



Fremsat den 4. februar 2015 af transportministeren (Magnus Heunicke)

Forslag

til

Lov om anlæg af motorvej syd om Regstrup

§ 1. Transportministeren bemyndiges til

- 1) at anlægge en motorvej syd om Regstrup på strækningen mellem Sdr. Jernløse og Dramstrup,
- 2) at opgradere strækningen på den nuværende hovedlandevej 119 (rute 23) mellem Ringstedvej (rute 57) nord for Kvanløse og Sdr. Jernløse til motorvej ved at der på den eksisterende vej opsættes autoværn,
- 3) at nedklassificere den eksisterende hovedlandevej 119 (rute 23) fra Sdr. Jernløsevej til Dramstrup til kommunevej når motorvejen, jf. nr. 1, er anlagt,
- 4) at nedlægge den eksisterende hovedlandevej 119 (rute 23) mellem Sdr. Jernløse og Nr. Jernløse samt mellem Nr. Jernløse og motorvejen når motorvejen, jf. nr. 1, er anlagt, og
- 5) at anlægge veje mellem Holbækvej og Skovvejen, mellem Dramstrup og Knabstrupvej, mellem Sdr. Jernløsevej og tilslutningsanlæg nr. 3, Jernløse, samt mellem Skovvejen og tilslutningsanlæg nr. 3, Jernløse.

Stk. 2. Efter etableringen af de i stk. 1, nr. 5, nævnte veje overdrages de til Holbæk Kommune.

Stk. 3. Strækningerne, der efter stk. 1 henholdsvis anlægges, opgraderes, nedklassificeres og nedlægges, fremgår af lovens bilag 1.

§ 2. Transportministeren kan i særlige tilfælde efter anmodning fra ejeren ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af de i § 1, stk. 1, nr. 1 og 5, nævnte projekter, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer, hvis ejendommen ikke kan afhændes på normale vilkår.

Stk. 2. Afslår transportministeren ejerens anmodning efter stk. 1, eller kan der ikke opnås enighed om prisen for ejendommens overtagelse, henvises sagen til ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 3. Ved erstatningens fastsættelse finder lov om offentlige veje m.v. § 103 anvendelse.

§ 3. Vejdirektoratet eller den, som Vejdirektoratet bemyndiger hertil, har, hvis det skønnes nødvendigt og mod behørig legitimation og uden retskendelse, adgang til privat ejendom med henblik på at få foretaget de arkæologiske forundersøgelser, der er nødvendige for anlægsarbejdet, jf. § 1, stk. 1.

Stk. 2. Vejdirektoratet eller den, som Vejdirektoratet bemyndiger hertil, skal mindst 28 dage før gennemførelsen af undersøgelser efter stk. 1 give besked til de berørte grundejere og brugere. Er dette ikke muligt, skal oplysning herom offentliggøres i lokale medier eller lignende.

Stk. 3. Erstatning for skade, som måtte blive påført ejeren som følge af de i stk. 1 nævnte undersøgelser, fastsættes, hvis der ikke kan indgås aftale med ejeren herom, ved taksation efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 4. Ved erstatningens fastsættelse finder § 103 i lov om offentlige veje m.v. anvendelse.

§ 4. Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Bilag 1

Motorvej Syd om Regstrup

Oversigtskort

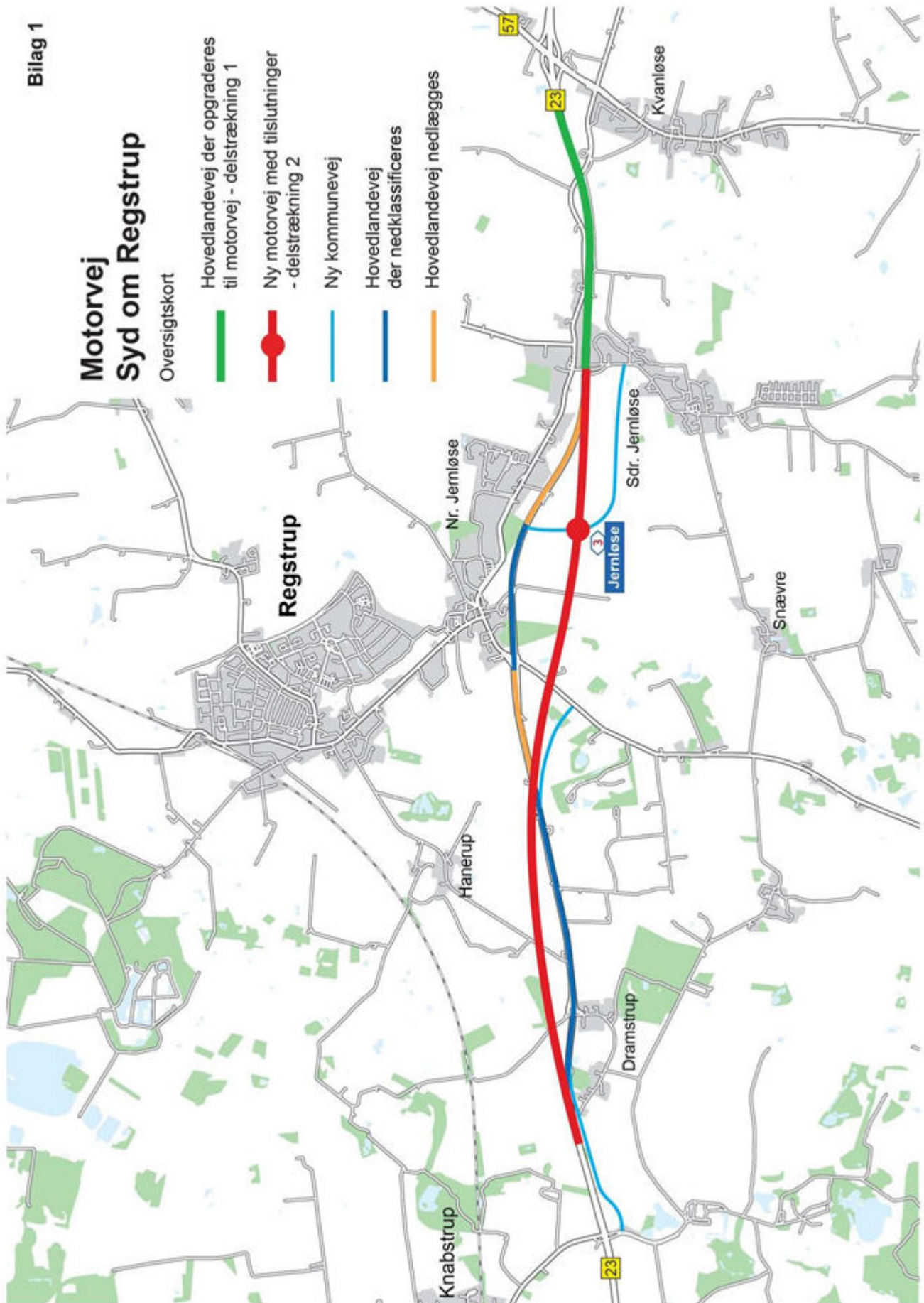
 Hovedlandevej der opgraderes til motorvej - delstrækning 1

 Ny motorvej med tilslutninger - delstrækning 2

 Ny kommunevej

 Hovedlandevej der nedklassificeres

 Hovedlandevej nedlægges



Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse:

1. Indledning
2. Baggrund for lovforslaget
 - 2.1 VVM-undersøgelse og høring
3. Redegørelse for lovforslagets hovedpunkter
 - 3.1 Vejanlæggets funktion og kvalitet
 - 3.2 Linjeføring og tværprofil
 - 3.3 Tilslutningsanlæg
 - 3.4 Kommunevejnet og stier
 - 3.5 Faunapassager
 - 3.6 Erstatningsnatur
 - 3.7 Støjreducerende foranstaltninger
 - 3.8 Vejudstyr
 - 3.9 Vejafvanding
 - 3.10 Naboarealer
 - 3.11 Plan- og beskyttelsesforhold
 - 3.12 Forlodsvertagelser og fremrykket ekspropriation
 - 3.12.1 Gældende ret
 - 3.12.2 Lovforslagets indhold
 - 3.13 Adgang til arkæologiske forundersøgelser
 - 3.13.1 Gældende ret
 - 3.13.2 Lovforslagets indhold
 - 3.14 Trafikale konsekvenser
 - 3.14.1 Trafiksikkerhed
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
 - 4.1 Anlægs- og samfundsøkonomi
 - 4.2 Konsekvenser for Vejdirektoratet
 - 4.3 Konsekvenser for Holbæk Kommune
5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
6. Administrative konsekvenser for borgerne
7. De miljømæssige konsekvenser
 - 7.1 Arealindgreb
 - 7.2 Støj, luft og klima
 - 7.3 Plante- og dyreliv
 - 7.4 Landskab
 - 7.5 Kulturarv og arkæologi
 - 7.6 Friluftsliv
 - 7.7 Overfladevand og grundvand
 - 7.8 Ressourceforbrug
 - 7.9 Forurenede jord
8. Forholdet til EU-retten
9. Hørte myndigheder og organisationer mv.
10. Sammenfattende skema

1 Indledning

Lovforslaget omfatter to delstrækninger. Delstrækning 1 mellem Ringstedvej (rute 57) og Sdr. Jernløse og delstrækning 2 mellem Sdr. Jernløse og Dramstrup. Den samlede strækning er ca. 6 km lang. Delstrækning 1 er den eksisterende hovedlandevej 119 (rute 23, Skovvejen) på ca. 1,5 km mellem Ringstedvej og Sdr. Jernløse. Delstrækning 2 er en ca. 4,5 km ny motorvej syd om Regstrup.

Lovforslaget indeholder en bemyndigelse til transportministeren til at anlægge en motorvej syd om Regstrup på en ca. 4,5 km lang strækning fra Sdr. Jernløse til landsbyen Dramstrup.

Lovforslaget indeholder endvidere en bemyndigelse til at opgradere den nuværende hovedlandevej 119 (rute 23, Skovvejen), der i dag er 4-sporet, på den ca. 1,5 km lange strækning mellem Ringstedvej (rute 57) og Sdr. Jernløse

ved, at der på den eksisterende vej opsættes autoværn, og at den skilte hastighed øges fra 90 km/t til 110 km/t. Hastighedsgrænsen fastsættes efter reglerne i færdselsloven, jf. § 92 a, stk. 2, i lovbekendtgørelse nr. 1386 af 11. december 2013 som senest ændret ved lov nr. 1495 af 23. december 2014.

Lovforslaget indeholder en bemyndigelse til at nedklassificere den eksisterende hovedlandevej 119 (rute 23, Skovvejen) fra Sdr. Jernløse til Dramstrup til kommunevej, og til at nedlægge den eksisterende hovedlandevej 19 (rute 23, Skovvejen) mellem Sdr. Jernløse og Nr. Jernløse samt mellem Nr. Jernløse og motorvejen, når motorvejen er anlagt.

Lovforslaget indeholder endelig en bemyndigelse til at anlægge veje mellem Holbækvej og Skovvejen, mellem Dramstrup og Knabstrupvej, mellem Sdr. Jernløsevej og det nye tilslutningsanlæg nr. 3, Jernløse, samt mellem Skovvejen og tilslutningsanlæg nr. 3, Jernløse. Når disse veje er etableret, overdrages de til Holbæk Kommune, hvorefter de får karakter af kommuneveje.

Der foreslås, at transportministeren gives hjemmel til i særlige tilfælde at fremrykke ekspropriation af ejendomme, der berøres særligt indgribende af anlægsarbejdet.

Endelig foreslås, at Vejdirektoratet eller den, som Vejdirektoratet bemyndiger hertil, på privat ejendom kan foretage de arkæologiske forundersøgelser, der er nødvendige for anlægsarbejdet. Hermed kan de arkæologiske forundersøgelser gennemføres før detailprojekteringen, og før anlægsarbejderne påbegyndes. Dermed undgås, at undersøgelserne belaster projektets økonomi eller tidsplan mere end nødvendigt.

Lovforslaget er et led i udmøntningen af aftale af den 24. juni 2014 mellem Socialdemokraterne, Radikale Venstre, Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti om »Udmøntning af disponible midler i Infrastruktur fonden«.

Grundlaget for lovforslaget er det hovedforslag, som Vejdirektoratet har beskrevet i VVM-redegørelsen »Rute 23, Skovvejen syd om Regstrup« fra juni 2011 og de efterfølgende justeringer, som fremgår af Vejdirektoratets »Indstilling om Skovvejen, rute 23 syd om Regstrup« fra december 2011.

2. Baggrund for lovforslaget

For at sikre den fremtidige planlægning i Region Sjælland henvendte de daværende kommuner langs Skovvejen sig i 2005 til transportministeren med et ønske om at få igangsat en undersøgelse af mulige udbygningsforslag for Skovvejen. På den baggrund blev der i 2006 igangsat en forundersøgelse af forskellige udbygningsmuligheder samt en analyse af erhvervslivets behov og ønsker til den fremtidige Skovvej.

Venstre, Det Konservative Folkeparti, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre og Liberal Alliance indgik den 29. januar 2009 en aftale om »En grøn transportpolitik«. Aftalen omfattede tre projekter på Skovvejen, hvor målet på sigt var at skabe motorvejsforbindelse mellem Holbækmotorvejen og Kalundborg (Kalundborgmotorvejen).

Første etape er en opgradering af de første ca. 6 km af Skovvejen fra Elverdam til Regstrup til motorvej.

Motorvejen blev indviet i august 2013.

Anden etape er gennemførelse af en VVM-undersøgelse af en ny motorvejsstrækning syd om Regstrup. Denne VVM-undersøgelse blev færdig i 2011.

Tredje etape er gennemførelsen af en VVM-undersøgelse for den resterende del af strækningen fra Regstrup til Kalundborg. Denne VVM-undersøgelse blev færdig i 2012.

I aftale mellem Socialdemokraterne, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti om »En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv.« af 21. marts 2013 fremgår det, at parterne er enige om, at linjeføringen i VVM-undersøgelsen for en motorvej syd om Regstrup fastlægges svarende til Vejdirektoratets hovedforslag.

I samme aftale fremgår det, at der afsættes en pulje på 80 mio. kr. (2013-priser) til forlods overtagelser, som bl.a. omfatter forlods overtagelser i forbindelse med anlægget af en ny motorvej syd om Regstrup.

Regionalt betjener Skovvejen byområderne Kalundborg og Holbæk samt ferie- og fritidstrafik til sommerhusområderne på Røsnæs vest for Kalundborg. Strækningen har en del pendlertrafik. Pendlingen i retning fra Kalundborg mod Holbæk og hovedstadsområdet er størst og har samtidig været støt stigende de seneste 10 år. Samtidig medfører erhvervsområderne i den vestlige del, især i Kalundborg, at der er en del tung erhvervstrafik på strækningen.

Kalundborg Havn betjener i dag én færgerute til Samsø, som er den østlige føderute til øen. Kalundborg har stor betydning som industriby. En samlet udbygning af Skovvejen vil sammen med udbygningen af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød forbedre trafikforholdene i korridoren mellem Holbæk og Kalundborg markant og understøtte væksten i området.

Den østligste del af Skovvejen, der er ca. 31 km lang, blev anlagt som en motortrafikvej i et nyt tracé i 1960'erne og starten af 1970'erne, undtaget en kort strækning syd om Regstrup. Den resterende vestlige del af strækningen mellem Svebølle og Kalundborg på ca. 11 km blev ikke højklaset og er i dag 2-sporet landevej.

Der er siden 2005 gennemført enkelte større ombygninger og flere mindre projekter på strækningen. Der er gennemført flere krydsombygninger til rundkørsler på hele strækningen mellem Holbækmotorvejen og Kalundborg for at mindske ulykkesrisikoen. De gennemførte ombygninger har forbedret trafikikkerheden.

2.1 VVM-undersøgelse og høring

Som led i udmøntningen af aftale mellem Venstre, Det Konservative Folkeparti, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre og Liberal Alliance om »En grøn transportpolitik« af 29. januar 2009 blev det besluttet at igangsætte en VVM-undersøgelse for en ny motorvej syd om Regstrup.

Arbejdet er fulgt af et teknikerudvalg med deltagelse af Holbæk Kommune samt Naturstyrelsen.

VVM-undersøgelsen er afrapporteret i en VVM-redegørelse bestående af 3 rapporter:

- Skovvejen Syd om Regstrup – Sammenfattende rapport, nr. 385
- Skovvejen Syd om Regstrup – Arealanvendelsesanalyse, nr. 384
- Skovvejen Syd om Regstrup – Miljørapport, nr. 383

Rapporterne kan læses på Vejdirektoratets hjemmeside. De har været fremlagt til afhentning på Holbæk Kommunes tekniske forvaltning, ligesom borgerne gratis har kunnet rekvirere rapporterne hos Schultz Distribution.

VVM-redegørelsen har været i offentlig høring fra den 22. juni 2011 til den 26. august 2011. VVM-processen blev indledt med en offentlighedsfase, hvor der blev afholdt et borgermøde, og borgerne blev opfordret til at indsende idéer og forslag til undersøgelsen.

Der er sendt orienteringsbrev til en række myndigheder, institutioner, interesseorganisationer og foreninger mv. ligesom alle husstande i den korridor mellem Sdr. Jernløse og Knabstrup, der blev undersøgt i forbindelse med VVM-undersøgelsen, har modtaget et orienteringsbrev fra Vejdirektoratet.

Vejdirektoratet har modtaget 20 høringsvar, heraf to fra offentlige myndigheder. Resultatet af høringen er beskrevet i Vejdirektoratets høringsnotat: »Skovvejen syd om Regstrup, VVM-redegørelse-høringsnotat, november 2011«, der kan læses på Vejdirektoratets hjemmeside.

I forbindelse med høringen har der været afholdt borgermøde den 16. august 2011 i Jernløsehallen i Regstrup. Der deltog ca. 300 borgere i borgermødet.

Som led i undersøgelserne er der foretaget vurderinger af en række forskellige forslag til linjeføring for en ny motorvej. På den baggrund er der nærmere blevet undersøgt to forslag. Hovedforslaget, hvor der bygges en ny motorvej syd om Regstrup og hovedalternativet, hvor Skovvejen udbygges til motorvej.

Hovedforslaget tager mest mulig hensyn til de omliggende boliger langs motorvejen. Det sker ved, at motorvejen flytter trafikken i retning »væk« fra boligerne. Derudover tager forslaget hensyn til eventuelle afstandskrav til et olieberskabslager på Holbækvej, ligesom forslaget ikke berører en nedlagt losseplads.

På baggrund af den offentlige høring er hovedforslaget blevet justeret. Justeringen medfører, at der anlægges en ny parallelvej syd for motorvejen mellem Sdr. Jernløsevej og det nye tilslutningsanlæg syd for Nr. Jernløse i stedet for den oprindelig foreslåede underføring af Sdr. Jernløsevej under motorvejen. Endvidere etableres der på baggrund af den offentlige høring en ny støjskærm på nordsiden af motorvejen ved Sdr. Jernløse.

Ændringerne medfører samlet set, at anlægsoverslaget er ca. 4,2 mio. kr. billigere end det oprindelige forslag. Det

skyldes, at den foreslåede parallelvej er billigere at etablere end underføringen af Sdr. Jernløsevej.

Der er i VVM-redegørelsen vurderet følgende alternativer i forhold til den valgte løsning:

Alternativ 0+

0+-alternativet baseres på en moderat udbygning af dele af Skovvejen, således at den opgraderes til motorvej på hele strækningen mellem Sdr. Jernløse og Dramstrup. Moderat udbygning dækker nødvendige breddeudvidelser og tilpasning af linjeføring og længdeprofil samt nødvendige udvidelser af broer, underføringer mv. på dele af vejstrækningen.

Alternativ B (hovedalternativet)

Alternativ B går syd om den eksisterende vejstrækning fra Sdr. Jernløse og frem til syd for Hanerup, hvor den tilslutter Skovvejen. Herfra og til lidt vest for Dramstrup ombygges Skovvejen, som er 2-sporet i dag, til en 4-sporet motorvej.

Alternativ C

Alternativ C baseres på anlæg af en motorvej syd om et oliedepot, der er beliggende syd for Skovvejen og Dramstrup.

Nordligt alternativ

Der er gennemført trafikmodelberegninger på et nordligt alternativ. Beregningerne er afrapporteret i »Trafikberegninger for Rute 23 - Skovvejen, Teknisk notat, marts 2011«.

Vejdirektoratet har ud fra en samlet vurdering af de trafikale, vejtekniske, trafikikkerhedsmæssige, miljømæssige og økonomiske konsekvenser ikke fundet grundlag for at anbefale alternativerne.

3. Redegørelse for lovforslagets hovedpunkter

3.1 Vejanlæggets funktion og kvalitet

Lovforslagets § 1, stk. 1, nr. 1, indeholder en bemyndigelse til transportministeren til at etablere en ny 4-sporet motorvej syd om Regstrup mellem Sdr. Jernløse i øst og Dramstrup i vest. Strækningen er ca. 4,5 km lang. Motorvejen er dimensioneret til en hastighed på 130 km/t, men er forudsat skiltet til 110 km/t, idet de tilgrænsende motorvejstrækninger næppe vil kunne skiltes til 130 km/t. Hastighedsgrænsen fastsættes i overensstemmelse med reglerne i færdselsloven, jf. § 92 a, stk. 2, i lovbekendtgørelse nr. 1386 af 11. december 2013 som senest ændret ved lov nr. 1495 af 23. december 2014.

Motorvejen forløber fra Sdr. Jernløsevej syd for Skovvejen frem mod Holbækvej, der føres over motorvejen. Motorvejen krydser herefter Skovvejen umiddelbart nord for et oliedepot, hvorefter motorvejen forløber på den nordlige side af Skovvejen på strækningen frem forbi Dramstrup. Projektet afsluttes ved, at motorvejen tilsluttes den eksisterende motortrafikvej vest for Dramstrup, og hastigheden skiltes på den sidste del af motorvejsstrækningen gradvist ned til 90 km/t. Hastighedsgrænsen fastsættes i overensstemmelse med reglerne i færdselsloven, jf. § 92 a, stk. 2, i lovbekendtgørelse nr. 1386 af 11. december 2013 som senest ændret ved lov nr. 1495 af 23. december 2014.

For at skabe sammenhæng mellem første etape af motorvejsforbindelsen mellem Elverdam og Regstrup og anden etape af motorvejsforbindelsen syd om Regstrup omfatter projektet en mindre ombygning af en 1,5 km lang delstrækning af rute 23 (Skovvejen) mellem Ringstedvej (rute 57) og Sdr. Jernløse. På denne delstrækning etableres midterautoværn, og den tilladte hastighed hæves fra de nuværende 90 km/t til 110 km/t. Hastighedsgrænsen fastsættes i overensstemmelse med reglerne i færdselsloven, jf. § 92 a, stk. 2, i lovbekendtgørelse nr. 1386 af 11. december 2013 som senest ændret ved lov nr. 1495 af 23. december 2014.

3.2 Linjeføring og tværprofil

Den overordnede linjeføring for motorvejen syd om Regstrup fremgår af bilag 1 til dette lovforslag.

Motorvejen får på hele strækningen et 30 meter bredt tværprofil bestående af 2 kørebaner a 8,50 meter (afstribet med 2 kørespor a 3,75 meter og 2 kantbaner a 0,50 meter), 2 belagte nødrabatter a 1,00 meter ind mod midterrabatten, en ca. 3,00 meter bred midterrabat, hvor der placeres stålautoværn, 2 nødspor a 3,00 meter, og en 1,00 meter bred yderrabat i begge sider.

Mellem vejen og det omgivende terræn er der skråninger og afvandingskonstruktioner. På strækninger, hvor vejen anlægges i påfyldning, anlægges skråningerne generelt med skråningsanlæg på ca. 45 grader, og der opsættes autoværn i yderrabatten.

Der opsættes ikke belysning på motorvejen.

3.3 Tilslutningsanlæg

For at skabe adgang til motorvejen fra Regstrup og Sdr. Jernløse etableres et tilslutningsanlæg nr. 3, Jernløse, umiddelbart vest for Sdr. Jernløse. Anlægget placeres således, at en eventuel fremtidig kommunal ringvej ved Regstrup kan tilsluttes motorvejen. Tilslutningen udføres som et såkaldt trompetanlæg, og der etableres en lille del af en eventuel fremtidig kommunal ringvej for at skabe forbindelse til Skovvejen.

3.4 Kommunevejnet og stier

Skovvejen nedlægges mellem Sdr. Jernløsevej og det nye tilslutningsanlæg og mellem rundkørslen ved Holbækvej og der, hvor den nye motorvej krydser Skovvejen. Der anlægges i stedet adgangsveje til de ejendomme, der i dag har adgang til Skovvejen her.

På strækningen fra tilslutningsanlægget og frem til den eksisterende rundkørsel ved Holbækvej og på en strækning på ca. 0,5 km fra Dramstrup mod vest reduceres Skovvejen til to spor.

Lovforslagets § 1, stk. 1, nr. 5 indeholder en bemyndigelse til transportministeren til at anlægge en ny vej mellem Dramstrup og Knabstrupvej. Holbækvej føres på en ny bro over motorvejen. Parallelt med motorvejen på den sydlige side etableres en ny kort vej mellem Holbækvej og Skovvejen.

Den eksisterende vejlukning ved Hanerupvej flyttes længere mod nord til det sted, hvor motorvejen krydser Hanerupvej. Der er forudsat etableret en stikrydsning ved Hanerupvej.

De nye veje udføres med cykelstier for at sikre trafikikkerheden for cyklister.

De øst-vest kørende cyklister på den nationale cykelrute 4 vil få en mindre omvejskørsel som følge af, at ruten, der i dag løber langs Skovvejen, flyttes. Cyklister på den nationale rute 4 skal fremover køre ad den nye vej mellem Skovvejen og Holbækvej. Det forventes ikke, at omlægningen vil ændre rute 4's attraktivitet.

Alle stier fra Holbæk Kommunes stiplan er tilgodeset.

3.5 Faunapassager

For at sikre flyveruter for flagermus opretholdes de eksisterende ledelinjer på tværs af motorvejen. Der vil ske beplantning, afskærmning eller genetablering af bevoksning for at mindske flagermusenes trafikdødelighed.

For at imødekomme motorvejens fragmenterende virkning samt trafikdødelighed på padder etableres der ca. syv padderunderføringer med tilhørende paddehegn. Disse tiltag tilgodeser også små og mellemstore pattedyr. Padderunderføringerne sikrer mulighed for passage på tværs af motorvejsstrækningen for de såkaldte bilag IV-padder, som er beskyttet efter habitatdirektivet, jf. Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter med senere ændringer, hvilket modvirker fragmentering af ynglebestande. Det endelige antal og placeringen fastlægges i detailprojekteringen.

Der vil blive etableret en faunaunderføring til rådyr og udlagt erstatningsnatur og ledelinjer syd for landsbyen Hanerup. Den nærmere placering fastlægges i detailprojekteringen. En sådan underføring og tilpasning af omgivelserne i umiddelbar nærhed af faunaunderføringen vil give rådyr og alle mindre og mellemstore pattedyr gode muligheder for sikker passage af motorvejen samt mindske antallet af konflikter mellem trafik og rådyr fx påkørsler og undvigemånøvrer.

3.6 Erstatningsnatur

For at kompensere for de vandhuller, der forsvinder ved anlæg af motorvejen, etableres ca. 12 erstatningsvandhuller på hver sin side af motorvejen, i alt ca. 24. Det endelige antal og placeringen fastlægges i detailprojekteringen.

Erstatningsvandhuller og -natur placeres nær padderunderføringerne for at sikre forekomster af padder nær underføringerne for dermed at øge funktionaliteten af passagerne. Vandhullerne skal desuden danne grundlag for større ynglebestande af bilag IV-padder, som er beskyttet efter habitatdirektivet, jf. Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter med senere ændringer. De større ynglebestande kan kompensere for den øgede dødelighed pga. den nye motorvej.

3.7 Støjreducerende foranstaltninger

I VVM-redegørelsen er det forudsat, at der både på delstrækning 1 og delstrækning 2 anvendes en vejbelægning, som medfører mindre støj end en traditionel vejbelægning på motorveje. Valg af type af støjreducerende slidlag vil blive fastlagt ved detailprojekteringen.

Ved Sdr. Jernløse etableres en støjskærm på sydsiden af motorvejen ved boligbebyggelsen ved Ådalen i Sdr. Jernløse. Støjskærmen forventes at være ca. 4 meter høj og ca. 600 meter lang.

Der etableres støjskærm på nordsiden af motorvejen ved Sdr. Jernløse øst for Søstrupvej. Støjskærmen forventes at være ca. 4 meter høj og ca. 400 meter lang.

Den endelige placering samt længden af støjskærmene fastlægges i detailprojekteringen.

Der kan ydes tilskud til facadeisolering for særligt støjramte boliger i overensstemmelse med »Projektvejledning for administration af Vejdirektoratets støjisoleringsordning« (Vejdirektoratet, 2009). Ved boliger med en støjbelastning på mere end 73 dB (decibel) ydes tilskud på 90 pct. af udgifterne, ved et støjniveau på mellem 68 og 73 dB ydes tilskud på 75 pct. af udgifterne, og ved et støjniveau på mellem 63 og 68 dB ydes tilskud på 50 pct. af udgifterne. Der er dog fastsat et maksimalt tilskudsbeløb, som pr. 4. kvartal 2012 er ca. 124.000 kr. inkl. moms (byggeomkostningsindeks 130,2). Udpegning af boliger, der tilbydes tilskud til støjisolering samt tilhørende tilskudsprocent, fastlægges af Vejdirektoratet.

3.8 Vejudstyr

Motorvejen udstyres med vejtavler, autoværn, kantpæle, trafikregistreringsudstyr og vintervarslingsudstyr. Afmærkning på kørebanen vil blive udført med reflekterende afmærkning.

3.9 Vejafvanding

Der anlægges ikke et afvandingssystem på delstrækning 1 mellem Ringstedvej og Sdr. Jernløse, da det eksisterende afvandingssystem på Skovvejen anvendes.

På delstrækning 2 mellem Sdr. Jernløse og Dramstrup anlægges afvandingssystemet med kantopsamling som et traditionelt afvandingssystem med nedløbsbrønde placeret i vej-kanten, hvorfra vandet ledes til regnvandsbassiner. Vejvandet ledes slutteligt til lokale recipienter.

Der etableres som udgangspunkt tre regnvandsbassiner på strækningen. Det endelige antal, den nærmere placering og den nærmere størrelse af regnvandsbassinerne, herunder om der er behov for at udføre bassinerne, så der tages højde for klimaforandringer, fastlægges i detailprojekteringen.

3.10 Naboarealer

Motorvejen anlægges i et let bakket landbrugslandskab. Den østligste del af strækningen er placeret på kanten af et mere kuperet, skovbevokset herregårdslandskab.

Der er tre vindmøller, som står tæt på Skovvejen. Skovvejen krydses af et højspændingsanlæg mellem Dramstrup og Nr. Jernløse.

Syd for motorvejen findes et oliedepot ejet af Foreningen af Danske Olieberedskabslagre (FDO).

Generelt fastlægges en udvidelsesbyggelinje i begge vejsider med en afstand på 50 meter fra motorvejens midtlinje og 35 meter fra rampernes venstre kørebanekant. Byggelinjerne pålægges ejendommene i henhold til § 40 i lov om offentlige veje m.v., jf. lov nr. 1520 af 27. december 2014.

På tidspunktet for lovforslagets fremsættelse foreligger den gældende vejlov i form af lovbekendtgørelse nr. 1048 af 3. november 2011, som senest ændret ved lov nr. 552 af 2. juni 2014. Folketinget har siden vedtaget en ny vejlov i form af lov nr. 1520 af 27. december 2014, som med få undtagelser træder i kraft den 1. juli 2015. På samme tidspunkt ophæves den førnævnte lovbekendtgørelse nr. 1048 af 3. november 2011. § 40 i den nye vejlov svarer til §§ 34 og 42, stk. 1, i den gældende vejlov.

For at gennemføre anlægsarbejderne er det nødvendigt at disponere over arbejdsarealer. Disse reetableres og afleveres efter endt brug tilbage til ejerne.

3.11 Plan- og beskyttelsesforhold

Gennemførelse af anlægsprojektet kræver tilladelser og dispensationer i henhold til gældende lovgivning om plan- og beskyttelsesforhold fra de ansvarlige myndigheder (Naturstyrelsen og Holbæk Kommune).

Etablering af motorvejen vil medføre konsekvenser for beskyttede sten- og jorddiger og i et vist omfang også for beskyttede fortidsminder. Vejanlægget vurderes ikke at have indflydelse på Natura 2000-områder.

Motorvejen går gennem områder med drikkevandsinteresser og områder med særlige drikkevandsinteresser.

Som en del af den normale sagsbehandling vil Vejdirektoratet efter forslaget vedtagelse søge Holbæk Kommune om de nødvendige tilladelser og dispensationer til gennemførelse af vejanlægget efter planloven, naturbeskyttelsesloven, miljøbeskyttelsesloven, vandløbsloven og museumsloven.

Naturstyrelsen har i marts 2012 over for Vejdirektoratet meddelt sin principgodkendelse af projektet i henhold til naturbeskyttelseslovens § 20.

De øvrige konkrete tilladelser og dispensationer, der er nødvendige for anlæggets gennemførelse, herunder dispensationer fra gældende lovgivning, vil blive søgt løbende i forbindelse med projekteringen af anlægget.

3.12 Forlodsovertagelse og fremrykket ekspropriation

3.12.1 Gældende ret

Efter de gældende regler i vejloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1048 af 3. november 2011 om offentlige veje, som senest ændret ved lov nr. 552 af 2. juni 2014, er det alene muligt at foretage forlods overtagelser og fremrykket ekspropriation i forbindelse med pålæg af byggelinjer, jf. den gældende vej-

ovs § 38. Denne bestemmelse finder anvendelse, når bygge- linjer griber væsentligt ind på en grundejers ejendom. Så- fremt der ikke er pålagt bygge- linjer, kan der efter reglerne i den gældende vejlovs kapitel 5 alene ske ordinære ekspro- priationer, som til vejanlæg af denne type normalt kan for- ventes gennemført 1½-3 år efter vedtagelsen af en anlægs- lov. Dette skyldes, at ekspropriationerne først kan gennem- føres, når Vejdirektoratet har udarbejdet et detailprojekt, og ekspropriationskommissionen har afholdt de nødvendige be- sigtigelser.

3.12.2 Lovforslagets indhold

Det foreslås, at der ud over muligheden for at gennemføre forlods overtagelse efter de eksisterende regler om bygge- linjer, indført mulighed for, at der kan ske forlods overtagelse og fremrykket ekspropriation. Dette kan ske efter anmod- ning fra ejeren, når denne berøres særligt indgribende af an- lægsprojektet. Formålet med denne bestemmelse er at und- gå, at borgere bliver afskåret fra at afhænde deres ejendom, indtil ordinære ekspropriationer kan gennemføres.

Dette skyldes, at der allerede på planlægningsstadiet og inden den endelige vejtracé fastlægges kan forekomme til- fælde, hvor planlægningen har fået en sådan afklaring, at det får karakter af en bindende anticiperet arealanvendelse. Det vil navnlig være tilfældet, hvor der foreligger en endelig VVM-vurdering af det pågældende areal/tracé.

Der kan således forekomme situationer, hvor det efter an- modning fra ejeren vil være hensigtsmæssigt at ekspropriere en ejendom før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer. Et eksempel på en sådan situation kan være, at ejeren af en ejendom, der med stor sandsynlighed ville skulle totaleks- proprieres ved de ordinære ekspropriationer som følge af vejanlægget, af økonomiske eller sociale årsager, fx syg- dom, alder, familieførøgelse, arbejdssituation mv., har be- hov for at afhænde sin ejendom. Da det kan være vanskeligt at sælge en ekspropriationstruet ejendom på almindelige vil- kår, kan fremrykket ekspropriation være nødvendig.

3.13 Adgang til arkæologiske forundersøgelser

3.13.1 Gældende ret

Hverken den gældende vejlov, jf. lovbekendtgørelse nr. 1048 af 3. november 2011, som senest ændret ved lov nr. 552 af 2. juni 2014, eller ekspropriationsprocesloven, jf. lov- bekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008, indeholder hjemmel for anlægsmyndigheden til at gennemføre arkæolo- giske forundersøgelser.

Derfor gennemføres arkæologiske forundersøgelser typisk efter frivillige aftaler med de private grundejere eller foreta- ges på et langt senere tidspunkt i processen, når ekspropria- tion er gennemført.

3.13.2 Lovforslagets indhold

I forbindelse med projektering af nye vejanlæg eller æn- dringer af bestående vejanlæg gennemføres arkæologiske forundersøgelser for at få en indikation af, om der er sand-

synlighed for at støde på arkæologiske fund i forbindelse med anlægsarbejderne. På baggrund heraf fastlægges om og i givet fald, hvor der skal gennemføres egentlige arkæologi- ske udgravninger.

Hvis det vurderes, at der er behov for at foretage arkæolo- giske forundersøgelser, er det mest hensigtsmæssigt, at så- danne gennemføres før detailprojekteringen, og før anlægs- arbejderne påbegyndes, så den tid, der anvendes til forun- dersøgelserne, ikke belaster projektets økonomi eller tids- plan unødigt.

Arkæologiske forundersøgelser kan bestå i, at der trækkes et antal søgegrøfter på det berørte areal. Søgegrøfterne gra- ves med en gravemaskine og lægges som regel med ca. 15 meter mellemrum. Søgegrøfterne varierer fra 2-3 meter i bredden, og dybden er afhængig af muldlagets tykkelse.

Forundersøgelser i middelalderlige kulturlag forløber an- derledes, idet disse oftest vil ske i form af analyse af bore- prøver, søgegrøfter og/eller udgravning af mindre felter, der kan belyse eventuelle kulturlag.

Hvis man efter de arkæologiske forundersøgelser eller an- lægsmyndighedens detailundersøgelser støder på væsentlige fortidsminder, er konsekvensen, at der skal tages stilling til spørgsmålet om arkæologiske undersøgelser. Fastlæggelsen af behovet for arkæologiske forundersøgelser vil foregå i samarbejde med Kulturstyrelsen (de lokale statsanerkendte museer).

De arkæologiske forundersøgelser kan medføre, at fx landbrugsarealer ikke vil kunne benyttes i en periode. Hen- set til indgrebets omfang er det ikke sikkert, at det er muligt mod erstatning at opnå en frivillig aftale med grundejeren om at kunne disponere over et givent område. Det skyldes navnlig, at det kan være vanskeligt at blive enige om, hvil- ken erstatning der skal ydes til grundejeren, når anlægsmynd-igheden ikke har noget alternativ til en aftale.

Efter den gældende ordning kan de arkæologiske forun- dersøgelser - hvor der ikke kan indgås en frivillig aftale - kun gennemføres efter besigtigelsesforretningerne, der er et led i ekspropriationsprocessen. Det betyder, at de først kan foretages, når der foreligger en anlægslov med ekspropria- onshjemmel for den pågældende strækning med risiko for forsinkelse og fordyrelse af anlægsprojektet.

Det foreslås derfor, at der skabes hjemmel i anlægsloven til, at anlægsmyndigheden kan få foretaget arkæologiske forundersøgelser, således at disse kan foretages uafhængigt af ekspropriationsprocessen, men således at den private ejer af arealet, hvis der ikke kan indgås aftale med ejeren herom, får fuld erstatning efter reglerne i ekspropriationsproceslo- ven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008.

De arkæologiske forundersøgelser vil søges foretaget, så de er til mindst mulig gene for de berørte grundejere.

Da de arkæologiske forundersøgelser i visse tilfælde har karakter af ekspropriation, skabes der med bestemmelsen hjemmel i overensstemmelse med grundlovens § 73 for at foretage ekspropriation.

3.14 Trafikale konsekvenser

Med anlæg af en motorvej syd om Regstrup forventes det, at der i 2020 er en trafikbelastning på ca. 16.000 biler i døgnet på den nye vej. På lokalvejen syd for motorvejen er beregnet 1.160 biler pr. døgn, så den samlede trafik over et snit ved Regstrup forventes at stige med 440 biler/døgn svarende til en stigning på 3 pct. i forhold til 0-alternativet, hvor der ikke anlægges en ny motorvej.

3.14.1 Trafiksikkerhed

Samlet set forventes en positiv effekt på trafiksikkerheden primært på grund af den trafik, der flyttes fra Skovvejen over på den nye motorvej, da motorveje generelt er mere trafiksikre end landeveje.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

4.1 Anlægs- og samfundsøkonomi

Analysen af de økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige følger ikke vejledning for konsekvensanalyser fra maj 2005, da lovforslaget omhandler et anlægsprojekt på vej- og baneområdet.

Anlægsoverslaget for anlæg af delstrækning 1 (opgradering af Skovvejen) og delstrækning 2 (motorvej syd om Regstrup) er udarbejdet efter Transportministeriets retningslinjer for ny budgettering af anlægsprojekter på vej- og baneområdet.

Anlægsoverslaget er opgjort på fire niveauer: Fysikoverslag, basisoverslag, ankerbudget (projektbevilling) og samlet anlægsbudget (totaludgift).

Fysikoverslaget er udarbejdet ved hjælp af Vejdirektoratets overslagssystem. Det vil sige, at det er baseret på teoretiske mængder fra det foreliggende skitseprojekt, enhedspriiser og erfaringer fra de seneste sammenlignelige anlægsarbejder.

Fysikoverslaget er behæftet med usikkerhed, da udgifter til bl.a. ekspropriationer, jordarbejder og asfaltarbejder ikke kan beregnes præcist på forhånd. Projektets detaljerede udformning, mængder m.v. kendes først på et senere tidspunkt, ligesom udviklingen i priserne på ejendomsmarkedet og

konjunktur- og konkurrencesituationen på licitationstidspunktet er af væsentlig betydning for anlægsudgifternes endelige størrelse.

I henhold til principperne for ny anlægsbudgettering er der gennemført en ekstern kvalitetssikring, som har omfattet en vurdering af Vejdirektoratets økonomiske overslag, risikostyring, samfundsøkonomiske analyse samt projektorganisering og udbudsstrategi.

Der er ikke i forbindelse med den eksterne kvalitetssikring fundet forhold, der i det videre projekt bør være særlig fokus på. På baggrund af den eksterne kvalitetssikring er der gennemført en nedjustering af den interne rente for hovedforslaget i VVM-redegørelsen fra 6,60 % til 6,41 %. Det er vurderingen, at denne justering ikke har betydning for undersøgelsens konklusioner.

I henhold til Transportministeriets budgetteringsprocedurer bevilges basisoverslaget tillagt 10 pct. til Vejdirektoratets gennemførelse af projektet (ankerbudgettet). Ved indbudgetteringen på finansloven afsættes yderligere en central reserve på 20 pct. til Transportministeriet. Det samlede anlægsbudget vil således udgøre basisoverslaget + 30 pct., dvs. 426,1 mio. kr. i 2015-priser (indeks 185,48).

I aftale mellem Socialdemokraterne, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti om »En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv.« af 21. marts 2013 fremgår det, at der afsættes en pulje på 80 mio. kr. (2013-priser) til mulige forlodsovertagelser i forbindelse med en række konkrete vejprojekter, herunder en ny motorvej syd om Regstrup.

Det samlede anlægsoverslag til etablering af en motorvej syd om Regstrup er i VVM-redegørelsen beregnet til 444,9 mio. kr. i 2015-priser (indeks 185,48). Af det afsatte beløb til puljen til forlodsovertagelser stammede 18,8 mio. kr. i 2015-priser (indeks 185,48) fra projektet, hvorfor der er afsat 426,1 mio. kr. i 2015-priser (indeks 185,48) til etablering af en motorvej syd om Regstrup, jf. aftale af 24. juni 2014 mellem Socialdemokraterne, Radikale Venstre, Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti om »Udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden«.

Tabel 1: Basisoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget for anlæg af motorvej syd om Regstrup i mio. kr. Priseniveau 2015, indeks 185,48.

Basisoverslag	Ankerbudget (basisoverslag + 10 pct.)	Samlet Anlægsbudget (basisoverslag + 30 pct.)
327,8	360,5	426,1

Projektets omkostninger og fordele for samfundet er opgjort i henhold til Transportministeriets manual for samfundsøkonomisk analyse. På baggrund af disse opgørelser er der beregnet en intern rente for projektet. Den interne rente er den rente, som den investerede kapital vil opnå, når alle omkostninger og fordele opgøres over den samlede sam-

fundsøkonomiske beregningsperiode på 50 år. Den er således udtryk for projektets samfundsøkonomiske afkast i løbet af perioden.

Den interne rente skal mindst svare til den samfundsøkonomiske kalkulationsrente på 4 pct., for at projektet har et positivt samfundsøkonomisk afkast. Det bemærkes, at en

række miljøeffekter, herunder barrierevirkning, tab af naturværdier og støj i naturområder samt arealindgreb ved anlægsprojekter, ikke værdisættes i den samfundsøkonomiske analyse.

Den interne rente for det samlede projekt er beregnet til 6,41 pct. og nettonutidsværdi til 153,39 mio. kr. (2011-priser).

Anlæg af motorvejen vil kunne gennemføres efter følgende tidsplan:

2015-2016: Detailprojektering
2016: Besigtigelse og ekspropriation
2016-2019: Anlæg
2020: Færdiggørelsesarbejder

Bevillingerne til motorvejen fordeler sig over årene 2015-2020, som det fremgår af tabel 2.

Tabel 2: Årsfordelt anlægsbudget (2015-priser, indeks 185,48).

	Basisoverslag Mio. kr.	Ankerbudget (basisoverslag + 10 pct.) Mio. kr.	Samlet anlægsbudget (basisoverslag + 30 pct.) Mio. kr.
2015	5,4	5,9	7,0
2016	50,4	55,5	65,5
2017	85,3	93,8	110,8
2018	98,2	107,9	127,7
2019	81,9	90,1	106,5
2020	6,6	7,3	8,6
I alt	327,8	360,5	426,1

4.2 Konsekvenser for Vejdirektoratet

Arbejdet forestås af Vejdirektoratet og har således primært økonomiske og administrative konsekvenser for Vejdirektoratet i forbindelse med anlæg og drift.

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

Vejdirektoratet og dets bygherrerådgivere fører tilsyn med entreprenørernes arbejde for at sikre, at det aftalte arbejde leveres til den aftalte kvalitet, tid og pris. Herudover skal projektførelsen styres, kontrolleres og dokumenteres. Trafikafviklingen skal overvåges, og den nødvendige information formidles til trafikanter og naboer. Endelig skal trafikikkerhedsmæssige og arbejdsmæssige indsatser gennemføres.

Vejdirektoratet vil løbende undersøge og afprøve mulighederne for anvendelse af nye metoder og ny teknologi med henblik på at optimere projektet trafikikkerhedsmæssigt, miljømæssigt, økonomisk og tidsmæssigt. Af hensyn til færdiggørelse af anlægsarbejdet inden for den fastsatte tidsramme kan det blive nødvendigt at gennemføre anlægsarbejde uden for den normale arbejdstid. Det vil ske i dialog med Holbæk Kommune, som i dette tilfælde, jf. bekendtgørelse nr. 639 af 13. juni 2012 om miljøregulering af visse aktiviteter (miljøaktivitetsbekendtgørelsen), er den ansvarlige myn-

dighed vedrørende støj i forbindelse med midlertidige anlægsaktiviteter mv., med henblik på at sikre et acceptabelt støj- og geneniveau for anlægsprojektets naboer.

Til projektering, tilsyn og administration er der budgetteret med 16 pct. af de samlede udgifter. Heraf fordeles ca. 4,6 pct. til lønninger til Vejdirektoratets eget personale, ca. 6,4 pct. til omkostninger til eksterne rådgivere og ca. 5 pct. til øvrige driftsudgifter.

Vejdirektoratets projektbevilling på 360,5 mio. kr. optages på finanslovens § 28.21.20. Anlæg af hovedlandeveje mv. (Anlægsbev.). Projektets bidrag til den centrale reserve på 65,6 mio. kr., svarende til 20 pct. af basisoverslaget, optages på finanslovens § 28.11.13. Anlægsreserve (Anlægsbev.).

4.3 Konsekvenser for Holbæk Kommune

Efter etableringen af veje mellem Holbækvej og Skovvejen, mellem Dramstrup og Knabstrupvej, mellem Sdr. Jernløsevej og det nye tilslutningsanlæg nr. 3, Jernløse, samt mellem Skovvejen og tilslutningsanlæg nr. 3, Jernløse, overdrages vejene til Holbæk Kommune, hvorefter de får karakter af kommuneveje. Der vil herefter være udgifter for Holbæk Kommune til drift og vedligeholdelse af kommunevejene.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.

I anlægsfasen skønnes der at være en direkte og indirekte beskæftigelse på i størrelsesorden ca. 280 årsværk for hele strækningen.

Etablering af motorvejen syd om Regstrup vil forbedre trafikafviklingen på en del af strækningen fra Holbæk mod Kalundborg og vil derved reducere transportudgifterne for erhvervslivet.

De afledte økonomiske virkninger vil primært være sparet tid og reducerede kørselsomkostninger. Den sparede tid har en værdi i størrelsesordenen ca. 430 mio. kr. (2015 priser) fordelt over 50 år. En del af tidsbesparelsen tilfalder erhvervslivet i form af reducerede transportomkostninger. De reducerede kørselsomkostninger vurderes at blive i alt ca. 18 mio. kr. (2015 priser, indeks 185,48) fordelt over 50 år.

For så vidt angår de strukturelle økonomiske virkninger, forventes det normalt, at en forbedret fremkommelighed vil medføre positive effekter for erhvervslivet både i form af tidsbesparelser for erhvervstrafikken og fordele for de af virksomhedernes ansatte, der pendler mellem arbejde og bopæl. Motorvejen vil desuden give mulighed for at pendlere kan tilbagelægge længere afstande på den samme tid, hvilket kan bidrage til at øge virksomhedernes rekrutteringsopland.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Anlæg af motorvejen syd om Regstrup vil ikke medføre administrative konsekvenser for borgerne.

For de borgere langs motorvejen, der berøres af arealerhvervelse og ekspropriation, vil der dog være administrative konsekvenser, så længe ekspropriationsforretningerne mv. foregår. Ejerne af de berørte ejendomme vil blive inddraget direkte ved breve fra Vejdirektoratet og ekspropriationsmyndighederne.

I det videre forløb vil borgere i området bl.a. på www.vej-direktoratet.dk løbende kunne informere sig om vejarbejds karakter og tidsplan.

7. Miljømæssige konsekvenser

I VVM-redegørelsen har Vejdirektoratet redegjort for de forventede miljømæssige konsekvenser af vejanlægget. Konsekvenserne er resumeret nedenfor.

7.1 Arealindgreb

Etablering af en motorvej syd om Regstrup vil påvirke den nuværende arealanvendelse, og en del ejendomme vil blive berørt direkte ved et arealindgreb. For nogle ejendomme vil adgangsforholdene blive ændret som følge af den nye motorvej.

Ulemperne for landbrugsejendomme vil blive søgt minimeret ved jordfordeling.

Langt de fleste ejendomme langs strækningen vil blive berørt af både permanent arealerhvervelse og af midlertidig arealerhvervelse til brug for arbejdsarealer.

Der skønnes at være behov for permanent arealerhvervelse ved ekspropriation af ca. 32-35 ha til vejanlægget samt midlertidig arealerhvervelse af ca. 16-20 ha til arbejdsarealer og udsætningsområder for deponering af jord i anlægsperioden. De midlertidigt eksproprierede arealer retableres og leveres tilbage til de berørte grundejere efter endt brug.

Vejanlægget vil medføre permanent arealerhvervelse fra ca. 55-60 ejendomme, og det vurderes, at 10-15 af disse ejendomme skal totaleksproprieres.

Omfanget af ekspropriationer vil blive fastlagt endeligt af den ekspropriationskommission, der skal godkende projektet ved en besigtigelsesforretning. Ekspropriationer sker med hjemmel i lovforslagets § 2 og §§ 96-98 i lov om offentlige veje m.v., jf. lov nr. 1520 af 27. december 2014, og efter reglerne i ekspropriationsprocesloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008.

På tidspunktet for lovforslagets fremsættelse foreligger den gældende vejlov i form af lovbekendtgørelse nr. 1048 af 3. november 2011, som senest ændret ved lov nr. 552 af 2. juni 2014. Folketinget har siden vedtaget en ny vejlov i form af lov nr. 1520 af 27. december 2014, som med få undtagelser træder i kraft den 1. juli 2015. På samme tidspunkt ophæves den førnævnte lovbekendtgørelse nr. 1048 af 3. november 2011. §§ 96-98 i den nye vejlov svarer til § 43 i den gældende vejlov.

Med loven skabes i overensstemmelse med grundlovens § 73 en lovhjemmel til tvangsmæssigt at erhverve de fornødne arealer til brug for anlæg af en motorvej syd om Regstrup.

Ekspropriation kan kun ske, hvis det er nødvendigt at erhverve de pågældende arealer enten midlertidigt eller permanent for at kunne gennemføre projektet.

Ekspropriationskommissionen foretager en tilbundsående prøvelse af, om den enkelte ekspropriation er nødvendig. Kravet om, at ekspropriationen skal være nødvendig, er udtryk for, at det almindelige proportionalitetsprincip skal være opfyldt. Tvangsmæssig afståelse af ejendom kan således ikke gennemføres, hvis det, der tilsigtes med ekspropriationen, kan gennemføres på en for grundejeren mindre indgribende måde.

Ekspropriation vil i henhold til lovforslaget ske med henblik på anlæg af en motorvej og har således et formål, der har offentlig karakter og ligger dermed inden for almenvellet.

Erstatningen skal være fuldstændig, det vil sige, at der skal betales en erstatning, der økonomisk stiller ejeren, som denne ville være stillet, hvis ekspropriationen ikke var sket.

7.2 Støj, luft og klima

Støjkortlægningen viser, at der i dag er i alt 135 boliger langs Skovvejen mellem Sdr. Jernløse og Dramstrup med et støjniveau på mere end 58 dB på den mest støjbelastede boligfacade. Såfremt der ikke sker en udbygning (0-alternativet), vurderes antallet af støjbelastede boliger i 2020 at være forøget til 143, heraf vil ca. 31 boliger være stærkt støjbelastede med vejstøj over 68 dB. Stigningen i antal støjbelastede boliger skyldes den stigende trafik.

Ved anlæg af motorvejen vil 114 boliger være belastet af vejstøj over 58 dB, heraf vil 16 boliger være stærkt støjbelastede med vejstøj over 68 dB. Den samlede vægtede støjbelastning af boliger i 2020 (det såkaldte støjbelastningstal, SBT) forventes at falde fra 37,81 (0-alternativet) til 27,63 ved anlæg af motorvejen, hvilket primært skyldes, at motorvejen forløber i en større afstand af Regstrup og Nr. Jernløse.

Trafikken på motorveje og øvrige veje i det åbne land kan være betydelig, men luftforureningsniveauerne er forholdsvis lave, fordi der typisk er gode spredningsforhold. Luftforureningen aftager hurtigt med afstanden fra vejen, og boliger langs motorveje ligger typisk i en vis afstand fra vejen.

Den samlede udledning af luftforurenende stoffer og CO₂ i 2020 forventes ifølge beregningerne at stige med 36-44 pct. Den væsentligste årsag til den øgede udledning i forhold til 0-alternativet skyldes, at hastigheden øges fra landevejskørsel til motorvejskørsel.

Emissionen af NO_x, NO₂ og PM udstødning forventes på trods af stigende trafik at falde kraftigt fra 2008 til 2020 på grund af skærpede krav til bilernes udstødning (emissionsnormer).

Den samlede CO₂-udledning i 2020 forventes at stige med ca. 5,1 ton/år i forhold til en situation, hvor vejen ikke anlægges.

Der er ingen overskridelse af luftkvalitetsgrænserne, hverken i dagens situation eller ved en fremtidig situation, hvor motorvejen er etableret. Niveauerne vil være under grænseværdierne.

7.3 Plante- og dyreliv

Den nye motorvejsstrækning passerer igennem områder med åbent land med marker, diger og levende hegn, der tilgodeser spredningsmulighederne for mange vildtlevende dyr, bl.a. rådyr. Der er fundet arter af særligt beskyttede dyrearter i området, som er beskyttet efter habitatdirektivet, jf. Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter med senere ændringer, herunder flere flagermusarter samt spidssnudet frø og stor vandsalamander.

Et landskab som dette huser også almindelige pattedyrarter, såsom hare, pindsvin, ræv, grævling, husmår, mindre mårddyr og flere arter af gnavere.

7.4 Landskab

Området omkring den nye motorvejsstrækning er placeret i et åbent og let bølget landbrugslandskab.

Der er generelt tale om et område med dyrkede marker iblandet småplantninger omkring fritliggende gårde og byrande samt rester af levende hegn langs markskel. Bebyggelsen består af mindre landsbysamfund og fritliggende gårde og husmandssteder samt mindre landsbysamfund med kirker og gadekær. Der løber desuden to højspændingsledninger og en jernbane gennem området. Syd for Sdr. Jernløse er der yderligere placeret tre vindmøller. En lille del af

strækningen knytter sig til et kuperet og skovbevokset herregårdslandskab mod sydvest.

Landskabet har generelt en stor skala med en åben rumlig afgrænsning. De karaktergivende elementer i området er den åbne dyrkede flade med rester af levende hegn og småplantninger omkring fritliggende gårde og byrande. Mod nord danner landskabet en markant skråning ned mod jernbanen.

Landskabet omfatter yderligere bakkeformationer, randplantninger, byrande, markante bygninger og tekniske anlæg. Syd for Skovvejen mellem Dramstrup og Nr. Jernløse ligger en plantage og et oliedepot. Begge områder markerer sig i landskabet med karaktergivende bevoksning. Syd for Nr. Jernløse ligger et mindre skovbevokset område. Syd for Snævre ligger et større sammenhængende vådområde i forbindelse med Regstrup Å og i tilknytning til Søndersted Lyng. Området ligger lavt i landskabet og markerer sig yderligere med bevoksning karakteristisk for vådområder.

7.5 Kulturarv og arkæologi

Nord for Skovvejen ved Sdr. Jernløse, hvor Gl. Skovvej krydser Regstrup Å, ligger Vommevad Bro. Broen berøres ikke ved etablering af delstrækning 1 mellem Ringstedvej og Sdr. Jernløse, men der vil være anlægsarbejder i den yderste del af arealet inden for fortidsmindebeskyttelseslinjen. Arbejder inden for fortidsmindebeskyttelseslinjen kræver dispensation fra lovbekendtgørelse nr. 951 af 3. juli 2013 som senest ændret ved naturbeskyttelsesloven, jf. lov nr. 1529 af 27. december 2014. Ændring af fortidsminder og arbejder inden for 2 meter zonen kræver tilladelse i medfør af museumsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 358 af 8. april 2014.

Der er registreret seks beskyttede sten- og jorddiger. Kun de fem berøres, da det ene ikke findes længere. De berørte diger ligger i markskel. Det er ret betydelige strækninger af diger, der berøres (ca. 190 meter), men det vurderes, at påvirkningen kun er moderat, da det kun er dele af diger, der berøres, og det samlede system af diger således fortsat vil kunne erkendes. Nedlægning eller ændring af sten- og jorddiger kræver dispensation i medfør af museumsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 358 af 8. april 2014.

De fleste beboelseshuse langs vejen er omfattende moderniserede og ombyggede, således at deres bevaringsværdi samlet set er lav. Ingen af de bygninger, der vurderes til at have middel til høj bevaringsværdi, vil blive berørt.

Det forventes, at der langs motorvejen i det åbne land kan forekomme jordfaste fortidsminder, der kan nødvendiggøre arkæologiske udgravninger. Inden anlægsarbejderne går i gang, vil Holbæk Museum foretage en arkæologisk undersøgelse af de berørte arealer.

7.6 Friluftsliv

Området omkring den nye motorvej er generelt præget af landsbyer og landbrug uden større naturområder. Nærmeste naturområder, der bruges i rekreativt henseende, findes ved Hanerup Mose og omkring Søndersted Lyng.

Den nationale cykelrute nr. 4, Søndervig – København, følger Gl. Skovvej fra Kvanløse indtil rundkørslen ved Nr. Jernløse. Herefter løber cykelruten langs Skovvejen, indtil den er ført under Skovvejen ved Dramstrup. Mellem Kvanløse og Sdr. Jernløse løber en skolesti, der er underført Skovvejen ved Sdr. Jernløse.

Ved etablering af den nye motorvej inddrages ikke arealer, der anvendes rekreativt i dag.

Alle de skærende veje og stier opretholdes, eller der etableres nye veje og stier, så adgangsforholdene til rekreative aktiviteter og naturen ikke forringes i forhold til i dag.

7.7 Overfladevand og grundvand

Hele den korridor, hvor VVM-undersøgelsen af en motorvej syd om Regstrup blev gennemført, er i kommuneplanen for Holbæk Kommune udpeget som område med særlige drikkevandsinteresser, hvilket vil sige, at kvaliteten af grundvandsressourcen ikke må forringes.

På baggrund af den store mængde ler over grundvandsmagasinet anses grundvandet for at være godt beskyttet i området.

Grundvandsmagasinerne i området udgøres dels af et primært nedre grundvandsmagasin og dels af sekundære øvre grundvandsmagasiner.

Motorvejen krydser indvindingsoplandene til Regstrup og Nr. Jernløse vandværker på en ca. 1,4 km lang strækning lige syd for Nr. Jernløse. Begge vandværkers boreriger ligger mere end 300 meter fra linjeføringen, og det vurderes derfor, at de ikke vil blive påvirket af anlægsarbejderne.

Skovvejen afvandes i dag på flere forskellige måder. Der anvendes på strækningen umiddelbart øst for Sdr. Jernløse tætte ledninger og grøfter, andre dele af strækningen afvandes til grøfter, mens andre dele igen afvandes ved nedsivning.

Der er ingen større søer i området, der vil blive påvirket af den nye motorvej. Vandløb i området udgøres af Regstrup Å samt tre rørlagte mindre private vandløb. Regstrup Å løber videre til Tuse Å-systemet, der udmunder i Holbæk Fjord. Regstrup Å er beskyttet af § 3 i naturbeskyttelsesloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 951 af 3. juli 2013 som senest ændret ved lov nr. 1529 af 27. december 2014, og omfattet af en beskyttelseslinje.

Første Natura 2000-område på vandets videre vej til Kattegat er Udby Vig mere end 10 km nordøst for Regstrup ved munden af Holbæk Fjord.

7.8 Ressourceforbrug

Forbruget af stabilgrus og bundsikringsgrus er anslået til i alt ca. 121.000 m³, og forbruget af asfalt er anslået til ca. 96.000 tons.

I forbindelse med projektet bliver ca. 900 meter af Skovvejen nedlagt og fjernet. Det forventes, at der vil blive opbrudt i alt 9.000 m³ stabil grus og ca. 15.000 tons asfalt. En del af det opbrudte materiale forventes at kunne genanvendes i projektet. I forbindelse med detailprojekteringen vil det

blive nærmere fastlagt, hvor stor en del der bliver genanvendt.

7.9 Forurennet jord

Der er to lokaliteter inden for undersøgelseskorridoren, hvor der enten er konstateret, eller hvor der er potentiel risiko for forurening. Det drejer sig om et affaldsdepot og to eksisterende servicestationer.

Der er taget hensyn hertil, således at motorvejens forløb bliver lige syd om affaldsdepotet.

Traceet for motorvejen forløber igennem en ejendom med en servicestation nord for Skovvejen ved Dramstrup. Servicestationen skal nedlægges, og det må forventes, at jorden inden for det kortlagte areal er forurennet, ligesom grundvandet i området kan være forurennet. Den planlagte vej fra Knabstrupvej til Dramstrup tangerer en eksisterende servicestation syd for Skovvejen, hvor jord og grundvand ligeledes kan forventes at være forurennet.

Ved Holbækvej etableres en vejunderføring. Bliver det i den forbindelse nødvendigt at udføre grundvandsænkninger, skal det ske under hensyntagen til affaldsdepotet.

I forbindelse med anlæg af motorvejen skal der fjernes ca. 900 meter af Skovvejen. Afhængigt af den efterfølgende arealanvendelse må det forventes, at ud over asfaltbelægningen skal den resterende del af vejkassen fjernes og bortskaffes som lettere forurennet jord. Omfanget af krav til dokumentation af den efterladte jord afhænger af, hvad arealet efterfølgende skal bruges til, herunder om en fremtidig anvendelse udgør følsom arealanvendelse eller ej.

Forurennet jord vil blive bortskaffet eller indbygget i projektet i henhold til gældende lovgivning og bestemmelser.

8. Forholdet til EU-retten

De gennemførte miljøundersøgelser og høringer opfylder kravene i VVM-direktivet, jf. Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet med senere ændringer, samt Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/35/EF af 26. maj 2003 om mulighed for deltagelse i forbindelse med udarbejdelse af visse planer og programmer på miljøområdet og om ændring af Rådets direktiv 85/337/EØF og 96/61/EF, for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage og domstolsprøvelse.

De gennemførte miljøundersøgelser og høringer opfylder kravene i EU-retten. Ingen fuglebeskyttelses- eller habitatområder (Natura 2000-områder) i henhold til fuglebeskyttelsesdirektivet, jf. Rådets direktiv 79/409/EØF af 2. april 1979 om beskyttelse af vilde fugle med senere ændringer, eller habitatdirektivet, jf. Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter med senere ændringer, bliver hverken direkte eller indirekte berørt af vejanlægget. Det vil gennem afværgeforanstaltninger og kompenserende tiltag blive sikret, at de arter, der er omfattet af habitatdirektivets bilag IV, ikke påvirkes negativt af vejanlægget.

9. Hørte myndigheder og organisationer mv.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 10. november 2014 til den 11. december 2014 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.: Holbæk Kommune, Region Sjælland, KL, Danmarks Naturfredningsfor-

ening, Dansk Erhverv, DI Transport, Dansk Transport og Logistik (DTL), ITD, Movia, Forenede Danske Motorejere (FDM), Rådet for Sikker Trafik, Dansk Cyklistforbund, Dansk Byggeri, Dansk Ledningsejerforum, Dansk Vejforening, Rådet for Bæredygtig Trafik og Det Økologiske Råd.

10. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Udgift for staten til anlæg af motorvejen på 426,1 mio. kr. (prismiveau 2015, indeks 185,48 inkl. tillæg på 30 pct.). Udgifter for stat og kommunen til drift og vedligeholdelse
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Begrænset meradministration for Vejdirektoratet i anlægsfasen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Sparet tid for erhvervstrafik og trafik mellem bolig og arbejde. Reducerede kørselsomkostninger. Øget beskæftigelse i bygge- og anlægssektoren i anlægsperioden	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Reduktion af antallet af boliger belastet med støj langs vejen og forbedret håndtering af vejafvandingen	Mindre indgreb i natur og landskab og påvirkning af dyre- og planteliv. Minimal forøgelse af CO ₂ -udledningen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen, bortset fra mindre konsekvenser i forbindelse med ekspropriationer
Forholdet til EU-retten	De gennemførte miljøundersøgelser og høringer opfylder kravene i EU-retten. Ingen fuglebeskyttelses- eller habitatområder (Natura 2000-områder) i henhold til fuglebeskyttelsesdirektivet, jf. Rådets direktiv 79/409/EØF af 2. april 1979 om beskyttelse af vilde fugle med senere ændringer, eller habitatdirektivet, jf. Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter med senere ændringer, bliver hverken direkte eller indirekte berørt af vejanlægget. Det vil gennem afværgeforanstaltninger og kompenserende tiltag blive sikret, at de arter, der er omfattet af habitatdirektivets bilag IV, ikke påvirkes negativt af vejanlægget	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Det foreslås i § 1, stk. 1, nr. 1, at bemyndige transportministeren til at anlægge en motorvej syd om Regstrup på en ca. 4,5 km lang strækning fra Sdr. Jernløse til landsbyen Dramstrup. Bemyndigelsen omfatter ligeledes etablering af tilslutningsanlæg nr. 3, Jernløse.

Desuden foreslås i § 1, stk. 1, nr. 2, at bemyndige transportministeren til at opgradere strækningen mellem Ringstedvej (rute 57) og Sdr. Jernløse ved, at der på den eksisterende 1,5 km lange strækning opsættes autoværn.

I § 1, stk. 1, nr. 3, foreslås en bemyndigelse til transportministeren til nedklassificering af den eksisterende hovedlandevej 119 (Skovvejen) fra Sdr. Jernløsevej til Dramstrup Skovvejen til kommunevej.

I § 1, stk. 1, nr. 4, foreslås en bemyndigelse til transportministeren at nedlægge den eksisterende hovedlandevej 119

(rute 23) mellem Sdr. Jernløse og Nr. Jernløse samt mellem Nr. Jernløse og motorvejen, når motorvejen er anlagt.

I § 1, stk. 1, nr. 5 foreslås en bemyndigelse til transportministeren til at anlægge veje mellem Holbækvej og Skovvejen, mellem Dramstrup og Knabstrupvej, mellem Sdr. Jernløsevej og tilslutningsanlæg nr. 3, Jernløse, samt mellem Skovvejen og tilslutningsanlæg nr. 3, Jernløse.

Det foreslås i stk. 2, at vejene efter etablering overdrages til Holbæk Kommune. Disse veje får hvorefter karakter af kommuneveje.

Der henvises til de almindelige bemærkninger pkt. 3 og bilag 1.

Bestemmelsen i stk. 3 beskriver, at de strækninger, som lovforslaget omhandler, er illustreret på kortet i lovforslagets bilag 1. Ved ”nedklassificering” forstås de veje, hvor ansvaret for en vej ændres fra staten til Holbæk Kommune.

Til § 2

Det foreslåede *stk. 1* indebærer, at transportministeren i særlige tilfælde efter anmodning fra ejeren kan ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af projektet, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer.

De ordinære ekspropriationer til vejanlægget vil ske med hjemmel i §§ 96-98 i lov om offentlige veje m.v., jf. lov nr. 1520 af 27. december 2014 og efter ekspropriationsprocesloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008. Ekspropriationerne ledes af Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne.

På tidspunktet for lovforslagets fremsættelse foreligger den gældende vejlov i form af lovbekendtgørelse nr. 1048 af 3. november 2011, som senest ændret ved lov nr. 552 af 2. juni 2014. Folketinget har siden vedtaget en ny vejlov i form af lov nr. 1520 af 27. december 2014, som med få undtagelser træder i kraft den 1. juli 2015. På samme tidspunkt ophæves den førnævnte lovbekendtgørelse nr. 1048 af 3. november 2011. §§ 96-98 i den nye vejlov svarer til § 43 i den gældende vejlov.

De ordinære ekspropriationer til vejanlæg af denne type kan normalt forventes gennemført 1½-3 år efter vedtagelsen af en anlægslov, da ekspropriationerne først kan gennemføres, når Vejdirektoratet har udarbejdet et detailprojekt, og Ekspropriationskommissionen har afholdt de nødvendige besigtigelser.

Med forslaget vil transportministeren som nævnt få hjemmel til efter anmodning fra ejeren i særlige tilfælde at fremrykke ekspropriationstidspunktet for ejendomme, der berøres særligt indgribende af projektet. Ved »særligt indgribende« sigtes almindeligvis til en situation, hvor det vurderes, at der er stor sandsynlighed for, at den pågældende ejendom vil blive totaleksproprieret ved de ordinære ekspropriationer som følge af projektet.

Selv om kravet om, at ejendommen skal berøres særligt indgribende af motorvejsplanerne, er opfyldt, skal også betingelsen om, at der skal være tale om et »særligt tilfælde« være opfyldt, førend transportministeren kan ekspropriere de pågældende ejendomme på et tidspunkt forud for de ordinære ekspropriationer. Som eksempler på »særlige tilfælde« kan nævnes, at en fremrykket ekspropriation kan afværge væsentlige økonomiske konsekvenser, eller at ejendommen ønskes overtaget af særlige personlige årsager, herunder sygdom, alder, familieførøgelse eller andre sociale forhold. Forventede ændringer i ejendomspriserne kan ikke i sig selv anses for at udgøre en væsentlig økonomisk konsekvens.

Der henvises til de almindelige bemærkninger pkt. 3.12.

En fremrykning af ekspropriationer vil kun komme på tale, hvis ejeren af den pågældende ejendom anmoder herom. Forvaltningsmyndigheden skal i fornødent omfang yde vejledning og bistand til personer, der retter henvendelse om spørgsmål inden for myndighedens sagsområde. Det fremgår af § 7 i forvaltningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 433 af 22. april 2014.

Endvidere foreslås det i *stk. 2*, at hvis transportministeren afslår ejerens anmodning om ekspropriation, eller hvis der

ikke kan opnås enighed om prisen for ejendommens overtagelse, henvises sagen til ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til ekspropriationsprocesloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008.

Ekspropriation- og taksationsmyndighederne kan tage stilling til transportministerens afslag på ejerens begæring om overtagelse, det vil sige, om kriterierne efter *stk. 1* er overholdt, og ved uenighed om erstatning, fastsættes denne erstatning af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til ekspropriationsprocesloven.

I *stk. 3* foreslås det, at § 103 i lov om offentlige veje m.v., jf. lov nr. 1520 af 27. december 2014 finder anvendelse ved fastsættelse af erstatning.

På tidspunktet for fremsættelse af lovforslaget foreligger den gældende vejlov i form af lovbekendtgørelse nr. 1048 af 3. november 2011, som senest ændret ved lov nr. 552 af 2. juni 2014. Folketinget har siden vedtaget en ny vejlov, jf. nr. 1520 af 27. december 2014, som med få undtagelser træder i kraft den 1. juli 2015. På samme tidspunkt ophæves den gældende vejlov, jf. lovbekendtgørelse nr. 1048 af 3. november 2011. Henvisningen til § 103 sker til bestemmelserne i den nye vejlov. Denne svarer til § 51, *stk. 1* og *2* i den gældende vejlov. Der er ikke med den nye vejlovs § 103 til sigtet nogen ændring af den gældende retstilstand, den gældende vejlovs § 51, *stk. 1* og *2*.

Til § 3

Det foreslås i *stk. 1*, at der gives hjemmel til, at Vejdirektoratet eller den, som Vejdirektoratet bemyndiger hertil, på privat ejendom (landejendomme mv.) kan få foretaget de nødvendige arkæologiske forundersøgelser på projektstrækningen. Vejdirektoratet kan fx bemyndige et museum, med ansvar for arkæologisk arbejde, til at foretage de arkæologiske forundersøgelser.

Vejdirektoratet eller den, som Vejdirektoratet bemyndiger hertil, kan således få adgang til privat ejendom mod behørig legitimation og uden retskendelse. Dette er en fravigelse af det grundlovssikrede krav om, at adgang til privat ejendom ikke kan ske uden retskendelse, jf. grundlovens § 72. De arkæologiske forundersøgelser vil skulle gennemføres i henhold til museumsloven.

Hjemlen gør det muligt at igangsætte arkæologiske forundersøgelser straks efter ikrafttrædelsen af anlægsloven.

Det bemærkes, at den foreslåede bestemmelse alene regulerer anlægsmyndighedens ret til at få foretaget arkæologiske forundersøgelser hos grundejeren samt fastlægger regler for det varsel, der skal gives grundejeren før gennemførelse af disse undersøgelser. Den praktiske gennemførelse af arkæologiske forundersøgelser reguleres i museumsloven.

Det foreslås i *stk. 2*, at der mindst 28 dage før gennemførelsen af arkæologiske undersøgelser skal gives besked til de berørte grundejere og brugere. Beskeden forudsættes som udgangspunkt leveret ved brev, med mindre forhold taler for en alternativ leveringsmetode, fx ved e-mail. Hvis dette ikke er muligt, skal oplysning om de arkæologiske undersøgelser offentliggøres i lokale medier eller lignende. Ved valg af

medie er det væsentligt, at anlægsmyndigheden har frihed til at vælge at foretage varslings i de medier, der findes bedst egnet i den konkrete situation.

Det foreslås i *stk. 3*, at erstatning for skader som følge af de arkæologiske forundersøgelser, jf. det foreslåede *stk. 1*, fastsættes ved aftale mellem skadelidte og anlægsmyndigheden. Hvis ikke, der kan opnås enighed om erstatningens størrelse, fastsættes denne af taksationsmyndighederne efter ekspropriationsprocesloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008. Der vil almindeligvis være tale om skader på afgrøder, beplantning og befæstede arealer samt evt. om bortfald af støtte som følge af ikke-langbrugsmæssig anvendelse af arealerne i forbindelse med, at de arkæologiske søgegrøfter udgraves og færdigregistreres.

Der henvises generelt til de almindelige bemærkninger, afsnit 3.13.

I *stk. 4* foreslås det, at § 103 i lov om offentlige veje m.v., jf. lov nr. 1520 af 27. december 2014, finder anvendelse ved fastsættelse af erstatning.

På tidspunktet for fremsættelse af lovforslaget foreligger den gældende vejlov i form af lovbekendtgørelse nr. 1048 af

3. november 2011, som senest ændret ved lov nr. 552 af 2. juni 2014. Folketinget har siden vedtaget en ny vejlov, jf. nr. 1520 af 27. december 2014, som med få undtagelser træder i kraft den 1. juli 2015. På samme tidspunkt ophæves den gældende vejlov, jf. lovbekendtgørelse nr. 1048 af 3. november 2011. Henvisningen til § 103 sker til bestemmelserne i den nye vejlov. Denne svarer til § 51, stk. 1 og 2 i den gældende vejlov.

Der er ikke med den nye vejlovs § 103 tilsigtet nogen ændring af den gældende retstilstand, den gældende vejlovs § 51, stk. 1 og 2.

Til § 4

Det foreslås, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende, således at transportministeren hurtigst muligt kan påbegynde gennemførelsen af projektet. Eksempelvis kan de arkæologiske forundersøgelser igangsættes snarest muligt, så undersøgelserne ikke belaster projektets økonomi eller tidsplan mindst muligt.