

eksisterende anlæg, der har rekreative formål, anvendes bedre frem for at bygge nye.

Ét af naturforvaltningens overordnede mål må - jf. planlovens § 6 stk. 3, nr. 8, og naturbeskyttelsesloven - være at øge befolkningens adgang til naturoplevelser og friluftsliv samt at gennemføre en samlet indsats i udvalgte områder.

Det kan næppe siges at være i naturbeskyttelseslovens »ånd«, at placere trafikforsyningsanlæg på arealer med høj videnskabelig, landskabelig og rekreativ værdi. Øget trafik på rute 123 vil øge barriereeffekten og begrænse især brugen af strandene på nordkysten. Naturbeskyttelsesloven har vel til formål netop at imødegå projekter, der vil skade væsentlige beskyttelseshensyn. Forlægningen af hovedvej 123 anlægges mindre end 1 km fra Ramsar-området og fuglebeskyttelsesområdet beliggende på nordkysten af Sejro-bugten. Desuden vil forlægningen berøre Overby, der er udpeget som særlig bevaringsværdig landsby, samt gennemskære landbrugsområder, der giver landmænd forringet adgang til deres jorder.

Planloven fastsætter støjgrænser for lydniveauet fra veje og jernbaner. For rekreative områder i det åbne land må de ikke overstige 50 dB(A). En forlægning af hovedvej 123 medfører, at der køres hurtigere og at støjniveauet hæves. En stigning i hastigheden fra f.eks. 70 km til 90 km/t, der er den typiske fart på mange omfartsveje, vil øge støjbelastningen med ca. 3 dB(A).

I dag er årsdøgntrafikken 2.500-4.900 biler, heraf 1.800 til færgen. Nok har åbningen af Storebæltsforbindelsen givet en nedgang i antallet af overførte biler med 17 pct. (personbiler) og 8,5 pct. (lastbiler). Til gengæld vil sammenlægningen af færgeruterne via Odden atter øge biltallet - og dermed også miljøproblemerne.

Med spørgsmålet ønskes belyst, hvilke miljøhensyn ministeren mener at skulle varetage i forbindelse med den planlagte omlægning i færgetrafikken, herunder om de gældende miljølovgivninger overhovedet kan tillade det planlagte anlæg i forbindelse hermed.

Svar (6/4 99)

Miljø- og energiministeren (Svend Auken):

Jeg har forelagt spørgsmålet for Skov- og Naturstyrelsen, som har oplyst følgende, hvortil jeg kan henholde mig:

»Projektet vedrørende en vejforlægning syd om Havnebyen er igangsat af trafikministeren med hjemmel i finansloven. Alle statsveje planlægges og udføres af Trafikministeriet ved Vejdirektoratet. Arealreservation til omfartsvejen har indgået i Vestsjællands regionplanlægning siden 1985. Området er i regionplanen udlagt som landskabsområde.

Naturbeskyttelseslovens § 20 og Miljø- og Energiministeriets bekendtgørelse om godkendelse af offentlige vejanlæg og ledningsanlæg mv. i det åbne land indeholder en særlig godkendelsesordning for offentlige vejanlæg. Efter bekendtgørelsen er ministeriet ved Skov- og Naturstyrelsen tillagt beføjelse til at godkende hovedvejanlæg. Skov- og Naturstyrelsen har ikke kompetence til at afgøre, om der er behov for et nyt vejanlæg, men styrelsen er alene godkendelsesmyndighed vedrørende den landskabelige indpasning og hensynet til de landskabelige interesser.

Omfartsvejen syd om Havnebyen indgår i Vejdirektoratets undersøgelse af behov og muligheder for forbedret vejforbindelse til Odden Færgehavn, Rute 21 Holbæk-Sjællands Odde, juni 1992. I 1994 har Vejdirektoratet udarbejdet projektforslag og rapporter om bl.a. miljøvurdering, herunder visuelle og støjmæssige konsekvenser. Skov- og Naturstyrelsen har fulgt dette arbejde for at sikre den bedst mulige indpasning. Styrelsen gav den 13. januar 1994 projektet sin principielle godkendelse. I denne forbindelse blev der bl.a. taget forbehold overfor belysning på den landskabeligt højtbeliggende vej på den smalle odde. Den 11. april 1995 meddelte Skov- og Naturstyrelsen sin endelige godkendelse af projektet, idet man fandt projektet tilfredsstillende ud fra de givne betingelser.

Planlovens kystbestemmelser fastsætter, at kystnærhedszonen skal søges friholdt for bebyggelse og anlæg, som ikke er afhængig af kystnærhed. Men på baggrund af en funktionel begrundelse kan der i kystnærhedszonen planlægges for infrastrukturanlæg og strækningsanlæg, hvor placering uden for kystnærhedszonen ikke vil være mulig eller medføre uforholdsmæssige samfundsøkonomiske omkostninger.

Miljøstyrelsen har oplyst, at miljøbeskyttelsesloven ikke indeholder hjemmel til at gribe ind over for støjlempere og andre gener fra veje i og ved eksisterende boliger. I Trafik 2005 fra 1993 har regeringen meldt ud, at ved nye større trafikprojekter skal Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj ved etablering af nye be-