr. dag (1997-priser) er gældende for alle pr. 1. januar 2001. Ligningsrådet har dog mulighed for derefter at hæve standardsatsen med 100 kr. for tjenesterejser i lande, hvor omkostningsniveauet ligger betydeligt over det danske.

Fra 1. april 1999 kan udgifter til logi i modsætning til tidligere kun dækkes efter regning. Logiudgifterne skal således nu dækkes efter regning eller ved, at arbejdsgiveren stiller frit logi til rådighed. Afskaffelsen af skattefrie rejsegodtgørelse for logi vil i mange tilfælde betyde øgede udgifter til hotelophold for virksomheder. Den gamle ordning gav medarbejderne et økonomisk incitament til at vælge overnatningsfaciliteter af moderat standard.

Samlet risikerer forringelserne at ville føre til et væsentligt fald i dansk eksport, når virksomhederne og de rejsende eksportmedarbejdere, bygningshåndværkere m.fl. er underlagt vanskeligere arbejdsbetingelser end deres udenlandske konkurrenter.

Forundersøgelserne fra Skatteministeriet og Arbejderbevægelsens Erhvervsråd var en central del af Folketingets beslutningsgrundlag for lovændringerne i 1997. I rapporten indgik bl.a. analyser af prisniveauet i udvalgte lande. Analyserne inddrog imidlertid ikke vore nabolandes regler for skattefrie rejsegodtgørelse. Efterfølgende har det vist sig, at reglerne for tjenesterejsende fra bl.a. Sverige, Norge, Tyskland og Holland generelt er mere gunstige end de danske regler. Danmark har således påført sig et uhensigtsmæssigt tab af konkurrenceevne i kraft af, at udenlandske konkurrenter fremover har mulighed for at tilbyde medarbejderne højere godtgørelsessatser uden dokumentation.