

# Kommissorium

## Miljøkonsekvensvurdering af befæstede nødspor på Vestmotorvejen mellem Korsør og Vemmelev

Bag Aftale om infrastrukturplan 2035 den 28. juni 2021 står Socialdemokratiet, Venstre, Socialistisk Folkeparti, Liberal Alliance, Det Konservative Folkeparti, Enhedslisten, Radikale Venstre, Dansk Folkeparti og Alternativet. Parterne enige om at gennemføre nye investeringer og initiativer i en fuldt finansieret investeringsplan på transportområdet for perioden 2022-2035. Den del af aftalen, der omfatter fremtidens veje, står Enhedslisten og Alternativet uden for. Nye Borgerlige har valgt at træde ud af aftalen, mens Kristendemokraterne ikke længere er repræsenteret i Folketinget.

Det fremgår af aftalen, at der skal ske en opgradering af Vestmotorvejen mellem Korsør og Vemmelev med befæstede nødspor, og at projektet igangsættes i 2026. Med aftalen er der afsat 700 mio. kr. til miljøkonsekvensvurdering (MKV) og efterfølgende anlæg af projektet. MKV'en gennemføres inden for en økonomisk ramme på 8,2 mio. kr.

Indeværende notat er et kommissorium for MKV'en, som skal tilvejebringe beslutningsgrundlaget for udformningen af det endelige vejprojekt.

### Baggrund

Den ca. 9,5 km lange motorvejsstrækning mellem Korsør og Vemmelev åbnede i 1957 samtidig med bilfæreforbindelsen fra Halskov til Knudshoved og er anlagt som en af de første i Danmark og med en vejstandard, som var gældende for 60 år siden. Det indebærer bl.a., at strækningen ikke er anlagt med nødspor.

Der kører ca. 40.000 køretøjer i døgnet på motorvejen mellem Korsør og Vemmelev. Dette trafikniveau giver ikke i sig selv fremkommelighedsproblemer, men etablering af nødspor vil sikre bedre fremkommelighed for eksempelvis redningskøretøjer i forbindelse med hændelser.

Generelt er strækningens samlede ulykkesfrekvens for person- og materielskadeulykker i dag nogenlunde på niveau med en gennemsnitlig dansk motorvej og en smule bedre end gennemsnittet med hensyn til personskadeulykker. Etablering af nødspor vurderes at kunne give et mindre fald i personskadeulykker og rapporterede trafikulykker.



### Indhold i MKV'en

Formålet er at undersøge muligheden for opgradering af motorvejsstrækningen med nødspor, idet strækningen i forhold til fremkommelighed i dag er sårbar over for hændelser på grund af de manglende nødspor.

I MKV'en undersøges mulighederne for at udvide motorvejen med befæstede nødspor. I den forbindelse af-dækkes de vejtekniske, trafikale, miljø- og naturmæssige samt ejendomsmæssige og økonomiske effekter af forslaget. Konsekvenserne vurderes i forhold til en situation hvor motorvejen bevares uændret.

Der forventes ikke undersøgt nye vejforløb.

MKV'en vil kunne danne grundlag for en politisk stillingtagen til et konkret anlægsprojekt og anlægslov.

### Vejteknik

I MKV'en vil de tekniske muligheder for en opgradering af motorvejsstrækningen med befæstede nødspor blive undersøgt. Der udarbejdes et skitseprojekt for de mulige løsninger, som vil indeholde en beskrivelse og herunder konsekvenser af at opgradere vejstrækningen med befæstede nødspor. Anlægsperioden og trafik-afvikling under anlæg vil også blive vurderet.

I skitseprojektet vil der blandt andet skulle ske en tilpasning af de eksisterende rampeanlæg, afvandingsforhold og bassiner. Ligeledes er der grænseflade til Banedanmark, idet jernbanen på et længere stykke forløber parallelt og nær motorvejen, samt til Sund & Bælt, idet fortsættelsen af motorvejen over Storebælt ligger i umiddelbar forlængelse af vejprojektet.

Der gennemføres trafiksikkerhedsrevision (trin 2) af MKV'ens forslag.

## **Trafik**

For de undersøgte forslag beskrives trafikens omfang og fordeling samt de forventede trafikale og sikkerhedsmæssige effekter sammenholdt med en situation, hvor vejen ikke udvides. Der gennemføres trafikberegninger.

## **Støjforhold**

Der er i dag flere lokaliteter med stærkt støjbelastede boliger, herunder lokaliteterne ved Svenstrup og Tjæreby, hvor der i dag ikke er støjafskærmning.

Støjforhold under anlægsarbejdet, og når motorvejsstrækningen er opgraderet, vil blive undersøgt. Baseret på undersøgelserne af støjforholdene vil det blive vurderet, i hvilket omfang der bør indgå støjreducerende foranstaltninger i projektet.

## **Miljøforhold**

Konsekvenser for plan- og miljøforhold vurderes dels ud fra oplysninger, som allerede er tilgængelige i databaser mv., dels på baggrund af feltundersøgelser. I miljøkonsekvensvurderingen af forslagene vil der blive set på udvidelsens påvirkning af lang række miljøforhold i både anlægs- og driftsfase. Der vil være fokus på rekreative forhold og beskyttet natur.

Der foretages en beskrivelse af projektets klimamæssige påvirkning i forbindelse med såvel anlæg og drift af motorvejsstrækningen. Desuden vil der være fokus på, at vejanlægget udformes sådan, at det er robust i forhold til de klimaændringer, der kan forventes inden for anlæggets forventede levetid.

## **Areal- og ejendomsforhold**

For relevante områder indhentes oplysninger om ejendomsforhold samt virksomheder, ledninger og større tekniske anlæg. Disse data benyttes ved gennemførelse af arealanvendelsesanalyse med henblik på at belyse vejprojektets konsekvenser for ejendomme og ledninger i området.

## **Anlægsøkonomi**

For de undersøgte forslag beregnes et anlægsoverslag jf. Transportministeriets principper for Ny Anlægsbudgettering samt en risikoanalyse.

## **Ekstern kvalitetssikring**

Efter principperne om Ny Anlægsbudgettering af statens anlægsprojekter med tilhørende aktstykke af 24. oktober 2006 fra Finansudvalget, vil der blive gennemført ekstern kvalitetssikring af projektet. Grundlaget for en ekstern kvalitetssikring omfatter bl.a. materiale om den tekniske udformning, anlægsoverslag med tilhørende dokumentation for mængder, risikoanalysen, trafikberegninger og samfundsøkonomiske beregninger.

## Samfundsøkonomi

På baggrund af anlægsoverslag og beregnede effekter gives en vurdering af de samfundsøkonomiske gevinster (intern rente) for det undersøgte forslag.

## Afrapportering og høring

MKV-redegørelsen afrapporteres digitalt på Vejdirektoratets hjemmeside. Hjemmesiden suppleres evt. med en kortfattet pjece, hvor de centrale dele af undersøgelsen resumeres. Nyheder og andre relevante informationer om projektet vil løbende blive offentliggjort på en konkret hjemmeside for projektet.

Som en del af MKV-processen afholdes et offentligt informationsmøde i projekts opstart.

Efter færdiggørelse af MKV-redegørelsen fremlægges denne i offentlig høring i en periode på mindst otte uger. I denne høringsperiode vil Vejdirektoratet ligeledes afholde borgermøde.

## Tidsplan

MKV'en starter i foråret 2023 og forventes afsluttet med udgangen af 2024.

## Organisation

MKV'en gennemføres af Vejdirektoratet bistået af rådgivere på udvalgte fagområder. Der nedsættes et teknikerudvalg med repræsentanter fra Slagelse Kommune. Miljøstyrelsen inviteres ligeledes til at deltage i arbejdet. Det forventes, at der i teknikerudvalget sker en bred gensidig orientering om forholdene i det aktuelle område, herunder verserende planlægnings- og byggesager.

Projektet har grænseflader til Banedanmark samt Sund & Bælt. Grænsefladerne vil blive fastlagt og håndteret i samarbejde med parterne.