

Lovforslag nr. L 197. Fremsat den 26. marts 2003 af trafikministeren (Flemming Hansen)

## Forslag

til

### Lov om udbygning af Sydmotorvejen mellem Ønslev og Saksøbing

§ 1. Trafikministeren bemyndiges til at udbygge hovedlandevej 30, Sydmotorvejen mellem Ønslev og Saksøbing, fra 2-sporet motortrafikvej til 4-sporet motorvej.

§ 2. Loven træder i kraft den 1. juli 2003.

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

#### 1. Lovforslagets baggrund og hovedindhold

Lovforslaget indeholder en bemyndigelse til trafikministeren til at udbygge den 2-sporede motortrafikvej Ønslev-Saksøbing til 4-sporet motorvej. Forslaget udmønter den politiske aftale af 24. januar 2001 om investeringer på trafikområdet mellem den daværende regering samt V, KF og CD.

Motortrafikvejsstrækningen mellem Ønslev og Saksøbing udgør en del af Sydmotorvejen mellem Køge og Rødbyhavn.

Strækningen er anlagt i henhold til lov nr. 321 af 10. juni 1976 om visse hovedlandevejsstrækninger, der gav trafikministeren bemyndigelse til at lade anlægge en hovedlandevej syd om Nørre Alslev og på en højbro over Guldborgsund ved Hjelms Nakke til Lolland, hvor vejen skulle tilsluttes motorvejen ved Saksøbing. Af bemærkningerne til loven fremgår det, at vejen skulle anlægges som en midlertidig 2-sporet motortrafikvej.

I juni 1977 ændrede Folketinget denne beslutning, således at vejen skulle udføres som en smal 4-sporet motorvej. På grund af fordyrelser på Farøbroerne ændredes beslutningen om vejens udformning igen i 1980, idet der skulle findes kompenserende besparelser. Det blev derfor besluttet, at strækningen syd for Ønslev, ved Nykøbing F afkørslen, midlertidigt skulle være 2-sporet motortrafikvej. Strækningen Ønslev-Saksøbing blev åbnet i 1988. Forbindelsen under Guldborgsund blev udformet som en 2-rørs tunnel med 4 spor. I dag er tunnelen udformet med et kørespor og et nødspor i hver retning.

Strækningen indgår i den internationale forbindelse mellem Skandinavien og Tyskland (rute E 47). Der er på strækningen et stort antal lastbiler og en sommertrafik, der er 50-80 % højere end årsgøgnstrafikken. Sikkerheden på strækningen har gennem årene været udsat for kritik.

I januar 2001 indgik den daværende regering (Socialdemokratiet og Det Radikale Venstre) en aftale med Venstre, Det Konservative Folkeparti og CD om

at gennemføre en række vej- og jernbaneprojekter. Blandt disse projekter var udvidelsen af Sydmotorvejen fra 2-sporet motortrafikvej til 4-sporet motorvej på de ca. 14 km mellem Ønslev og Saksøbing. I aftalen har parterne givet tilsagn om at støtte projekterne med den nødvendige følgelovgivning.

Med henblik på opfyldelse af Rådets direktiv 85/337/EØF (VVM-direktivet), som ændret ved Rådets direktiv 97/11/EF, har Vejdirektoratet i 2001-2002 gennemført miljøundersøgelser m.v. for udvidelsen.

VVM-processen blev indledt med en offentlighedsfase (1), hvor der blev afholdt et borgermøde (med ca. 65 fremmødte). Borgerne blev opfordret til at indsende idéer og forslag til undersøgelsen. Vejdirektoratet modtog en del bemærkninger på borgermødet samt 5 skriftlige henvendelser, som er indgået i undersøgelsen.

Undersøgelsen har resulteret i et hovedforslag (se bilaget til lovforslaget) og to alternative forslag til tværprofil. Undersøgelserne er beskrevet i Vejdirektoratets rapport nr. 247: »Udbygning af Sydmotorvejen mellem Ønslev og Saksøbing, VVM-redegørelse, Sammenfattende rapport«, 2002, der er sendt til Trafikudvalget med brev af den 24. oktober 2002, samt i en række baggrundsrapporter. Rapporten kan findes på [www.trafikken.dk](http://www.trafikken.dk).

VVM-redegørelsen blev fremlagt for offentligheden i efteråret 2002, og i tilknytning hertil blev der afholdt et nyt borgermøde i Måbjølle, hvor ca. 50 borgere deltog. VVM-redegørelsen er endvidere fremsendt til en række myndigheder til udtalelse.

Høringen er beskrevet i Vejdirektoratets notat: »Udbygning af Sydmotorvejen Ønslev – Saksøbing, VVM-undersøgelse, Redegørelse vedrørende den offentlige høring (2), 24. oktober - 19. december 2002«.

Vejdirektoratet har i denne fase modtaget 12 høringssvar fra myndigheder og borgere.

Storstrøms Amt anbefaler, at anlægsloven omfatter VVM-redegørelsens hovedforslag, samt trafiksikkerhedsmæssige foranstaltninger ved tilslutningsanlæg 44, Eskilstrup, og i alt tre pladser for Parkér & Samkør (P&S) ved henholdsvis Ønslev/Højmølle, Måbjølle

og Saksøbing. Nørre Alslev Kommune tilslutter sig amtets holdning til tilslutningsanlæg 44 og en P&S plads ved Ønslev. Tilsvarende ønsker Saksøbing Kommune anlagt en plads for Parkér & Samkør ved Saksøbing. Alle høringssvarene fra borgere er fra lodsejere, som berøres af hovedforslaget. Flere af disse mener, at P&S pladsen ved Majbølle bør anlægges nordøst for tilslutningsanlægget. Andre foreslår foranstaltninger mod øgede oversvømmelser i Majbølle Nør i form af revurdering af regnvandsbassiner og pumpekanalens dybde og bredde.

Vejdirektoratet har efter høringen af borgere og myndigheder anbefalet, at VVM-redegørelsens hovedforslag med nogle mindre ændringer, som tager sigte på at imødekomme beboerønsker og beskytte særligt sårbare naturområder, lægges til grund for udbygning af strækningen Ønslev-Saksøbing til 4-sporet motorvej.

Forslaget omfatter en Parker & Samkør plads ved Majbølle, men ikke de ønskede forbedringer af tilslutningsanlæg 44, Eskilstrup, og Parkér & Samkør pladsen sammesteds. Endvidere er det valgt ikke at medtage forslaget om Parker & Samkør pladsen ved Saksøbing (tilslutningsanlæg 46, nord). Begge forslag ligger udenfor projektstrækningen.

På baggrund af de således gennemførte undersøgelser og høring af borgere og myndigheder samt i overensstemmelse med Vejdirektoratets anbefaling foreslås med lovforslaget en bemyndigelse til trafikministeren til at udbygge Sydmotorvejen mellem Ønslev og Saksøbing til en 4-sporet motorvej.

## 2. Beskrivelse af vejanlægget

### 2.1 Funktion og kvalitet

Vejen udbygges som motorvej og er som den nuværende motortrafikvej forbeholdt motorkørende. Den indpasses i det omgivende miljø og landskab på en æstetisk og miljømæssigt optimal måde og med en høj trafikikkerhedsmæssig standard.

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

Processen, der omfatter projektering, arealerhvervelse, udbud i licitation, og det egentlige anlægsarbejde, gennemføres på en måde, der er veltilrettelagt, og hvor projektets forløb er styret og dokumenteret.

### 2.2 Tværprofil

Vejen udbygges som en 26 m bred facadeløs 4-sporet motorvej med 3,0 m bred midterrabat. På hver side af midterrabatten anlægges 8,0 m brede kørebaner,

2,5 m brede nødspor og 1,0 m brede yderrabatter. I midterrabatten anlægges to nødrabatter á 1,0 m. I forbindelse med udbygningen ændres afstriberingen i Guldborgsundtunnelen, så der i tunnelen bliver 2 kørespor i hver retning, men ingen nødspor.

### 2.3 Linieføring

Udvidelsen følger den nuværende vejs linieføring, således som det var forudsat ved dennes anlæg.

Længdeprofilen justeres på en enkelt konveks kurve, således at der bliver mulighed for at tillade en hastighed på 120 km/t på strækningen undtagen i Guldborgsundtunnelen, hvor den tilladte hastighed reduceres.

### 2.4 Tilslutninger

Den nuværende tilslutning til Majbøllevej, benævnt nr. 45, Guldborg, opretholdes.

Tilslutningsanlæg nr. 46 ved Saksøbing berøres kun i forbindelse med etablering af et regnvandsbassin.

Der etableres ikke nye tilslutninger.

### 2.5 Sideanlæg

Rastepladserne på strækningen, dvs. Dronningehave på sydsiden og Studehave på nordsiden, opretholdes. Forberedelserne til en rasteplads på nordsiden ved Dronningehave opretholdes ligeledes.

Der etableres en plads for Parkér & Samkør ved tilslutningsanlæg nr. 45, Guldborg. Den nærmere placering fastlægges i forbindelse med detailprojekteringen.

### 2.6 Lokalvejnet og stier

De eksisterende skærende veje og stier påregnes opretholdt, idet det dog senere vil blive vurderet, om den tidligere roebanetunnel ved Radsted skal nedlægges.

### 2.7 Faunapassager

Der påregnes etableret to faunapassager, ved henholdsvis Majbølle Pumpekanal og Studehave Skov, som faunarør for mindre pattedyr. Et eventuelt tredje faunarør nord for Saksøbing vurderes senere. Der opsættes vildthejn langs vejen efter behov.

### 2.8 Støjafskærmning

Der etableres ikke støjafskærmning i forbindelse med udvidelsen. Det vil dog i forbindelse med detailprojekteringen blive vurderet, om der skal udføres støjdæmpende tiltag ved enkelte ejendomme.

## 2.9 Vejudstyr og beplantning

Vejen udstyres med vejtafler, autoværn, kantpæle, nødtelefoner, trafikregistrerings- og trafikledelsessystem i og ved Guldborgsundtunnelen, vintervarslingsudstyr og hegn m.v. Der etableres desuden beplantning langs vejen.

## 2.10 Vejafvanding

Vejvandet vil blive opsamlet i grøfter og trug og ledt til regnvandsbassiner, hvor urenheder bundfældes og afstrømningen reguleres, inden vandet føres videre ud i de lokale vandløb. Regnvandsbassinerne er desuden med til at sikre de lokale vandløb mod forurening i forbindelse med uheld på vejen.

Placering og udformning af bassinerne fastlægges i forbindelse med detailprojekteringen.

## 2.11 Naboarealer

Langs særligt sårbare naturområder, skove, private veje og visse landbrugsarealer undlades flade påfyldningskråninger for at begrænse arealindgrebet.

## 3. Trafikale konsekvenser

Vejudvidelsen bevirker, at en mindre del af den gennemkørende trafik flyttes bort fra de parallelle landeveje. Det drejer sig især om strækningen gennem Guldborg, hvor der forventes 800 færre biler pr. døgn end ellers.

Sydmotorvejen mellem Ønslev og Saksøbing forventes at få en årsdøgntrafik på 11.800 - 13.500 biler pr. døgn (i 2010-trafikniveau). Dette omfatter ikke den forøgede trafik fra en evt. fast forbindelse over Femer Bælt.

## 4. Trafiksikkerhed

I 5-årsperioden 1997-2001 er der på den nuværende motortrafikvejsstrækning mellem Ønslev og Saksøbing sket 7 personskadeuheld med 7 dræbte.

På grundlag af Vejdirektoratets koordinerede uheldsstatistik for hovedlandvejsnettet i hele landet er det beregnet, at der over en 5-årsperiode kan forventes en reduktion på 3 uheld med personskade ved at ombygge vejen fra 2-sporet motortrafikvej til en motorvej med 4 spor. Der vil løbende blive foretaget trafiksikkerhedsrevision af projektet for at sikre, at vejanlægget bliver projekteret og anlagt så trafikikkert som muligt.

## 5. Plan- og beskyttelsesforhold

Vejanlægget berører arealer i Majbølle Nor, der er udpeget som internationalt naturbeskyttelsesområde. Anlægget vil desuden berøre nogle beskyttede vand-

huller og vandløb samt et jorddige ved Dronninghave, der er beskyttet i henhold til naturbeskyttelsesloven. Herudover berøres strand-, skov- og åbeskyttelseslinier, lavbundsarealer, et drikkevandsområde, økologiske forbindelser, kystnærhedszonen og udpegede skovrejsningsområder. Vejanlægget berører ikke kendte fortidsminder eller kirkeomgivelser.

Storstrøms Amt har meddelt, at man forventer at kunne give de nødvendige tilladelser i medfør af naturbeskyttelsesloven, således at projektet kan gennemføres.

Skov- og Naturstyrelsen har i henhold til naturbeskyttelseslovens § 20 og Miljøministeriets bekendtgørelse nr. 571 af 25. juni 1992 om godkendelse af offentlige vejanlæg og af ledningsanlæg m.v. i det åbne land meddelt principgodkendelse af hovedforslaget. Skov- og Naturstyrelsen har i sin godkendelse stillet vilkår om, at der på nordsiden gennem Majbølle Nor ikke foretages vandstandsændringer i fuglenes yngle-sæson 1. april til 15. juni.

## 6. Miljømæssige konsekvenser

I VVM-redegørelsen har Vejdirektoratet redegjort for de forventede miljømæssige konsekvenser af vejanlægget. Konsekvenserne er resumeret nedenfor. Vejdirektoratet vil gennemføre en evaluering af de forventede miljømæssige konsekvenser 3-5 år efter åbningen af motorvejen.

### 6.1 Arealindgreb og barrierevirkning

Vejudvidelsen vil ikke påvirke den nuværende arealanvendelse langs vejen, men en del ejendomme vil skulle afgive areal til vejudvidelsen enten permanent eller til midlertidige arbejdsarealer.

### 6.2 Støj, luftforurening og klima

Vejudvidelsen vil medføre, at støjbelastningstallet, der er udtryk for den samlede støjgene fra trafikken, vil stige fra 3,8 til 4,8. På de aflastede strækninger, fx gennem Guldborg, bliver generne dog formindskede. Med anlægget vil antallet af boliger belastet med støj på mere end 55 dB(A) stige fra 21 til 29. Der er tale om enkeltliggende ejendomme tæt ved motorvejen.

Den samlede luftforurening vil på tilsvarende måde øges langs motorvejen og mindskes på bygennemfarterne.

### 6.3 Natur, landskab og fortidsminder

Vejen forløber gennem et område, der er domineret af åbent agerland og skove, hvor skov- og kystpassager samt naturområdet Majbølle Nor, der er udlagt til internationalt naturbeskyttelsesområde, jf. EF-fugle-

## F. t. l. vedr. Sydmotorvejen mellem Ønslev og Saksøbing

beskyttelsesdirektivet og EF-habitatdirektivet, bliver berørt. Motorvejen vil i forhold til den nuværende motortrafikvej udgøre en øget barriere for spredning af dyr og planter i landskabet. Den øgede barrierevirkning vil dog blive mindsket af, at der anlægges faunapassager under vejen, jf. punkt 2.7. Det vurderes, at projektet ikke påvirker udpegningsgrundlaget for EF-fuglebeskyttelsesområdet eller EF-habitatområdet.

6.4 *Friluftsliv*

Den øgede trafik vil opleves som en gene for de besøgende ved fugletårnet i Majbølle Nor og på den nyetablerede sti herfra og hen over Guldborgsundtunnelens portalbygning.

6.5 *Overfladevand og grundvand*

Vejvandet ledes gennem bassiner, som udjævner afstrømningen og nedbringer mængden af skadelige stoffer, inden det ledes til recipient (vandløb og Guldborgsund). Afvandingssystemet sikrer, at der under normale omstændigheder ikke vil være nogen risiko for belastning af grundvandskvaliteten. Vejen forløber gennem områder med særlige drikkevandsinteresser, men er placeret uden for drikkevandsboringeres generelle 300 m beskyttelseszone.

6.6 *Ressourceforbrug*

Det samlede forbrug af grus- og sandmaterialer til vejens opbygning er ca. 140.000 m<sup>3</sup>. Det svarer til ca. 27 % af den samlede årlige indvinding af sand, grus og stenmaterialer på land i Storstrøms Amt. Forbruget af asfalt er ca. 50.000 m<sup>3</sup>. Dette skønnes ikke at have væsentlig betydning for materialernes tilgængelighed eller for miljøet.

6.7 *Forurennet jord*

Vejudvidelsen berører ingen kendte lokaliteter med forurennet jord, men vejens anlæg medfører, at der skal arbejdes i potentielt forurennet rabatjord fra den eksisterende vej. Denne jord forventes genanvendt som terrænregulering i tilslutningsanlæg og på rasteplasser.

7. *Alternativer*

Som led i VVM-undersøgelsen er der vurderet to alternative tværprofiler med mindre arealforbrug. I den høringsfase, som Vejdirektoratet har gennemført, har dog ingen skriftligt peget på en generel anvendelse af disse tværprofiler.

8. *Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*

De samlede udgifter til projektering, administration, arealerhvervelse og anlæg er anslået til 234 mio. kr. i prisniveau 2003, eksklusive moms.

Anlægsoverslaget er behæftet med usikkerhed, da udgifterne til bl.a. ekspropriationer, jord-, afvanding- og asfaltarbejder ikke kan beregnes præcist på forhånd, ligesom konjunktur- og konkurrencesituationen på licitationstidspunkterne er af væsentlig betydning for anlægsomkostningernes endelige størrelse.

På baggrund af Vejdirektoratets vurdering er der ved anvendelse af successiv princippet gennemført en usikkerhedsanalyse. Resultatet af denne er et anlægsoverslag med et middeltal på 252 mio. kr. med en tilknyttet usikkerhed, der indebærer, at der er 50 % sandsynlighed for, at udgiften bliver mindre end det anførte og tilsvarende 50 % sandsynlighed for, at udgiften bliver større. Endvidere viser usikkerhedsanalysen, at udgiften med mellem 10 og 90 % sandsynlighed vil ligge i intervallet 231 - 272 mio. kr.

Der er beregnet en intern rente på ca. 8 %. I beregningen indgår trafikanternes tidsbesparelser og kørselsomkostninger, uheldsomkostninger, trafikstøj, barrierevirkning og oplevet risiko, lokal og regional luftforurening samt vejvedligeholdelse.

I den politiske aftale fra januar 2001 om gennemførelse af en række vej- og jernbaneprojekter er forudsat, at udvidelsen skal være gennemført i 2007. For at følge tidsplanen skal der foretages jordbundsundersøgelser, arkæologiske undersøgelser og detailprojektering m.v. i 2003.

Udgifterne forventes at fordele sig som følger (i 2003-priser) :

2003: .....	6 mio. kr.
2004: .....	16 mio. kr.
2005: .....	56 mio. kr.
2006: .....	92 mio. kr.
2007: .....	77 mio. kr.
2008: .....	5 mio. kr.

Anlægsarbejdet forestås af Vejdirektoratet og har således primært administrative konsekvenser for Vejdirektoratet. Ca. 5 % af anlægsudgiften skønnes at gå til administration, projektering og tilsyn, der udføres af Vejdirektoratets eget personale.

9. *Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*

Vejudvidelsen forbedrer vejforholdene og reducerer derved transportudgifterne for erhvervslivet.

I anlægsfasen skønnes der at være en direkte og indirekte beskæftigelse på ca. 600 mandår.

Lovforslaget har været forelagt Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering, som har vurderet, at forslaget ikke indeholder væsentlige administrative konsekvenser for erhvervslivet. Det er derfor ikke forelagt et virksomhedspanel eller lignende.

#### 10. Forholdet til borgerne

Det færdige anlæg vil samlet set forbedre trafik- og miljøforholdene for områdets borgere, men berører samtidig direkte og indirekte en del naboer bl.a. i form af ekspropriationer.

I det videre forløb i anlægsprocessen vil borgerne i området bl.a. på [www.trafikken.dk](http://www.trafikken.dk) blive løbende informeret om vejarbejdernes karakter og tidsplan, og ejerne af de berørte ejendomme vil blive inddraget direkte ved breve fra Vejdirektoratet og ekspropriationsmyndighederne.

#### 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 (EF-Tidende 1985 L 175, side 40), som ændret ved Rådets direktiv 97/11/EF af 3. marts 1997 (EF-Tidende 1997 L 73, side 5).

#### 12. Høring over lovforslaget

Lovforslaget har været i høring hos Storstrøms Amt, Sakskøbing Kommune og Nørre Alslev Kommune. Høringssvarene vil blive sendt til Folketingets Trafikudvalg ledsaget af de kommentarer, som høringssvarene måtte give anledning til.

### Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/mindredgifter	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 252 mio. kr. (2003-priser) Begrænsede merudgifter til drift og vedligeholdelse
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Begrænset meradministration for Vejdirektoratet i anlægsfasen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Reducerer transportomkostningerne. Øger beskæftigelsen i bygge- og anlægssektoren i anlægsperioden	Reducerer landbrugsarealer
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Forbedrer miljøet langs parallelle landeveje, fx gennem Guldborg, som følge af mindre trafik	Påvirker arealanvendelsen og giver en barriere og en øget støjkilde i landskabet. Den samlede luftforurening og CO <sub>2</sub> -emission bliver lidt forøget
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	De miljøundersøgelser og høringer, der er gennemført, opfylder kravene i VVM-direktivet (Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, som ændret ved Rådets direktiv 97/11/EF af 3. marts 1997)	

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser**Til § 1*

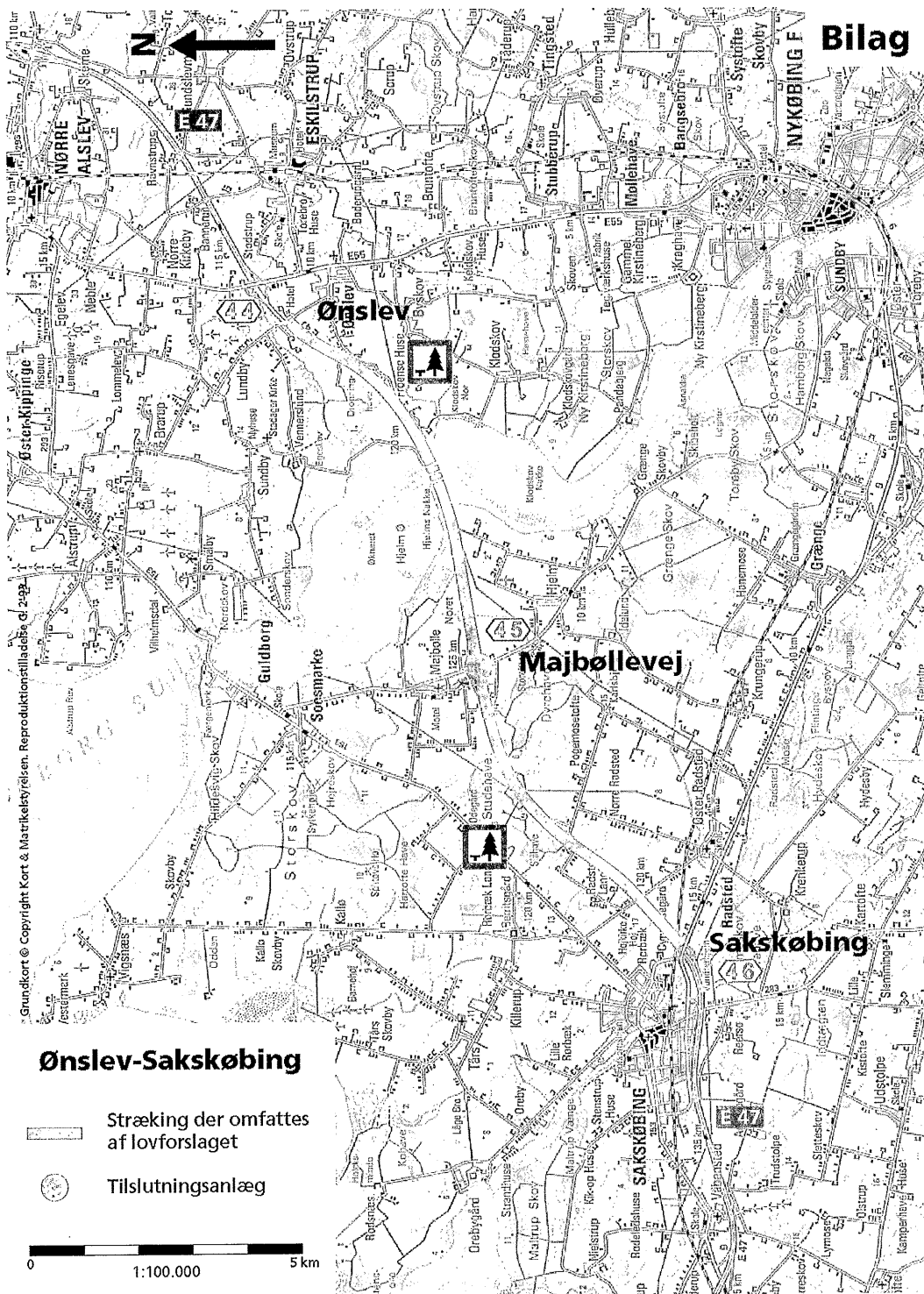
Bestemmelsen indeholder bemyndigelse til at udbygge hovedlandevej 30, Sydmotorvejen mellem Ønslev og Sakskøbing fra en 2-sporet motortrafikvej til

en 4-sporet motorvej. Strækningen, der udbygges, har en længde på ca. 14 km.

Der henvises til de almindelige bemærkninger og bilaget til lovforslaget.

*Til § 2*

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. juli 2003.





Til lovforslag nr. L 197. Skriftlig fremsættelse (26. marts 2003)

**Trafikministeren** (Flemming Hansen):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

*Forslag til lov om udbygning af Sydmotorvejen mellem Ønslev og Sakskøbing.*

(Lovforslag nr. L 197).

Med lovforslaget søges om bemyndigelse til at udbygge motortrafikvejen mellem Ønslev og Sakskøbing til motorvej.

Lovforslaget er en opfølgning på den politiske aftale af 24. januar 2001 mellem den tidligere re-

gering (Socialdemokratiet og Det Radikale Venstre), Venstre, Det Konservative Folkeparti og Centrum Demokraterne om gennemførelse af en række vej- og jernbaneprojekter. Denne aftale omfatter bl.a. udbygningen af Sydmotorvejen mellem Ønslev og Sakskøbing.

Anlægsudgiften til udbygningen af strækningen er anslået til 252 mio. kr. Den udbyggede strækning forventes ibrugtaget i 2007.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget med tilhørende bemærkninger, skal jeg anbefale forslaget til Tingets velvillige behandling.